

DOSSIER



Morgan

Un mythe inoxydable



Une Morgan n'est ni une voiture ancienne, ni une réplique. C'est un cas d'espèce échappant à toute étiquette, à toute classification. La Morgan est unique. Aussi inventerons nous pour elle l'expression osée et paradoxale de «réplique authentique». Une race insolite, dont elle est la seule représentante et que l'on n'a pas fini de collectionner...





Morgan

1 Historique à fond de cinquième

*Le temps a suspendu son vol sur Malvern Link,
une bourgade du Worcestershire.*

*On y cultive aujourd'hui comme il y a 40 ans
le mythe éternel du roadster anglais.*

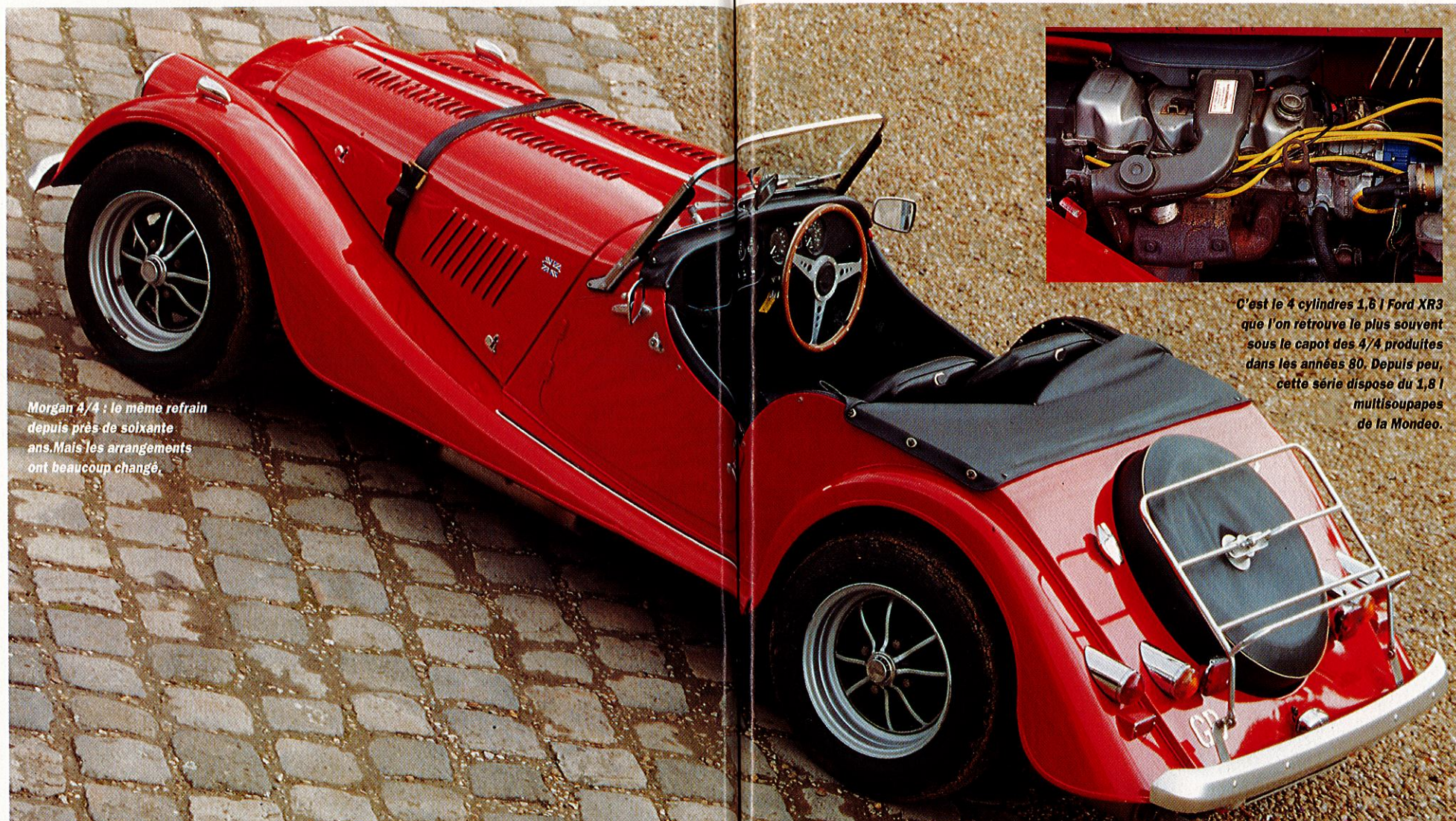
Se posant sur une Morgan, un «mauvais regard» parlera de conservatisme aveugle. Estimant que le parti pris du travail artisanal et l'attachement à des concepts techniques archaïques — charpente en bois, essieu rigide, ressorts à lames — témoignent, en 1994, d'un refus de l'évolution et d'une négation du progrès, voire d'une forme d'intégrisme...

Si la Morgan représente d'une certaine manière un défi au bon sens, la critique de la marque et de ses voitures au nom du refus du progrès paraît, elle, dénué de sens. Car les clients paient précisément pour éprouver des sensations d'un autre âge. En revanche, ils souhaitent vivre ces émotions au volant d'une voiture neuve, ou récente, dotée d'une mécanique moderne. Une manière pour eux de concilier leur attirance pour «l'ancien» sans pour autant renoncer à une certaine tranquillité d'esprit. Mais pas question pour eux de se «commettre» dans une de ces quelconques copies que constituent les répliques modernes de voitures anciennes, dépourvues d'âme et frappées de l'indignité de l'ersatz et du pseudo... Au volant d'une Morgan, on éprouve le sentiment légitime de posséder un (petit) morceau de la vraie croix, ou à tout le moins d'échapper au péché mortel du faux ancien et du toc...

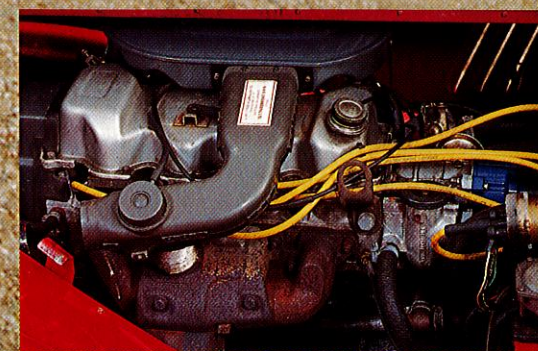
L'indépendance dans la marginalité

Cette approche de puriste se situe aux antipodes du clinquant frelaté pour nouveaux riches. La Morgan est une voiture réalisée par des artisans (la visite de l'usine est édifiante à cet égard), pour des amateurs qui connaissent la valeur (morale) du «fait main» propre aux vieux métiers. De plus, la noblesse du bois, qui se trouve au cœur de la voiture, semble rejaillir sur l'image de Morgan, comme un peu du prestige des charpentiers de jadis qui retomberait sur elle. «The car for the traditionalist» clame la publicité de la marque. Un message qui, en l'espèce, ne ment pas...

