Essai – Morgan 3 Wheeler : Adult Toy !

En 2011, Morgan dévoilait le 3 Wheeler, un véhicule à trois roues au charme unique qui promettait d'offrir des sensations elles aussi exclusives. Wheels And You se devait d'en prendre les commandes, pour un essai… Gentlemen start your engine !

- Bi-cylindres en V, 1'983 cm^3
- 80 CV à 5'250 t/min
- 140 Nm à 3'250 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 185 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.0 sec.
- Poids : 525 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'260 x 1738 x 1'012
- Conso. mesurée : 10.3 l./100 km
- Emissions de CO_2 : n/a
- dès CHF 52'962.-,
  modèle essayé: CHF 53'926.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Jérôme Marchon

Tout a commencé en 1910 lorsque Henry Frederick Stanley Morgan créa la société Morgan Motor Company dans le but de concevoir des voitures et dont les premiers modèles furent justement des trois roues. L'idée était de proposer des véhicules moins taxés. Déjà chères à cette époque, les taxes au Royaume-Uni étaient basées sur le nombre de roues. Cette marque, icône de l'histoire automobile britannique, a su traverser les âges avec des voitures intemporelles, comme j'avais pu le constater lors de mon essai de la Morgan Plus 8 l'année dernière.

Début 2011, le constructeur a décidé de faire un bond en arrière dans le temps en créant le 3 Wheeler, une ré-interprétation moderne du véhicule qui fit le succès de la marque à ses débuts.

De nos jours, la majorité des voitures soit se ressemblent et ont souvent un but utile avant tout, ou alors elles sont tellement à la pointe de la technologie qu'elles peuvent rouler à des vitesses totalement prohibées sur route ouverte et cela quasiment toutes seules. Oubliez tout cela et plongez avec moi dans le monde merveilleux du Morgan 3 Wheeler, un engin hors du commun et hors du temps et totalement inutile pour la plupart des conducteurs, dont le seul but sera de vous procurer du plaisir et des sensations uniques.

En fait, pour simplifier, le 3 Wheeler est un véritable jouet pour adulte, de quoi réveiller l'âme d'enfant qui sommeille en vous et croyez moi, l'effet est garanti !

A l'extérieur

Fervent adepte des voitures anglaises, je suis immédiatement tombé sous le charme de ce drôle d'engin lorsque je l'ai découvert en 2011 au Salon de Genève. Deux roues devant, une roue derrière, un moteur V2 placé à l'avant mais de manière transversale et de surcroit à l'extérieur. Franchement il était totalement impossible de ne pas le remarquer. Le 3 Wheeler ressemble plus à un vieil avion qui aurait perdu ses ailes qu'à une voiture. D'ailleurs la couleur rouge de notre modèle d'essai m'a fait penser au fameux « Baron Rouge », un aviateur allemand

de la première guerre mondiale dont le « Fokker DR. I » arborait une teinte rouge vif.

L'avant se dessine sous la forme du bi-cylindres encadré par deux grandes roues totalement apparentes. Deux phares et les clignotants complètent le tableau. On peut ainsi observer aisément les suspensions et le reste de la mécanique. Ensuite vient la carrosserie, tout d'abord un petit capot tout arrondi qui cache entre autres le réservoir d'huile et la batterie, puis un habitacle confiné et totalement ouvert. Eh oui, il n'y a pas de toit sur le 3 Wheeler. Pour finir, la partie arrière qui se termine en pointe, à l'image du fuselage d'un avion, recouvrant totalement la roue arrière et faisant office de coffre. Détail qui fait son effet, les échappements placés de chaque coté partent du moteur et longent toute la voiture dans une simplicité brute. On notera encore à l'avant et à l'arrière des deux places la présence respective de deux petits saut-de-vent remplaçant le traditionnel pare-brise et les arceaux de sécurité.

