

MORGAN UN PARFUM D'ETERNITE



ESSAI

Le célèbre auteur britannique Herbert-George Wells a connu en 1895 un grand succès d'édition en publiant « la Machine à explorer le temps ». Grâce à la firme Morgan, cet engin de pure science-fiction a trouvé aujourd'hui une insolite - mais bien réelle - concrétisation ...



C'est en 1936 que la firme Morgan abordera la construction d'automobiles à 4 roues, après avoir produit des cyclecars à 3 roues pendant 27 ans. La première Morgan à 4 roues (qui prend le nom de « 4/4 »), utilisera la suspension « Maison » à fourreaux coulissants à l'avant, et adoptera un châssis-cadre, renforcé par deux traverses centrales. Elle sera animée par un moteur Coventry Climax de 1122 cm³.

Des Séries à Eclipse

La Morgan 4/4 sera produite sans changement notable jusqu'en 1950. Puis elle passera le témoin à un nouveau modèle baptisé « Plus 4 » (avant de réapparaître ultérieure-

ment au catalogue de la firme, auquel elle figure toujours à l'heure actuelle...). Initialement, la Morgan « Plus 4 » était animée par un 4 cylindres 2 litres Standard Vanguard développant 68 chevaux. En 1954, le modèle évolue sensiblement en adoptant le 4 cylindres 991 cm³ de la Triumph TR2, un moteur développant 90 chevaux et entraînant la « Plus 4 » à 160 km/h. Cette évolution mécanique s'accompagne d'une petite révolution sur le plan esthétique : la « Plus 4 » reçoit ainsi une nouvelle calandre bombée, ainsi que des phares intégrés dans les ailes avant.

A partir de 1956, la Morgan « Plus 4 » suivra l'évolution du moteur Triumph. Comme celui de la TR3, son moteur est coiffé de deux carburateurs SU H6 qui en portent la puissance à 100 chevaux. En 1959, la « Plus 4 », s'inspirant toujours de la TR3,

reçoit des freins avant à disques Girling. Sur le plan esthétique, la carrosserie apparaît légèrement élargie. La roue de secours est désormais inclinée (et non plus verticale) et la voiture peut être équipée en option de roues fil à serrage central. En 1964, la Morgan « Plus 4 » abandonne le 2 litres de la Triumph TR3 pour le 2138 cm³ de la TR4 (apparue fin 1961) ; un 4 cylindres développant 106 chevaux et autorisant une vitesse supérieure à 170 km/h. Il s'agit là d'une version « assagie » de la redoutable Plus 4 « Super sport » présentée en 1962. Celle-ci était déjà équipée du moteur de la Triumph TR4, alimenté par deux carburateurs Weber, et doté d'un échappement à quatre sorties. Capable de performances de premier ordre, la « Super sport » participera avec brio aux 24 heures du Mans en 1962, terminant à la treizième place au classement général et remportant la victoire dans la classe 2 litres.

La Plus 4 n'évoluera plus, dès lors, que sur des points de détail, jusqu'à son retrait de production en 1969. Elle connaîtra à partir de cette date une longue éclipse, avant de réapparaître en 1985, animée... par un moteur Fiat.

La Morgan 4/4, de son côté, aura elle aussi connu une mise à l'écart, mais de plus courte durée. Retirée du cata-



logue de la firme de Malvern en 1950, elle réapparaît en 1955, recevant, sous le nom de « Série II », un moteur 1172 cm³ emprunté à la Ford Ten ; en 1960, la 4/4 devient « Série III » en adoptant le nouveau 997 cm³ de la Ford Anglia ; en 1961, la « Série IV » prend le relais, équipée du 1340 cm³ de la Ford Consul ; deux ans plus tard, c'est le 1498 cm³ de la Ford Cortina que l'on installe sur la « Série V ».

D'autres moteurs d'origine Ford - et notamment celui de l'Escort - animeront les séries suivantes de la 4/4 jusqu'au modèle actuel, équipé d'un moteur d'Escort XR3 accolé à une boîte de Ford Sierra.