Ce cercle restreint d'amateurs qui se reconnaissent dans la Morgan a besoin de confidentialité. Il fuit les feux de la rampe, et n'apprécie guère que la marque soit trop connue du grand public. En Grande-Bretagne, les propriétaires de Morgan forment ainsi une sorte de club, à l'intérieur duquel il n'est pas rare qu'ils y nouent des relations d'affaires. Morgan appartient au domaine de l'irra-



Morgan 4/4 : le même refrain depuis près de soixante ans. Mais les arrangements ont beaucoup changé.



C'est le 4 cylindres 1,6 l Ford XR3 que l'on retrouve le plus souvent sous le capot des 4/4 produites dans les années 80. Depuis peu, cette série dispose du 1,8 l multisoupapes de la Mondeo.



Lancée en 1950, la série Plus 4 a profité de motorisations d'origine Triumph jusqu'à son retrait, intervenu en 1969. Le modèle est réapparu en 1985 avec un moteur Fiat 2 litres (ici, une Plus 4 1960 à moteur TR3).



A l'usine de Malvern Link, on se passe encore de chaîne de montage. Et il n'est pas question de pousser les cadences de production outre-mesure.

tionnel, et tout est affectivité dans l'attachement que portent les clients à la marque. On se trouve ainsi en présence d'un culte, dont les adorateurs constituent un aréopage d'initiés qui, en totale complicité avec le constructeur, font vivre une tradition. Vivre et non pas revivre, car la foi ne s'est jamais interrompue, pas plus que la production.

Le volume de cette dernière n'a guère varié au fil des décennies, et il représente aujourd'hui quelque 500 voitures par an, comme dans les années soixante. Affaire de famille transmise de père en fils — Henry F.S. le fondateur, puis Peter et aujourd'hui Charles

—, l'entreprise a gardé l'envergure d'un petit constructeur marginal ; car Morgan a toujours voulu conserver son indépendance. Et si les modèles de la marque ont incidemment concurrencé les Triumph dans les années 50 et 60, la firme de Malvern était loin de posséder une surface financière suffisante pour inquiéter Coventry.

Vu le caractère malthusien de sa diffusion, la Morgan a toujours été un objet rare. Et que l'on mérite. L'épreuve apparaît à la mesure de la longue période d'attente que constituent les délais de livraison, qui atteignent aujourd'hui cinq ans. Comme un (long) délai de

gestation et l'attente d'un enfant à naître. Il est vrai qu'une Morgan représente, le plus souvent, la concrétisation d'un vieux rêve et qu'à ce titre, elle a été longuement convoitée par le client. Au final, il n'est donc plus à quelques années près...

Le jour tant attendu de la réception de son exemplaire, il pourra tout à loisir en apprécier la ligne simple et superbe, dotée d'un charme irrésistible. A des années-lumière du style ponton, cette esthétique anachronique a été figée dans le design classique du roadster anglais d'après-guerre. Très basse et surtout très plate, ce qui contribue fortement à son allure sportive, la voiture évoque l'image d'une limande, à laquelle on aurait tout de même octroyée quelques galbes !

Moteurs à la carte

Fondée en 1909, la firme a construit des cyclocars à trois roues jusqu'après la seconde guerre mondiale, avec les modèles F4 et F4 Super. Mais, dès 1936, est apparue la première Morgan à quatre roues, la 4/4 (pour 4 cylindres et 4 roues). Elle recevait un moteur Coventry Climax de 1122 cm³, remplacé deux ans plus tard par un Standard de 1276 cm³. La production en reprendra en 1946, avant d'être interrompue en 1950, suite à la décision de Standard d'arrêter la production de ce moteur. C'est au Salon d'Earl's Court, au mois d'octobre de la même année, qu'est lancée la «Plus Four», animée par le quatre cylindres deux litres Standard Vanguard de 68 ch. La voiture, dont le châssis a été renforcé, est équipée d'une boîte de vitesses Moss et d'un pont Salisbury. Elle subira en 1954 un remodelage de la face avant, qui lui donne pratiquement son aspect d'aujourd'hui, avec sa calandre bombée et ses phares partiellement intégrés dans les ailes. En même temps, elle adoptera le quatre cylindres 2,1 litres de la Triumph TR2, dont les 90 ch l'entraînent désormais à 160 km/h.

Globalement, Morgan produit la même voiture depuis cette époque. Des évolutions sont certes intervenues, les plus importantes concernant les motorisations. De même, la largeur de la carrosserie a été modifiée, selon les modèles, ainsi que certains détails esthétiques, affectant surtout la hauteur de la calandre et le traitement de la poupe.

La 4/4 (série 2) réapparaîtra en 1955 avec un moteur Ford de 1172 cm³, tandis que la Plus 4 pourra être équipée, à partir de 1956, de la mécanique de la TR3, d'une puissance de 100 ch. Sur demande, une carrosserie en aluminium sera également disponible.

C'est en 1959 que la Plus 4 bénéficiera de freins à disques Girling, tandis que la carrosserie verra sa poupe affinée par la roue de secours placée en position inclinée. Une version allégée de la Plus 4, baptisée «Super Sports», naîtra en 1961. Son moteur, porté à 120 ch grâce à deux carburateurs Weber, autorise une vitesse de 190 km/h environ. Préparée par l'usine en collaboration avec Christopher Lawrence, cette Morgan très spéciale remportera une victoire de classe (moins



Morgan

de deux litres) au 24 Heures du Mans 1962. Cette même année, les deux modèles de la gamme poursuivent leur course à la puissance, avec l'adoption d'un moteur Ford de 1340 cm³ sur la 4/4 (remplacé l'année suivante par le 1498 cm³ de la Cortina), et du groupe de la TR4 sur la Plus 4.

