

Essai - Morgan Plus 8 : Dr Jekyll & Mr Hyde

Alors que la majorité des constructeurs s'évertuent à nous proposer tout ou une partie de leur gamme distillant les mêmes sensations, partageant les mêmes plateformes ou codes stylistiques à tel point qu'il devient difficile de les différencier d'une concurrence féroce, il existe fort heureusement encore des marques comme Morgan qui font passer le plaisir avant la raison en commercialisant un roadster deux places propulsé par un V8 à la sonorité démoniaque. Vous imaginez bien que nous n'avons pas hésité longtemps avant de vous en proposer l'essai.



- V8, 4'799 cm³
 - 368 CV à 6'300 t/min
 - 490 Nm à 3'400 t/min
 - Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
 - Vitesse maxi : 250 km/h
 - 0 à 100 km/h en 4.2 sec.
 - Poids : 1'100 kg
 - Conso. mesurée : 14.7 l./100 km
 - Emissions de CO₂ : 256 g/km (G)
 - dès CHF 137'600.-
modèle essayé : CHF 144'530.-
-

Constructeur centenaire et hors du commun, Morgan continue à fabriquer à la main des voitures avec un châssis en bois dont les lignes sont intemporelles du moins pour la gamme classique. Tout d'abord spécialisé dans la fabrication de tricycles, Morgan passe aux quatre roues en 1936. C'est en 1968 que la première Plus 8 voit le jour, propulsée par un V8 Rover. Le modèle évolue jusqu'au début des années 2000 avant d'être abandonné pour des raisons de normes antipollution. C'est à cette même période que le constructeur britannique lance l'Aero 8, une Morgan moderne avec pour la première fois un châssis en aluminium et une motorisation V8 provenant de la banque d'organes BMW. Ce modèle atypique n'a probablement pas rencontré le succès escompté mais se déclinera au fil des ans dans des versions toujours très attirantes, comme l'Aero Supersports, pour une clientèle en marge de la production automobile « normale ».

Mais à la fin de l'année 2011, la marque décide de conjuguer l'élégance de la gamme classique avec le modernisme – tout est relatif bien évidemment – du châssis et de la motorisation des Aero pour faire revivre le prestigieux modèle lancée en 1968, la Plus 8 qui nous intéresse aujourd'hui.

A l'extérieur

Si au premier regard nous avons l'impression d'être face à une Morgan classique, l'œil avisé remarquera immédiatement les différences. Une voiture très (très) large, des longues ailes et des passages de roues imposants avec des jantes au dessin moderne. Il y a indéniablement quelque chose de spécial sur cette Plus 8. A l'avant, les deux phares ronds jaillissant des ailes et la traditionnelle calandre grillagée nous renvoient dans le temps en quelques secondes. Toutefois, les deux prises d'air situées sous la plaque d'immatriculation laissent présager que ce long capot nous cache une mécanique hors norme. Revenons brièvement sur les jantes : certes elles n'ont pas le charme d'un modèle à rayons mais elles collent plutôt bien à l'image bestiale de la Plus 8. C'est depuis l'arrière que nous constatons

l'impressionnante largeur de la voiture. Massif et très brut, son popotin affublé de quatre sorties d'échappement affirme le côté démoniaque de ce modèle très particulier. Cependant, dans l'ensemble, la Plus 8 conserve les traits caractéristiques rappelant la petite Plus 4 ou le Roadster V6.

Si l'Anglais a pour habitude de rouler cheveux au vent, il faut quand même préciser que cette Morgan est équipée d'une capote au fonctionnement plutôt archaïque. Point de commande électrique, juste plusieurs manipulations à effectuer dans un ordre bien précis autant pour l'ouvrir que pour la refermer, ça fait partie du charme. Une fois en place, la capote en toile ne dénature pas la ligne de la voiture, nous sommes toujours dans un esprit classique qui ne laisse pas indifférent. Resteront encore les vitres latérales, appelées « side screens » par le constructeur, qui peuvent aussi bien être utilisées avec ou sans le toit. Constituées d'une partie en plexi qui se glisse longitudinalement pour s'ouvrir à la manière des voitures de course et d'une autre recouverte de tissu qui complète la mini portière, elles ne font de loin pas dans le moderne, ni le pratique, mais ajoutent incontestablement un charme pour le moins attachant.

A l'intérieur

Pour accéder à bord, il faut enjamber les larges ailes pour ensuite se glisser à la place du pilote ou du passager. Et là, deuxième effet « KissCool », une nouvelle fois le charme agit. Devant mes yeux, l'interminable capot moteur, le mini pare-brise et ses trois petits essuie-glaces, je me sens parfaitement bien. La sellerie en cuir brun tabac est du plus bel effet, l'assise est confortable, je suis idéalement installé pour avaler le bitume cheveux au vent, du moins ce qu'il m'en reste. L'ambiance est chaleureuse, la commande de boîte automatique à portée de phalanges et le volant tombe parfaitement dans mes mains. A propos de ce dernier, les avis sont unanimes, le fait d'y avoir intégré un airbag, normal de nos jours, a entaché son dessin ; il faut impérativement revoir ça pour le rendre un peu plus sexy.

Niveau rangement, une petite boîte à gants ouverte, deux pochettes dans les portes (en option), une autre boîte à gants, verrouillable cette fois ci, derrière les sièges et c'est tout ! Ah non, j'oubliais un rangement pour les fenêtres qui se glissent à l'arrière, le long de la carrosserie. Pour les week-ends à deux, il faudra

impérativement opter pour le porte-bagages disponible au catalogue des accessoires. Mais finalement c'est aussi ça le charme d'une Morgan et pour les balades d'une journée, le coffre n'est pas nécessaire donc profitons-en sans se préoccuper de ce genre de détail.