Il n'en faut pas plus pour conférer à ce jouet, enfin cette voiture, euh non ce tricycle, enfin appelez le comme vous voulez, un look démentiel qui vous empêchera de passer inaperçu mais qui provoquera de la sympathie et un sourire auprès de tous ceux que vous croiserez.

A l'intérieur

J'enjambe l'échappement et la carrosserie pour me glisser à bord du 3 Wheeler. Point de réglage de siège, il n'y a que le pédalier qui peut se déplacer mais pour cela il faut soulever la voiture. L'espace est donc très restreint et mes 1m80 se casent tout juste dans l'habitacle du poste de pilotage. Pour le passager, c'est un peu mieux, il pourra facilement étendre ses jambes et même placer un sac à ses pieds. Eh oui, il faut exploiter tous les espaces possibles pour le rangement car ce n'est pas le coffre qui vous étonnera par sa générosité.

Bien calé dans le siège en cuir brun, quasiment impossible de bouger de droite à gauche, je prend en mains le volant. D'un diamètre plutôt grand, il se retire pour faciliter l'entrée et la sortie de la voiture ; je n'aurai toutefois pas eu besoin de le faire. Au centre du tableau de bord, deux compteurs, un pour la vitesse et l'autre pour le régime moteur. Placé entre les deux, le bouton « Start » caché par un clapet qui se soulève pour démarrer le 3 Wheeler, encore un rappel à l'aviation.

Et voilà, c’est tout, on a fait le tour… point de radio, encore moins de GPS ou autre système d’infotainement embarqué, pas d’électronique, pas de chauffage, pas d’airbags non plus d’ailleurs. Que deux sièges, un volant, un pédalier et un levier de vitesses… il n’en faut pas plus, les sensations feront le reste.

Sous le capot

Sur le 3 Wheeler, le moteur n’est donc pas sous le capot, il est devant, à la vue de tous et il fait même office de pare-choc. Il s’agit d’un bi-cylindres en V, développé par un spécialiste Harley Davidson de renom qui s’appelle S&S. Sa cylindrée a été portée à 1’983 cm3 et il développe la puissance de 80 CV environ pour un couple de 140 Nm, le tout transmis sur la roue arrière exclusivement. Couplé à une transmission manuelle 5 rapports de Mazda MX-5, le mariage est excellent tellement cette boîte aux débattements courts est précise.

Au vue de la description de l’engin, conçu en bois et en aluminium, le tout sur un châssis tubulaire, vous imaginez bien qu’il ne doit pas peser lourd… 525 kg selon la fiche technique, de quoi proposer des performances alléchantes. Le 0-100 km/h est abattu en moins de 6 secondes et toujours selon le constructeur, la vitesse maximum est de 185 km/h. Pour ma part, j’ai testé les 120 km/h sur l’autoroute et c’est déjà une sacrée aventure. 20-30 km/h de plus ça doit le faire, mais de là à prendre plus de 180 km/h, je ne sais pas si j’oserais… C’est bien joli tous ces chiffres, surtout qu’ils ne sont pas si hallucinants que cela au vu de la production automobile actuelle, mais un fois aux commandes, les sensations outrepasseront les éventuels réflexions de comptoir.

Malgré le côté atypique du 3 Wheeler, je ne dérogerai pas à la mesure de la consommation. Le constructeur n’annonce pas vraiment de chiffres, mais pour ma part, j’aurai mesuré une moyenne de 10.3 l./100km sur les quelques 400 km parcourus au volant de cet engin diabolique. C’est finalement à peine plus que les valeurs qu’on rencontre avec une moto de grosse cylindrée. Attention toutefois à la jauge à essence, cette dernière affiche une valeur en pourcentage sur un affichage LED et la précision est vraiment approximative.

Au volant

Avant de démarrer le 3 Wheeler, vous remarquerez tout comme moi qu'il dispose uniquement d'une petite plaque d'immatriculation à l'arrière. En effet, dans notre pays, la petite Anglaise dispose d'une homologation de moto, enfin de tricycle plus précisément, mais par contre il faut un permis voiture pour la piloter.