Les voitures que la société « Cecil Cars » a très aimablement mises à notre disposition pour cet essai sont deux « Plus 4 » (un roadster de 1960 et un « tourer » 4 places de 1968) et une 4/4 de 1978. Entre ces trois voitures, chacune étant séparée de la suivante par une bonne décennie, la continuité l'emporte sur le changement. Mais continuité n'est pas nécessairement synonyme d'immobilisme...

« Plus 4 » 1960 : une « sincérité » absolue

Afin d'apprécier l'évolution des Morgan, d'une génération à l'autre, nous avons tout d'abord pris le volant de la Plus 4, version 1960, un superbe roadster bicolore, parfaitement d'origine comme en témoignent ses roues à voile plein et son tableau de bord en bois massif, orné de cadrans à fond crème. Une fois la portière ouverte, on accède à un habitacle extrêmement sportif et franchement spartiate. Les sièges sont composés de deux parties distinctes : un dossier du type banquette occupe toute la largeur de la voiture, les sièges proprement dits étant de simples coussins - gainés de cuir - posés sur un support symbolique en bois. On ne saurait faire plus simple !

boutons blancs opaques commandent les essuie-glaces, l'éclairage du tableau de bord, le starter et le démarreur. Solution très britannique, le contact est intégré au commodo des phares, tandis que la commande des clignotants (qui comporte un répéteur lumineux incorporé) est située tout à l'extrémité de la planche de bord. Quant au gros bouton muet placé à la base du pare-brise, une simple pression permet de l'identifier : il s'agit de l'avertisseur...

Une fois installé derrière l'immense volant à jante en bakélite noire et branches ajourées « à l'ancienne », on parvient à trouver, au prix de quelques tâtonnements, une position de conduite satisfaisante. Un quart de tour à la clé de contact, une brève impulsion au démarreur, et le 4 cylindres de la TR3 fait entendre son timbre rugueux, amplifié par un échappement diaboliquement rauque. Très vite, le ralenti se stabilise à 700 tours/minute et la température d'huile grimpe jusqu'à ce qu'un parfum de graisse chaude envahisse l'habitacle.

Il ne reste plus qu'à prendre contact avec la célèbre et capricieuse boîte Moss, en saisissant le petit levier de vitesses d'une poigne décidée. Premier enseignement : on n'impose pas sa volonté à la boîte Moss : on compose

effet, le freinage paraît un peu juste, et le petit pare-brise plat, qui gigote curieusement sur la caisse, n'offre plus qu'un abri symbolique ; quant aux suspensions, elles font preuve d'une fermeté sans concession.

A l'avant, les fourreaux coulissants (système breveté par Morgan en 1909 !) remplissent correctement leur mission, mais on ne saurait les taxer de mollesse. A l'arrière, l'essieu rigide et les rustiques ressorts à lames - dotés de débattements extrêmement réduits - accusent méchamment toutes les irrégularités du sol.

Dans un tel contexte, la notion de confort semble totalement hors de propos. Fort heureusement, tout, dans le comportement de la Morgan Plus 4, n'est pas placé sous le signe de la rudesse et de la fermeté. Précise et directe, la direction surprend ainsi par sa douceur et sa progressivité, en opposition totale avec les excès de la suspension. A condition que le revêtement de la route soit régulier et que le vent latéral ne souffle pas trop fort, la Plus 4 étonne aussi par sa tenue de route. Elle se « coule » dans les virages, avec beaucoup d'agilité, le plaisir qui en résulte pouvant à volonté être pimenté de quelques glissades du train arrière.



Entre les deux, un volumineux tunnel de transmission, lui aussi revêtu de cuir, duquel émergent un minuscule frein à main dissimulé par la planche de bord et un court levier de vitesses tombant juste sous la main. L'instrumentation se résume à trois grands cadrans : tout à fait à gauche, le compte-tours, dont la zone de surrégime est matérialisée par un simple trait rouge à partir de 5000 tours/minute.

Au centre, un combiné regroupant l'ampèremètre, les thermomètres d'eau, d'huile et la jauge, et, à droite, presque face au passager, le compteur de vitesse.