Plus Four Plus : la recette de l'échec

Introduite en novembre 1964, la Plus Four Plus apparaît comme un élégant coupé deux places à la carrosserie en fibre de verre. Sa ligne ponton, d'une grande finesse, met en valeur un pavillon aussi menu qu'élégant, même si l'on peut lui reprocher sa forme en cloche. Quant à la poupe, elle n'est pas sans rappeler celle de la Lotus Elite. Pour le reste, la voiture reprend la conception et la mécanique de la Plus 4. Et tel a bien été le problème de cette voiture à la nature hybride. Car elle a gardé du roadster son inconfort, un caractère incompatible avec ce que l'on attend d'une voiture à la carrosserie fermée. Là réside l'erreur. En réalité, Morgan s'est aventuré, avec ce modèle, hors de son fonds de commerce et la sanction ne s'est pas fait attendre. Bien que 50 coques aient été commandées au fabricant, 26 exemplaires seulement seront construits, et la voiture sera retirée au bout de deux ans. Cet échec historique aura, pour Peter Morgan, valeur de leçon (ou de prudence) ; une leçon qui sera retenue. Il est cependant le reflet d'une époque où la marque cherchait encore sa voie, avant de réussir dans le créneau de la voiture «rétro». Pour autant, la Plus Four Plus constitue aujourd'hui une rarissime pièce de collection. A juste titre...

La 4/4 poursuivra parallèlement sa carrière riche en motorisations, et se verra doter en 1968 du quatre cylindres Ford «Cross Flow» de 1600 cm³. A partir de 1981, elle recevra deux 1600 cm³ au choix, celui de l'Escort XR 3, de 96 ch DIN, ou un Fiat double arbre de 98 ch DIN (92 exemplaires seulement en seront équipés, contre 1900 pour le Ford). La voiture dépasse alors les 170 km/h. Aujourd'hui, la 4/4 abrite le 1800 cm³ seize soupapes de 121 ch de la Ford Mondeo, un moteur agréable, doté d'un excellent couple.

La Plus 4, quant à elle, subira une éclipse. Et après avoir été supprimée de la gamme en 1969, elle fera sa réapparition en 1985. Demeurant par tradition dans la catégorie

de nouveauté est, bien sûr, constituée par le lancement en octobre 1968 de la Plus 8. L'adoption du V8 Rover illustre à merveille la course à la puissance dans laquelle s'est engagée la marque. Ce moteur de 155 ch, au formidable couple de 27,5 m/kg, va transférer le caractère de la Morgan.

Objectif 200 chrono

Après un long règne sous son capot, il se verra supplanté en 1985 par le V8 à injection Lucas de la Rover Vitesse, dont la puissance atteint 190 ch et le couple 30 m/kg. La Plus 8 pourra dès lors dépasser les 200 km/h, une vitesse impressionnante au volant d'un tel roadster, d'autant que le rapport poids-puissance, inférieur à 4,5 kg/ch, donne un certain

caractère à la conduite ! Ce modèle recevra (une «première» sur une Morgan) une direction à crémaillère en série. La version actuellement commercialisée est dotée du V8 Rover de 4 litres, à la puissance voisine, mais au couple encore amélioré (31,8 m/kg). Aux dernières nouvelles, le nouveau Rover 4,2 litres ne sera pas monté sur la Plus 8. Autre nouveauté, des jantes en alliage léger constituent la monte standard sur ce modèle, alors que les roues à rayons chromées constituent une option prohibitive. Les quatre cylindres, quant à elles, sont équipées en série de jantes à rayons (non chromées).

Si la partie centrale de la carrosserie est pratiquement identique sur les trois modèles actuellement en production, en revanche, la lar-

geur de la voiture varie. La 4/4 est équipée de roues et d'ailes étroites, alors que la Plus 4 reçoit des roues et des ailes plus larges de 2 cm. Quant à la Plus 8, elle bénéficie de jantes larges et de pneus taille basse, les ailes étant élargies en conséquence. En option, la 4/4 peut être dotée des ailes de la Plus 4. Par ailleurs, le client a le choix entre l'acier et l'aluminium. La Plus Eight reçoit un cockpit en aluminium et des ailes en acier, tandis que les 4 cylindres sont entièrement réalisées en acier. En option cependant, tous les modèles peuvent recevoir des ailes en aluminium, de même que les 4 cylindres pour la partie centrale. Notons que les suppléments de prix afférents se révèlent très modérés.

Aisément personnalisable vu la souplesse

de la fabrication, une Morgan obéit ainsi à un large système d'options. La plupart d'entre elles ont pour origine la demande d'un client souhaitant singulariser sa voiture. L'option se généralise ensuite par le bouche à oreille et l'usine finit par l'introduire au catalogue.

Fumeurs s'abstenir...

Ces suppléments représentent une dépense moyenne de l'ordre de 20 000 francs qui s'ajoute au prix affiché. Parmi ceux qui s'avèrent indispensables, relevons les poignées de portes (mais oui !), les appuie-tête ou les sièges inclinables. Le cendrier, a contrario, ne figure pas au nombre des options (la Morgan est donc commercialisée comme une voiture «non fumeurs...»). Quant au superbe tableau de bord en ronce de noyer, il ne représente qu'un supplément de 2250 F. Sinon, l'équipement de série est constitué d'une garniture identique au revêtement des sièges, recouvrant une planche en bois. Dans le passé, cette dernière était apparente et simplement vernie.