Je relève le petit cache et j'actionne le bouton « Start ». Le twin s'ébroue dans un vacarme assourdissant et le 3 Wheeler se met à vibrer de partout. Et bien, même à l'arrêt, l'engin vous transmet déjà des premières sensations plutôt inédites. Je n'ai jamais pris le guidon d'une Harley, mais il semblerait que ça soit un peu similaire. Le levier de vitesses tombe parfaitement dans ma main et la sélection des rapports est exemplaire. Je démarre doucement et je commence à découvrir le monde merveilleux du Morgan 3 Wheeler. Ça vibre de partout, le vent frappe votre visage et à 30 km/h on a déjà l'impression de décoller. Le port des lunettes de type « aviateur » est fortement recommandé et tant qu'on y est, optez aussi pour le bonnet en cuir et l'écharpe blanche question de jouer le jeu à fond.

Pas de direction assistée, je tiens fermement le volant pour attaquer les courbes. Le 3 Wheeler se déplace à bon train et sans rouler trop vite, le plaisir est au rendez-vous. Les virages s'enchainent, c'est amusant et enivrant. En fait, à l'inverse d'une supercar moderne, frustrante sur route ouverte, qui devient presque ennuyante après plus d'une centaine de kilomètres, plus je roule avec ce 3 Wheeler, plus je l'apprécie et plus j'ai envie de continuer à le découvrir. Quelque soit la vitesse réelle, l'impression est multipliée au centuple et les sensations sont vraiment impressionnantes.

Niveau tenue de route, il faudra un petit temps d'adaptation pour gérer la seule roue arrière et dès que le revêtement se dégrade, la motricité diminue immédiatement. D'ailleurs, au démarrage, en étant un peu trop généreux avec les gaz, il est fréquent de faire patiner la roue arrière sur les deux, voir trois, premiers rapports. Je n'ai pas eu l'occasion de conduire le 3 Wheeler sur chaussée humide, mais apparemment des notions de patinage artistique sont fortement recommandées. Attention aussi à la conception de l'engin ! En effet, assis très bas au poste de pilotage, on a quasiment aucune visibilité de la roue avant droite. Il ne faut donc pas hésiter à gigoter sur le siège et lever la tête pour bien s'assurer que les deux roues restent toujours sur le bitume.

J'avale les kilomètres à bon rythme sans toutefois risquer mon permis de conduire, quel plaisir ! Bon, le soir venu, après une journée entière au volant du 3

Wheeler, la fatigue se fera bien sentir. Les commandes sont relativement dures du fait qu'il n'y a aucune assistance, le souffle du vent sur le visage est omniprésent et le bruit de la mécanique est envahissant, ce n'est vraiment pas de tout repos de piloter le tricycle anglais. Mais quelle importance, c'est tellement bon ! Le lendemain, je repars donc de plus belle pour avaler encore quelques routes de campagne, le terrain de prédilection du 3 Wheeler. En ville et sur autoroute, c'est un peu moins pratique mais ce n'est pas non plus impossible. Il faudra par contre redoubler de prudence et être très attentif aux autres, un peu comme en moto en fait.

La traversée des villages déclenche des sourires sur toutes les têtes et une fois la limitation de 50 km/h terminée, j'écrase l'accélérateur pour le plus grand plaisir de mes oreilles. En ce qui me concerne, aux commandes du 3 Wheeler, le sourire, ou plutôt la banane carrément, est affichée en permanence sur mon visage. En fait, les gens doivent me prendre pour un fou à son volant ou plutôt un fou volant, enfin roulant me direz vous. Les adeptes de Satanas et Diabolo comprendront, encore une référence à mon enfance…

Le 3 Wheeler est générateur de rêve et même un voyage de quelques minutes saura vous enivrer pour longtemps, vous faisant oublier la morosité qui règne actuellement dès qu'on parle d'automobile. Pour ma part, après un week-end entier en sa compagnie, j'ai craqué totalement au point de mettre le 3 Wheeler en tête de ma liste de prochains achats automobiles.