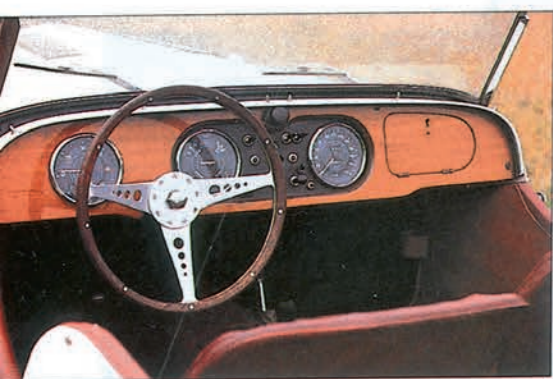
Entre ces deux cadrans sertis de chrome, une multitude de

avec elle. Pour enchaîner les rapports, il faut ainsi s'efforcer de guider au mieux le levier dans une grille aux débattements ultra-courts, et s'accommoder de l'extrême dureté des verrouillages comme de la propension qu'à la première à « accrocher ». Avec un peu d'habitude, et pour peu que l'on veille à passer les rapports « au régime », cette bonne vieille boîte Moss s'avère même tout à fait viable. Servi par un bon étagement des rapports, le 4 cylindres Triumph monte aisément en régime, et on atteint sans difficulté un 130 de croisière qui apparaît en l'occurrence largement suffisant. A cette allure, en

En haut : Archétype du roadster britannique, excluant toute concession au confort, la Plus 4 fait « vivre » la route à ses occupants le moindre centimètre carré de route.

En bas, à gauche : L'habitacle, auquel on accède en ouvrant une minuscule portière, apparaît des plus spartiates.

Ci-dessus : depuis 1955, les lignes du roadster Morgan (Plus 4, 4/4 ou Plus 8) n'ont pas changé. C'est cette continuité qui a fait la fortune de la firme de Malvern.



En version «tourer», la Morgan Plus 4 offre 4 vraies places. Sa ligne apparaît un soupçon moins élancée que celle du roadster, mais l'essentiel est heureusement préservé. Le tableau de bord en bois verni accueille une classique instrumentation Smiths.



On découvre ainsi, au fil des kilomètres, la séduction profonde qu'offre cette voiture « hors normes ». La Morgan plus 4 fait vivre à ses occupants le moindre centimètre carré de route qu'elle emprunte (et les suspensions y sont bien sûr pour beaucoup) avec une intensité et une « sincérité » sans égales...

Le Punch du 2 litres Triumph

Délaissant la très attachante version roadster, nous avons pris ensuite le volant d'un « tourer » (cabriolet 4 places) « Plus 4 » de 1968.

En huit années, aucun bouleversement - ce n'est pas le style de la maison - n'est intervenu dans la conception

générale de la voiture, mais quelques changements notables se sont néanmoins opérés. Sous le capot, le moteur de la Triumph TR4 (2138 cm³, 106 chevaux) s'est ainsi substitué à celui de la TR3.

A l'intérieur, le tableau de bord reste agencé de la même façon que précédemment, mais les cadrans présentent désormais un fond noir. On ne commande plus les différentes fonctions par l'intermédiaire de boutons, mais au moyen de petits interrupteurs à touche. Toujours habillé de bois, le tableau de bord est désormais verni. La commande d'avertisseur garde sa place insolite au pied du pare-brise, tandis que le pédalier reste articulé au sol. Seul changement, la molette suspendue qui tenait lieu d'accélérateur sur la Plus 4 de 1960 a cédé sa place à une minuscule

pédale plate. Quant aux sièges, ce sont toujours de simples coussins amovibles, mais ils sont maintenant posés sur une armature de ressorts. Le progrès est en marche !

On démarre en faisant simplement pivoter la clé de contact au tableau de bord. Sous le capot, le 2 litres de la TR4 se révèle plus doux à l'oreille que son prédécesseur. La boîte Moss elle-même semble avoir gagné en onctuosité même si, faute de synchronisation, le rétrogradage de seconde en première nécessite toujours un double débrayage résolu.