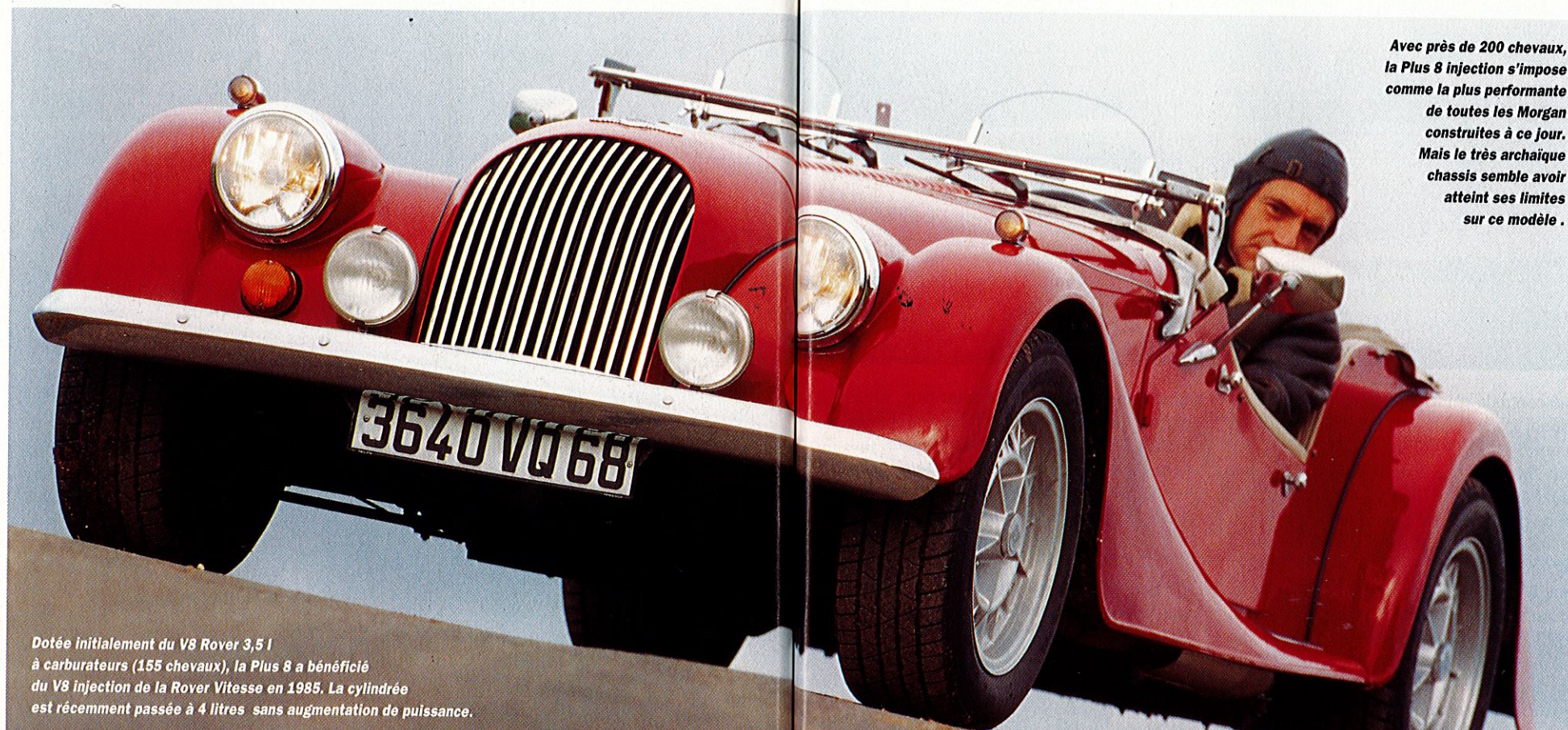
Le tarif des Morgan est fixé à un niveau tel que les voitures conservent une cote soutenue sur le marché d'occasion, de manière à ce que le premier acheteur perde un minimum d'argent. Une perte importante à la revente causerait beaucoup de tort à la marque. Ainsi, l'achat d'une Morgan n'a rien d'une folie, ce qui facilite la négociation de l'acquéreur avec son épouse...

En France, la marque représente un marché annuel de vingt voitures neuves, auquel il convient d'ajouter une cinquantaine de modèles anciens et «d'occasion». Dans le contexte actuel, les Morgan apparaissent sans concurrence, hormis les roadsters anciens reconditionnés, essentiellement les TR3 et Austin Healey.

Retour aux sources

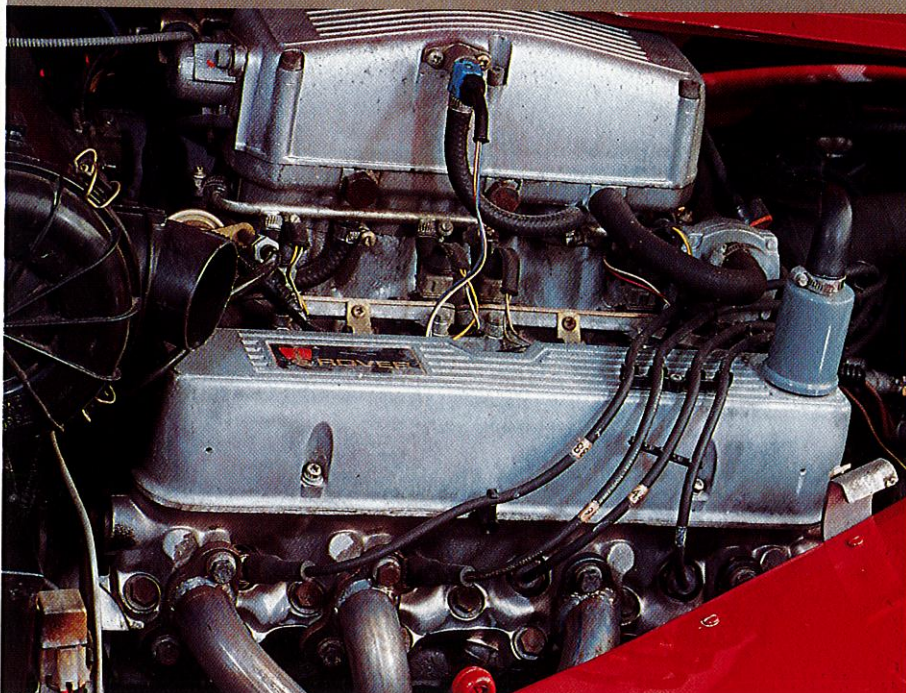
Aujourd'hui, les modèles quatre cylindres représentent les trois quarts de la production, tandis que les tourers entrent pour 15 % à 20 % du total.

Depuis une dizaine d'années, cette proportion tend du reste à se réduire, une tendance qui doit refléter l'évolution de l'âge des clients. Même si ceux-ci se comportent parfois comme des adolescents, aimant bien changer les échappements de leurs quatre cylindres pour relever le niveau de décibels... Au fil des années cependant, les Morgan se sont légèrement embourgeoisées. Car elles se sont trouvées prises sous le double feu des normes anti-pollution et de l'augmentation du poids due aux aménagements de confort tels que le chauffage, ou des sièges plus lourds pour satisfaire à l'homologation. Et bientôt viendront les air-bags... Pour compenser ces effets de la modernité, les Morgan ont été condamnées à utiliser des mécaniques de plus en plus volumineuses. On raconte que Peter Morgan rêve aujourd'hui de réaliser une voiture légère équipée d'un 1300 cm³. Un retour aux sources du cyclecar, en quelque sorte. Wait and see...