Verdict

Cet essai n'avait rien de raisonnable, il n'a pas non plus pour but d'informer Monsieur et Madame tout le monde dans l'achat de sa prochaine voiture pratique. Toutefois il permet de démontrer que même au 21ème siècle on peut trouver des voitures qui privilégient la passion et le plaisir, sans aucun compromis. Certes, il n'y a bien que les Anglais pour produire de tel engin et heureusement qu'ils sont là. Malgré le climat anti-automobile actuel où l'automobiliste fait office de vache-à-lait, que le passionné passe pour un anarchiste voir un terroriste de l'asphalte, nous pouvons qu'espérer qu'il restera encore pendant de nombreuses années des

marques comme Morgan pour nous faire vibrer.

Vous l'aurez compris, j'ai été conquis par le Morgan 3 Wheeler. Ce dernier vous embarquera immédiatement dans un monde parallèle, comme les jouets le font quand on est enfant. Certes le joujou a un prix, dès CHF 52'000.- environ, ça dépend du cours de la Livre Sterling, mais le plaisir procuré en contre-partie est incalculable. Il faut le vivre pour le comprendre et pas besoin de rouler à tombeau ouvert pour s'en rendre compte.

Dernière information, pour 2014, le constructeur a apporté quelques améliorations sur le 3 Wheeler, notamment un meilleur refroidissement du moteur, un châssis plus performant, réduit les bruits de transmission ainsi que d'autres petites choses, de quoi rendre l'engin encore plus désirable.

Prix et principales options : Morgan 3 Wheeler

Prix de base : CHF 52'962.-

Tonneau cover Mohair (couvre-tonneau habitacle en Mohair noir) : CHF 460.-

Mat Black Cowl (Calandre noire matte) : CHF 504.-

Prix TOTAL : CHF 53'926.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Autobritt S.A. pour le prêt de ce Morgan 3 Wheeler ainsi qu'à Flavio et son Morgan 3 Wheeler « Black Edition » pour sa participation à la séance photo.

A lire aussi

Essai – Morgan Plus 8 : Dr Jekyll & Mr Hyde

Evénement – Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Genève 2011 – Morgan 3 Wheeler

GE
476 U
W.A.Y.

AVON
W.A.Y.

MORGAN
3
START
W.A.Y.

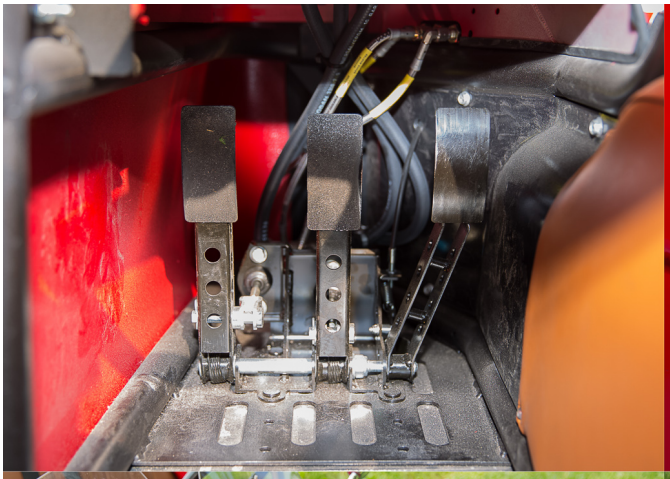
AUTOBRITT
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AUTOBRITT
W.A.Y.

km/h
RPM x 1000
START
W.A.Y.



W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

GE
476·U
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

GE
476·U
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

GE
476·U
W.A.Y.

GE
476·U
AUTOBRITT
GENÈVE
W.A.Y.