L'authenticité absolue de la Plus 4 de 1960 n'a pas été sacrifiée, et l'on retrouve, au volant du modèle 1968, les mêmes sensations dominantes, à savoir des suspensions incroyablement fermes contrastant avec une direction douce et précise, une tenue de route très acceptable et

une propension sympathique au survirage. Le moteur de la TR4 autorise des montées en régime plus vigoureuses encore que celui de la TR3, et permet de réaliser un bon 140 km/h de croisière ; cette performance s'accompagne systématiquement d'un joyeux vacarme où s'entremêlent la tonalité grave de l'échappement, et les bruits divers générés par la carrosserie, les différents panneaux qui la composent « jouant » à qui mieux mieux sur leur armature de bois au gré des soubresauts de la suspension ... Comme dans le cas du roadster, c'est sur route sinueuse que le « tourer » Plus 4 donne sa pleine mesure. La précision de la direction, les ressources du moteur Triumph (lequel offre un couple plus généreux que le « TR3 »), et la propension du train arrière à partir en glissade transforment la conduite de ce singulier cabriolet en un réel moment de plaisir. Un plaisir en l'occurrence accru par l'efficacité du freinage lequel, bien que confié au même système (disques à l'avant, tambours à l'arrière) nous a paru en progrès. Question de réglage ?

4/4 : L'héritage ...

Dernier acte de cette initiation à la conduite des Morgan, nous avons pris le volant d'un tourer « 4/4 » sorti en 1978. Une version récente, pour ainsi dire, mue

par un moteur Ford « Cross-Flow », un 4 cylindre de 1599 cm³ de cylindrée développant 85 chevaux.

Le châssis et la carrosserie (reposant, depuis l'origine, sur un bâti en bois de frêne) restent identiques aux précédentes versions ; seuls quelques détails permettent de déceler l'apport de dix années de progrès ... théorique. La voiture est ainsi dotée de poignées de porte extérieures, une option qui, sur un modèle aussi rudimentaire, fait presque office d'accessoire luxueux... Le tableau de bord

s'est mis au goût du jour (ce que déploreront les inconditionnels de la marque) et des touches « piano » ont remplacé les anciens boutons et interrupteurs. Un volant de petit diamètre, gainé de cuir, a remplacé l'ancien grand volant riveté. Le tunnel de transmission apparaît beaucoup moins volumineux que par le passé, et le merveilleux petit levier de vitesses évoquant celui de la Jaguar XK a cédé la place à un anonyme pommeau recourbé.

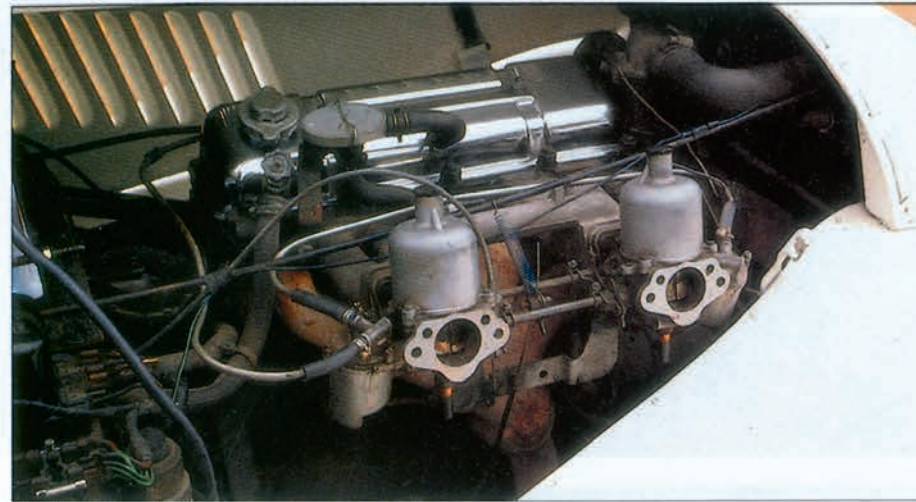
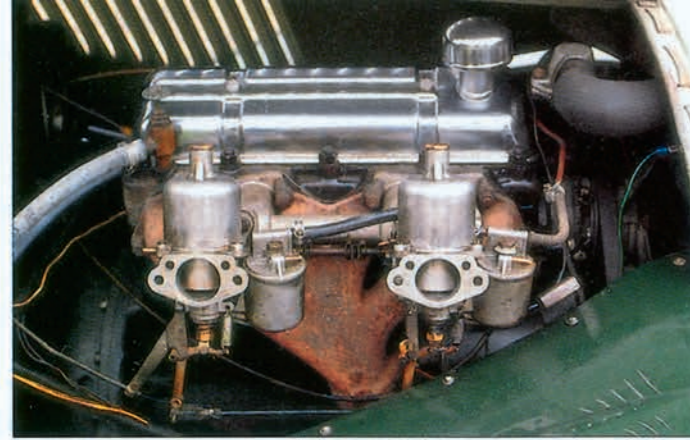
En s'installant au volant, on retrouve vite ses