Avec près de 200 chevaux, la Plus 8 injection s'impose comme la plus performante de toutes les Morgan construites à ce jour. Mais le très archaïque châssis semble avoir atteint ses limites sur ce modèle.

Dotée initialement du V8 Rover 3,5 l à carburateurs (155 chevaux), la Plus 8 a bénéficié du V8 injection de la Rover Vitesse en 1985. La cylindrée est récemment passée à 4 litres sans augmentation de puissance.



Les équipements de bord des modèles actuels sont empruntés à la grande série. Si le placage en bois verni est proposé en option, il contribue grandement à réchauffer l'atmosphère.



Morgan

2 La vie au grand air

Partant du principe qu'une Morgan peut en cacher une autre, l'essai d'un seul modèle ne permet pas de tirer de conclusions générales sur les charmes révélés ou cachés de cette série «longue durée». Avec l'aimable complicité de quelques propriétaires nous avons pu disposer d'une 4/4 à moteur Ford, d'une +4 à moteur TR4 et d'une +8 injection.

Ce tourer Plus 4 datant d'avant 1969 est animé par le 4 cylindres de la TR4 dont les 100 chevaux procurent de bonnes accélérations. D'origine Triumph elle aussi, la boîte se caractérise par ses verrouillages un peu fermes.



Avec le 1600 Ford XR 3, la 4/4 apparaît très homogène à conduire. Et sa légèreté compense en partie une puissance limitée.



La 4/4 qui nous a été confiée pour les besoins de cet essai est une version «tourer», c'est à dire un roadster à quatre places. En réalité, il s'agit d'une 2 + 2, compte tenu de la largeur très mesurée qu'offrent les places arrière, «installées dans le coffre... Celles-ci se signalent du reste par leur hauteur, plaçant leurs occupants dans une position dominante...

Plutôt que de «pénétrer» dans une Morgan, on s'y introduit, un processus qui reste l'affaire des sportifs à l'échine souple et à la silhouette svelte. Une manière pour la voiture d'opérer une sorte de présélection de ses prétendants ! L'opération inverse n'apparaît pas plus aisée, et s'extraire de la voiture requiert les mêmes qualités que pour s'y installer. Une fois en place, l'espace disponible se révèle des plus mesuré en largeur, et encore, le tunnel de transmission est-il particulièrement étroit. Par ailleurs, les pauvres continentaux que nous sommes ne semblent pas avoir été avantagés par les hommes de Malvern. En effet, le pied gauche ne dispose d'aucun espace pour trouver un point d'appui lorsqu'il n'oeuvre pas sur la pédale d'embrayage, coincée contre la cloison ! Dotée de sièges et de garnitures en cuir beige, ce tourer bénéficie, parmi ses options, d'un tableau de bord en ronce de noyer, dont la chaleureuse apparence n'est pas de trop pour nous réchauffer (du moins le coeur) en cette froide journée d'automne. Il est vrai que, sous un ciel gris et menaçant, la Morgan ne semble guère dépaycée. La position du volant, pla-

qué contre la planche de bord, apparaît également caractéristique des voitures de la marque.

Le 1600 cm³ Ford de la XR3 (de 96 chevaux) qui motorise cette 4/4 affiche une puissance qui permet déjà de s'amuser à sa guise au volant de cette voiture éminemment vivante. Cette mécanique manifeste cependant un caractère assez pointu et la boîte de vitesses à cinq rapports (également d'origine Ford) est la bienvenue pour en exploiter au mieux les ressources du 4 cylindres. Loin d'être un parangon de souplesse, le moteur Ford pêche par un manque de puissance à bas régime, qui entraîne des reprises un peu laborieuses.

Quand Saint-Guy mène la danse...

Légère et agile, la Morgan apparaît très plaisante à conduire et on en apprécie pleinement la maniabilité dans les enchaînements de «esses». Et en dépit d'une architecture archaïque, elle affiche une excellente tenue de route qui en fait une voiture très excitante à piloter. A contrario, le tableau s'assombrit et l'agrément s'évanouit quelque peu, dès que l'on aborde à vive allure des routes bombées au revêtement inégal. Très sèche, la suspension arrière talonne fréquemment, tandis que la voiture saute et rebondit sur les bosses. La tenue de cap devient alors instable et la Morgan ne craint pas d'occuper une «certaine place» sur la route ! Quant à l'essieu rigide, il favorise quelques écarts du train arrière. Ballotté dans tous les sens, on se trouve en-

traîné dans une danse de Saint-Guy, aussi sportive qu'éprouvante à la longue. Avec ses disques à l'avant, le freinage se montre par contre sans reproches, son efficacité étant favorisée par le faible poids de l'ensemble.

Point trop puissante, la 4/4 se distingue surtout comme une voiture équilibrée. Pour autant, et contrairement aux voitures modernes où l'on ne perçoit plus guère la vitesse, elle garantit de fortes sensations, sans pour cela qu'il soit besoin d'affoler l'aiguille du tachymètre. Et ce n'est pas la moindre de ses qualités que de procurer à son conducteur l'un des plus avantageux rapports vitesse-sensations...

La Plus 4 dans laquelle nous prendrons place à la suite de la 4/4 est une version ancienne dotée d'une mécanique Triumph (il s'agit également d'un tourer). Le tableau de bord en bois, au séduisant look rétro, accueille trois grands cadrans circulaires. Le compte-tours, dont la zone rouge commence à 5000 t/mn, fait face au conducteur, tandis que le tachymètre, placé à l'extrême droite, réserve sa lecture au passager... Sous la planche de bord, et tout au fond dans le noir, apparaît le frein à main que l'on parvient à atteindre en se penchant.

Homogénéité

La sonorité rageuse, qui se transforme en bruit de tonnerre à haut régime (aux alentours de 4000 t/mn) témoigne de la présence sous le capot du vénérable moteur de la TR4. Puissant et plein de bonne volonté, il manque cependant d'un peu de couple à bas

régime. La boîte de vitesses se signale de suite à notre attention par ses verrouillages très fermes, sa première non synchronisée, et sa seconde quelque peu accrocheuse... Nous sommes bien là dans une voiture «virile» (expression d'époque) et ce n'est pas la direction, très dure, qui contredira cette impression. Nous ne parlerons pas de l'inconfort, trait essentiel de la carte d'identité d'une Morgan, encore que l'âge de la voiture ne contribue pas à améliorer la situation. La fermeté et l'archaïsme de la suspension amène la voiture à dandiner (élégamment) et à rebondir sur les cahots de la route, tandis que les déports du train arrière apportent un pi-

quant supplémentaire à la conduite. Quant au freinage, il se révèle d'un remarquable niveau, grâce aux disques dont la voiture est équipée à l'avant.