On retrouve, au volant de la 4/4 de 1978, les impressions de conduite propres à toutes les Morgan : extrême sécheresse des suspensions et remarquable «sincérité» du comportement. L'habitacle, lui, se révèle beaucoup plus accueillant que sur les versions précédentes. Capote et plexi latéraux en place, quatre passagers trouvent un abri... relatif dans cette Morgan très «familiale».



Ci-contre : la Plus 4 1960 est animée par le 4 cylindres 1991 cm³ de la Triumph TR3.
Ci-dessous : la Plus 4, version 1968, reçoit le 2,1 l de la Triumph TR4.



marques, heureusement, en renouant avec l'inévitable pédalier articulé au sol (l'accélérateur restant suspendu). Réalisés d'une seule pièce, les sièges au profil nettement plus anatomique que précédemment, offrent un confort qui n'avait pas cours sur les modèles plus anciens. Le « tourer 4/4 » qui nous était confié était capoté, particularité qui confère à l'habitacle, hermétiquement (?) clos par des vitres latérales en plexi, une intimité particulière. Capote en place, la garde au toit paraît des plus limitées, et les occupants des deux places arrière sont contraints de courber la tête, quelle que soit leur taille. Pour démarrer, il faut aller chercher le contact sous la planche de bord, celui-ci étant implanté sur la colonne de direction. Les sonorités très « aseptisées » qu'émet le moteur Ford font d'emblée regretter les âpres borborygmes des excellents moteurs Triumph. Souple et discret, le groupe Ford manque par trop de caractère pour animer une voiture aussi typée que peut l'être la Morgan. La surprise vient, paradoxalement de la boîte de vitesses.

Rétive, dotée de débattements très courts et de verrouillages très fermes, elle rappelle ... la boîte Moss !

Autre sujet d'étonnement, la direction paraît plus raide que par le passé. Pour le reste, on a bien affaire à une « vraie » Morgan, avec ses suspensions sèches, son arrière baladeur, sans oublier l'intraçable concert de bruits en tous genres qui accompagnent la marche, concert « enrichi » ici par les couinements des plexis latéraux. On ne change pas une recette qui marche, n'est-ce pas, Mister Morgan ?...

Quel qu'en soit le type, « la » Morgan constitue, depuis 1936, l'archétype de la voiture de sport et sans concession. Véritable défi au temps, elle fonde sa légitimité aveugle sur des recettes éprouvées, même si celles-

ci paraissent dépassées depuis longtemps. Peu importe, au fond, le millésime. Rouler en Morgan, c'est affirmer son identité face à tous ceux qui ont un peu perdu la leur au volant d'automobiles aseptisées.

Un tel privilège n'est pas accessible au commun des mortels. Mais ne vous méprenez pas : les Morgan ne sont pas chères dans l'absolu ; elles sont surtout rares, un état de fait qui contribue pour beaucoup à entretenir leur mythe... B. POIRIER

Nous adressons tous nos remerciements à la société Cecil Cars (qui a bien voulu nous confier les trois Morgan objet de cet article), et plus particulièrement MM. Colin, Soullier et Tiran. (Cecil Cars, 10 avenue de la Division Leclerc, 91290 Arpajon. Tél. (1) 64.90.21.70.)

A signaler encore que les Morgan neuves sont distribuées en France par Jacques Savoye, importateur exclusif, dont la fidélité à la marque de Malvern remonte à plusieurs décennies.