Voiture équilibrée et bourrée de charme, cette Morgan mythique apparaît assez proche par ses performances de la 4/4 plus récente équipée du moteur Ford XR3. En revanche, les sensations éprouvées au volant s'avèrent profondément différentes. Plus rustique et plus pure dans son homogénéité «rétro», la Plus 4 à moteur TR4 révèle une personnalité somme toute attachante.

Le roadster Plus 8 de Pierre Trutt, sorti d'usine en 1987, est la seconde Morgan de ce pas-

sionné de la marque. Elle constitue son unique voiture «de route» — il dispose par ailleurs d'une petite urbaine —, et c'est donc à son volant qu'il effectue tous ses voyages en compagnie de son épouse.

La preuve par 8

La voiture est équipée de nombreuses options, dont la carrosserie entièrement en aluminium. Ayant pris de l'ampleur par rapport aux modèles à quatre cylindres — grâce à l'élargissement de l'intervalle situé entre les ailes et la calandre —, la Plus 8 offre une silhouette étonnamment plate, très suggestive de l'idée de performances. Installé à bord,

CECIL CARS

AUTOMOBILES CLASSIQUES / SPORT / COLLECTION



SPECIALISTE MORGAN - OCCASIONS GARANTIES - PIÈCES DÉTACHÉES

A 25 minutes de Paris sur la RN 20, 5km après Montlhéry / Ouvert du lundi au samedi de 9h à 12h 30 et de 14h à 19h / Après 19h sur rendez-vous
10, AVENUE DE LA DIVISION-LECLERC, 91290 ARPAJON / TÉL. (1) 64.90.21.70 et FAX (1) 64.90.35.62

La V8 injection débord de puissance et de couple, mais sa conduite requiert une réelle vigilance sur route sinueuse.



Technique

MODELES 1994

MOTEUR FORD 1800 (4/4)

4 cylindres en ligne, 2 ACT et 4 soupapes par cylindre, 1798 cm³, 80,6 x 88 mm, 121 ch à 6000 t/mn. Taux de compression : 10 : 1. Injection électronique.

MOTEUR ROVER 2 L (PLUS 4)

4 cylindres en ligne, 2 ACT et 4 soupapes par cylindre, 1994 cm³, 84,4 x 89 mm, 134 ch à 6000 t/mn. Taux de compression : 10 : 1. Injection électronique.

MOTEUR V8 ROVER (PLUS 8)

8 cylindres en ligne à soupapes en tête, 3946 cm³, 94 x 71 mm, 185 ch à 4750 t/mn. Taux de compression : 9,35 : 1. Injection électronique.

TRANSMISSION

Embrayage monodisque à sec. Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports synchronisés.

STRUCTURE

Châssis séparé. Freins à disques Lockheed à l'avant, tambours arrière à double circuit, avec servo.

SUSPENSION

Avant : roues indépendantes à bras coulissants, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. Arrière : essieu rigide, ressorts semi-elliptiques et amortisseurs télescopiques.

DIMENSIONS

Jantes : 15 pouces. Empattement : 2,49 m (4/4 : 2,44 m). Voies AV/AR : Plus 8 : 1,34 m/1,37 m. Plus 4 : 1,28 m/1,42 m. 4/4 : 1,22 m/1,24 m. Longueur : 3,96 m (4/4 : 3,89 m). Largeur : 1,60 m (4/4 : 1,50 m). Hauteur : roadster : 1,29 m. Tourer : 1,35. Poids : Plus 8 : 940 kg. Plus 4 : 920 kg. 4/4 : 868 kg.

PERFORMANCES

● 4/4, modèle 1982 avec 1,6 L Ford XR3 de 96 ch : 0-100 km/h : 10,5 sec. 400 m D.A. : 17 sec. Km D.A. : 33 sec. Vitesse maximale : 175 km/h.
 ● Plus 4, modèle 1985 avec 2 L Rover de 122 ch : 0-100 km/h : 9 sec. 400 m D.A. : 17 sec. Km D.A. : 32 sec. Vitesse maximale : 180 km/h.
 ● Plus 8, modèle 1989 avec V8 Rover injection : 0-100 km/h : 5,6 sec. 400 m D.A. : 14,5 sec. Km D.A. : 26,7 sec. Vitesse maximale : 205 km/h.

TARIF 1995

● 4/4 1800 : 189 600 F.
 ● Plus 4
 -roadster : 229 000 F
 -tourer : 244 800 F
 ● Plus 8 : 292 500 F

notre regard est attiré par la présence insolite des trois minuscules essuie-glaces, qui divisent l'espace restreint de l'étroit pare-brise.

C'est peu dire que la forte « présence » du moteur s'impose au conducteur de la Plus 8. D'abord par ses qualités musicales, qu'elle doit à la sonorité grave et chaleureuse du V8 3,5 litres à injection de la Rover Vitesse. D'autant que Pierre Trutt a troqué les échappements d'origine « huit en un » pour des trompettes en inox « huit en deux », dites « de compétition », lesquelles, outre leur caractère chantant, fournissent une quinzaine de chevaux supplémentaires. Plus de 200 ch sur une Morgan, voilà qui promet d'intenses moments d'émotion ! De fait, la poussée est extraordinaire et les reprises impressionnantes. Le plaisir de conduire atteint ici son paroxysme ! Pourtant, le couple de 30 m/kg, énorme comparé au poids de la voiture (inférieur à 900 kg), appelle à une certaine circonspection dans les sorties de virages serrés. Et sur la route inondée par les trombes d'eau qui nous surprennent en fin de parcours, le risque de tête à queue devient permanent, pour peu que l'on sollicite les ressources considérables de la mécanique. D'autant que la direction à crémaillère paraît un peu trop démultipliée pour contrôler rapidement les écarts de la voiture, même si elle est dotée d'un pont autobloquant.