(Jacques Savoye S.A. - 237, boulevard Périère, 75017 Paris, Tél (1) 45.74.82.20.)



TECHNIQUE

MORGAN « PLUS 4 » 1960

MOTEUR : Triumph, 4 cylindres en ligne ; alésage x course : 83x92 mm ; cylindrée : 1991 cm³ ; compression : 8,5/1 ; puissance : 100 ch à 5000t/mn ; couple maxi : 16,8 m/kg à 3 000t/mn ; distribution : soupapes en tête, poussoirs et culbuteurs ; alimentation : 2 carburateurs SU H6 horizontaux.

TRANSMISSION : aux roues arrière ; embrayage : monodisque à sec Borg&Beck ; boîte : Moss à 4 rapports, 1ère non synchronisée.

CHASSIS : cadre surbaissé à caissons et traverses-armature de la carrosserie en frêne ; suspension avant : roues indépendantes à guidage ; vertical par fourreaux coulissants ; suspension arrière : essieu rigide, ressorts semi-elliptiques ; freins : avant à disques, arrière à tambours ; direction : à vis et écrou

DIMENSIONS : longueur : 3m66 ; largeur : 1m42 ; hauteur : 1m33 ; empattement : 3m438 ; voies avant/arrière : 1m19 ; poids à vide : 825 kgs (roadster) ; 865 kgs (tourer).

PERFORMANCES : vitesse maximale : 160km/h.

MORGAN « PLUS 4 » 1968

DIFFERENCES : alésage x course : 86 x 92 mm ; cylindrée : 2138 cm³ ; compression : 9/1 ; puissance : 106 ch (DIN) à 4750 t/mn ; poids à vide : 889 kgs ; vitesse maxi : 170 km/h

MORGAN 4/4 1978

MOTEUR : Ford, 4 cylindres en ligne ; alésage x course : 80,98mm x 77,72mm ; cylindrée : 1599 cm³ ; compression : 9/1 ; puissance : 85 ch DIN à 5500t/mn ; distribution : soupapes en tête, arbre à cames latéral ; alimentation : un carburateur inversé double corps Weber.

TRANSMISSION : aux roues arrière ; embrayage : sec à diaphragme ; boîte : à 4 rapports, tous synchronisés.

CHASSIS : cadre à caisson avec traverses en X ; suspension avant : roues indépendantes à guidage vertical ; suspension arrière : essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques, amortisseurs télescopiques avant/arrière à levier ; freins : avant à disques, arrière à tambours ; direction : à vis et écrou.

DIMENSIONS : longueur : 3m66 ; largeur : 1m42 ; hauteur : 1m30 ; empattement : 2m44 ; voie avant : 1m19 ; voie arrière : 1m24 ; poids à vide : 735 kgs (roadster) ; 760 kgs (tourer).

PERFORMANCES : vitesse maximale : 170 km/h.

jacques savoye



Importateur exclusif MORGAN depuis 40 ans

237, Bd Périère - Paris 17^e
Tél. 45.74.82.80 - Fax 45.72.65.46

MECATECHNIC

B.P. 70 59587 BONDUES Cedex
Tél : 20.26.26.33

N°1 de la pièce COCCINELLE

PIÈCES et ÉQUIPEMENTS

TOUT EST DANS NOTRE CATALOGUE

Demandez-le vite en renvoyant le coupon rempli à l'adresse ci-dessus

Avec 10 ans d'expérience en Vente par Correspondance et une passion partagée avec tous les mordus de la Cox, MECATECHNIC met son savoir-faire à votre service

1600 références
160 pages

90^F

Merci de joindre un chèque de 90F à l'ordre de MECATECHNIC

BON DE RECEPTION DU CATALOGUE "SPECIAL VW"

NOM _____ Prénom _____

Adresse _____

CPIIIIIII Ville _____

CECIL CARS

AUTOMOBILES CLASSIQUES / SPORT / COLLECTION



SPECIALISTE MORGAN - OCCASIONS GARANTIES - PIÈCES DÉTACHÉES

A 25 minutes de Paris sur la RN 20, 5km après Monthéry / 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) 64.90.33.62