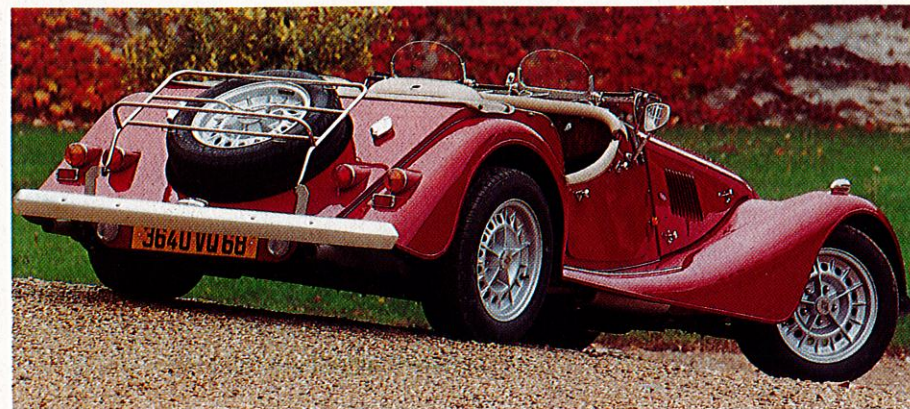
Mais si la Plus 8 débord de puissance, elle n'est en rien brutale. Bien au contraire, l'abondance des chevaux à tous les régimes

et sa souplesse confèrent à cette Morgan un exceptionnel agrément de conduite. La boîte de vitesses à cinq rapports se révèle agréable, et les reprises en quatrième constituent un vrai régal.

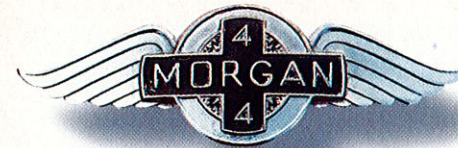
Une «voiture qui vibre»

Equipée d'amortisseurs télescopiques, la voiture saute beaucoup moins sur les irrégularités de la chaussée, et le confort s'en trouve sensiblement amélioré. Jointe à l'onctuosité de son V8, cette qualité fait de la Plus 8 une voiture plus douce et plus civilisée que les quatre cylindres. Quant à la stabilité, elle apparaît légèrement en progrès, même si la tenue de cap demeure très aléatoire sur mauvaise route, malgré les jantes larges (d'origine) équipées de pneus de 205/60. Et l'on sent que le châssis est mis à rude épreuve ! Par contre, le freinage se révèle au-dessus de tout soupçon, les larges disques Girling à l'avant se révélant aussi efficaces qu'endurants. Et pour aborder un sujet basement béotien, signalons encore que la consommation se situe, d'après son propriétaire, au niveau très raisonnable de 13 litres/100 km (sur route).

Cette forte personnalité qui se dégage de la voiture force le respect, en même temps qu'elle inspire une certaine méfiance devant la surabondante cavalerie de son moteur. Surmotorisée, la Plus 8 est, pour reprendre l'expression de Claude Savoye, une «voiture qui vibre»...



Les jantes alliage sont spécifiques à la Plus 8, mais les roues à rayons sont toujours livrables en option.



Morgan

3 Au jour le jour

Les premières vérifications à effectuer avant toute acquisition doivent porter sur l'état de la structure en bois. A l'aide d'un objet pointu, on prendra la précaution de poinçonner le plus grand nombre d'éléments, notamment (à travers les moquettes) les parties situées sous les portes ainsi que la pièce fixée par dessus le châssis, derrière les sièges. Par ailleurs, on se méfiera d'un éventuel avachissement de la carrosserie : secouée latéralement, celle-ci ne doit pas bouger (une légère tolérance est admise pour le tourer), pas plus qu'en tirant sur les ailes, vers le haut comme vers le bas. On examinera encore avec la plus grande attention l'état des longerons (qui présentent un profil ouvert en forme de « Z »), plus vulnérables que les longerons fermés.

Contrôles d'usage

La corrosion se niche dans les recoins de la carrosserie, partout où l'eau se trouve retenue : le plus souvent dans les angles de la cloison pare-feu, à l'avant et à la jonction entre les marchepieds et les ailes arrière. Par contre, la présence de fentes superficielles sur la peinture, que l'on observe couramment sous les projecteurs des Morgan modernes, ne présente aucun caractère de gravité. Elle tient simplement à la qualité discutabile des laques utilisées par l'usine.

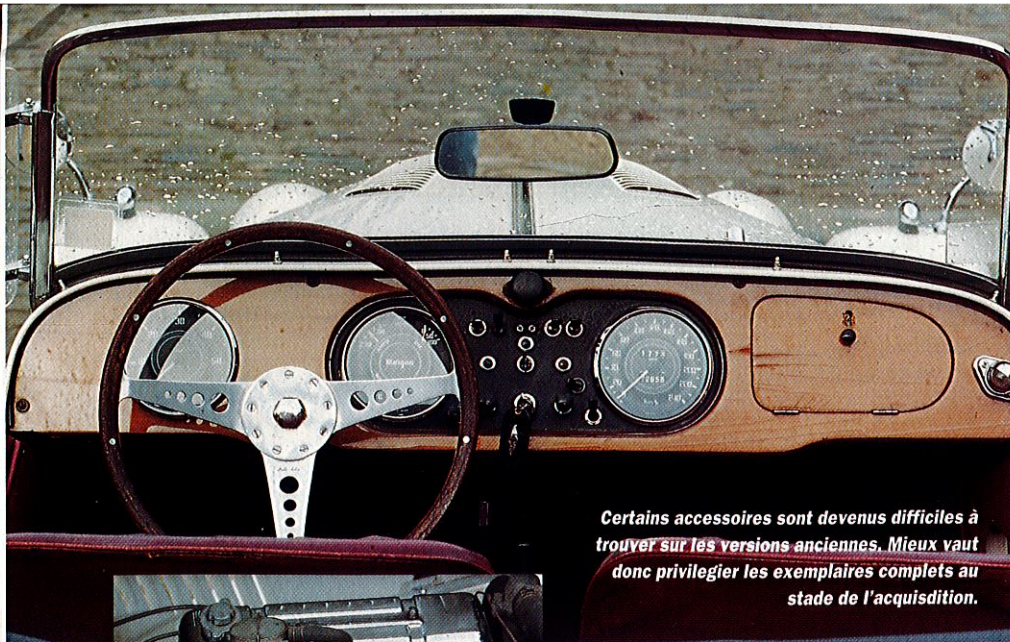
Pour contrôler la véracité d'un faible kilométrage annoncé, on procédera au test du boîtier de direction (de marque Gemmer, et pour l'anecdote, fabriqué dans la région parisienne). Un jeu normal correspond à 3 cm de débattement dans le volant. Une valeur nettement plus importante trahit le plus souvent un kilométrage conséquent (outre que le boîtier doit être remplacé). Quant au jeu du

« Une Morgan s'entretient comme un bateau » ; ainsi s'exprime avec humour Pierre Colin, spécialiste de la marque. Il est vrai que le bois est partout présent sur une Morgan. Bien conduite et correctement entretenue, une Morgan peut toutefois faire preuve d'une réconfortante robustesse. Démonstration...

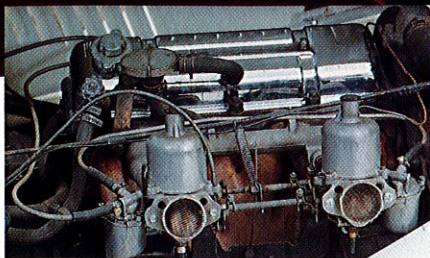


Carnet d'adresses

- Morgan club de France : 20, rue Daguerré, 75014, Paris (tel : 1-43 22 34 26)
- Cecil Cars (achat-vente-entretien Morgan) : 10, avenue de la Division Leclerc, 91290, Arpajon (tel : 1-64 90 21 70)
- Morgan Motor Co Ltd: Malvern Link, Worcestershire, WR 14 2 LL, Grande Bretagne (tel : 19 44 684 573 104/5)
- Importateur exclusif pour la France : Jacques Savoye S.A, 237 boulevard Périère, 75017, Paris (tel : 1-45 74 82 80)



Certains accessoires sont devenus difficiles à trouver sur les versions anciennes. Mieux vaut donc privilégier les exemplaires complets au stade de l'acquisition.



Qu'il s'agisse des moteurs Triumph ou des moteurs Ford, l'entretien courant apparaît des plus modique. Et l'on trouve des pièces en abondance.

Prix des options

Chromage des roues à rayons sur 4/4 et Plus 4 : 4350 F et 4650 F
 Roues de 6 pouces chromées avec pneus taille basse et ailes larges sur 4/4 : 20 900 F
 Roues à rayons chromées sur Plus 8 : 15 900 F
 Peinture métal : 3100 F
 Peinture deux tons : 4300 F
 Carrosserie et ailes en aluminium : 5900 F
 Traitement anti-rouille : 2400 F
 Châssis galvanisé : 2100 F
 Capote PVC de couleur : de 2200 F à 3400 F
 Capote Rivenhood : de 9100 F à 11 900 F
 Porte-bagages : 1600 F
 Poignées de portes : 700 F
 Appuie-tête : 1450 F
 Montre électrique : 900 F
 Tableau de bord en ronce de noyer : 2250 F
 Garnissage cuir Connolly : de 7500 F à 10 500 F

Pièces

Quelques exemples de prix hors taxes
 (sources : Jacques Savoye S.A.)

Aile avant : 3700 F
 Aile arrière : 900 F
 Capot : 3900 F
 Masque avant : 850 F
 Calandre : 1160 F
 Pare-chocs chromé : 1950 F
 Cadre avant : 3200 F
 Fusée : 3200 F
 Amortisseur : 500 F
 Ligne d'échappement (non catalysé) : 2400 F
 Radiateur : 3000 F

A signaler que la diversité des modèles ne permet pas de donner à ces chiffres une valeur générale. Ils peuvent ainsi varier dans certaines proportions selon le type considéré.

On notera encore que le pare-brise étant en verre plat, la solution la plus économique pour son changement consiste à s'adresser à un miroitier

pont arrière, il se mesure en poussant la voiture après avoir enclenché le premier rapport de la boîte.

Le train avant à bras coulissants, très fragile, apparaît comme l'une des parties les plus sensibles de la voiture. Convenablement entretenu, il se fera cependant oublier. Mais cela suppose de le graisser fréquemment, c'est à dire tous les 300 kilomètres. Une tâche un peu contraignante mais qui ne prend que quelques secondes et dont on s'acquittera grâce à la petite pédale située au-dessus du tunnel de transmission. Encore faut-il y penser... La vérification consistera à s'assurer que l'ensemble baigne (si l'on peut dire) dans la graisse. Si tel n'est pas le cas, cela signifie que le train avant a été mal lubrifié et qu'il a souffert.

Vigilance dès 10 ans

Il convient de préciser que l'ensemble de ces vérifications s'avère nécessaire dès que la voiture a atteint une ancienneté de dix ans. Par ailleurs, il est toujours intéressant de contrôler l'état de la roue de secours. Les éventuelles traces de coups de trottoir peuvent signifier que la voiture a souffert en d'autres parties. Signalons également que le numéro de série des Morgan se trouve sur la traverse située sous le siège de droite.

Le marché des anciennes

S'agissant des Morgan anciennes, il faut compter 120 000 francs minimum pour une 4/4 à moteur Ford XR 3 en excellent état général, 150 000 francs environ pour une Plus 4 à moteur TR4 très présentable tandis qu'une Plus 8 à carburateurs peut se négocier plus de 170 000 francs. Il est à noter que les cotes des Morgan sont demeurées stables, ces dernières années, même si la demande excède toujours l'offre dans une large proportion. Traditionnellement préservées des mouvements spéculatifs et des phases de recession, les Morgan constituent un placement tranquille en collection.

Quant aux moteurs, ils ne posent généralement pas de problèmes de fiabilité. Le groupe de la TR4 est réputé pour son endurance, de même que les mécaniques Ford. Quant aux voitures équipées de moteurs Fiat, elles sont rares dans notre pays. Mentionnons encore que, sur les Morgan modernes, quelques petits problèmes affectant le boîtier électronique et la transmission des moteurs Rover ont été rapidement résolus.

Enfin, il ne faut pas oublier que la valeur d'une Morgan dépend aussi de ses options, qui ont toujours été nombreuses. Préparez la monnaie...

Nos vifs remerciements s'adressent à Pierre et Isabelle Colin, de la société Cecil Cars, qui ont fort aimablement accepté de réunir les Morgan que nous avons pu essayer dans le cadre de ce dossier, et qui en illustrent les pages. Merci également à Pierre Trutt qui a fait un long déplacement avec sa très belle Plus 8 pour nous permettre de la conduire.

Nous remercions également, pour son aimable accueil, le Manoir du Tronchet dont le superbe cadre a servi aux prises de vue des voitures. (Manoir du Tronchet, 91780, Chalo-Saint-Mars. Tel : 1-64 95 30 54)



Tourer ou roadster? Les deux types de carrosserie ont leurs supporters. A noter que la Plus 8 n'est proposée qu'en roadster.