Sous le capot

Je soulève délicatement la partie gauche du capot et je découvre la mécanique BMW, un V8 4.8 l. de 368 CV pour un couple de 490 Nm que nous retrouvons par exemple sur un X5. Sauf que dans le cas présent, Morgan annonce un poids de 1'100 kg, soit largement moins que le mastodonte allemand. Ca promet de sacrées sensations. Une pression sur le bouton « START » et le moteur se met à glouglouter comme une bonne Muscle Car américaine ou un magnifique Riva. J'appuie légèrement sur la pédale des gaz et la symphonie, ou plutôt le rock'n'roll des huit cylindres envahissent mes oreilles, quelle musique ! La Morgan à l'apparence si sage se transforme immédiatement en sirène, envoûtant n'importe quelle âme pure qui s'abandonnerait à son chant. J'avais d'ailleurs oublié de vous préciser que cette Plus 8 était équipée d'un autoradio, mais franchement je n'ai pas trouvé utile de l'enclencher tout au long de mon essai.

Le V8 est couplé à une boîte automatique à six rapports qui n'a rien de vraiment exceptionnel. D'ailleurs pour information, la Plus 8 est aussi disponible avec une boîte manuelle mais selon l'avis de John McNally, l'expert Morgan chez Autobritt, elle ne propose pas un meilleur agrément de conduite comme on pourrait l'espérer. Si j'en ai douté au moment de prendre les commandes de la voiture, vous verrez plus loin qu'après mon essai, je suis convaincu que la transmission automatique est le bon choix. Dans la circulation, elle fera très bien son travail en facilitant ainsi le moindre déplacement en ville ou dans les embouteillages. En conduite sportive par contre, il me faudra bien une journée avant de gérer son fonctionnement. Le sélecteur sous M/S, le mode manuel/sport, je m'amuse à monter et descendre les rapports au gré du tracé qui s'offre à moi comme on le ferait avec une manuelle ou une séquentielle. Certes c'est moins rapide et moins performant mais je m'y suis fait et j'ai fini par attaquer les petites routes comme avec une vraie sportive. C'est là que les deux visages de cette Morgan se dévoilent vraiment pour la première fois : le gros V8 se montre très sage pour tous les jours et brutal pour quand l'envie vous prend de lâcher la cavalerie. En

effet, très coupleux, le moteur répond à la moindre sollicitation de l'accélérateur, soit avec douceur pour doubler sur autoroute ou cruiser le long du lac, ou très violemment quand le besoin se fait sentir, à la plus grande surprise de mon passager du moment.

Eh oui, cette Morgan Plus 8 n'a rien d'une bonne vieille grand-mère qui somnole tranquillement, c'est aussi une sorcière prête à ensorceler votre ennuyeux trajet quotidien. Bon, à ce rythme, il va falloir prévoir un bon nombre d'arrêts à la pompe car avec un réservoir de 55 litres vous imaginez bien que l'autonomie n'est pas vraiment extensible. Mais finalement sur la totalité de mon essai, alors que le constructeur annonce une consommation mixte de 11 l./100km, j'aurai mesuré une moyenne de 14.7 l./100km ce qui me semble plutôt honnête au vue de la mécanique qui l'anime et du démon qui vous envahit lorsqu'elle se met à ronronner.

Au volant

Élégante et rageuse en fonction de votre humeur, comment cette Plus 8 se comportera-t-elle sur la route avec une position de conduite très en arrière transmettant un peu plus tard les sensations du train avant. Il faut déjà s'habituer à se long capot et à la largeur de la voiture. Une fois ces particularités assimilées, vous constaterez rapidement que vous pourrez vous balader tranquillement le long du lac ou bondir d'une courbe à l'autre dans un col, la double personnalité de cette Morgan Plus 8 se dévoile une nouvelle fois. En conduite cool, le sélecteur sous D, vous vous retrouverez très vite en sixième exploitant ainsi tout le couple du V8 pour vous mouvoir tranquillement. J'apprécie pleinement le confort de l'anglaise et le plaisir de rouler paisiblement, pensant à mon ami Marc qui savoure son cigare au volant de son Austin Healey. C'est reposant, un très bon moment de détente qui me fait presque oublier l'armada de canassons qui se trouve sous le capot. Bon fini de rêvasser, y a quand même 368 CV là-dessous ! Je ramène le levier de vitesses vers moi pour le placer en mode manuel et au départ du prochain stop j'écrase brutalement l'accélérateur. Le dragster se met en marche, la gomme fume et je monte les rapports à la volée. Le dragon qui somnolait s'est réveillé. Il faut faire attention de bien tenir les commandes pour en garder le contrôle car ici point d'assistance électronique. Quel bonheur de voir que de nos jours il existe encore des vraies voitures qui doivent se piloter et qui

ne sont pas contrôlées par un ordinateur à l'affût de la moindre erreur de conduite du bonhomme placé entre le siège et le volant.

A l'approche des virages je descends un ou deux rapports et une fois dans l'axe, je ré-accélère franchement laissant dériver l'arrière-train de ma monture. Quel plaisir ! Par contre, à trop titiller la puissance, il faudra quand même prévoir un budget pneumatique conséquent. Attention, avant de brutaliser cette Plus 8, vous passerez par une étape de découverte. Il faudra assimiler le comportement légèrement louvoyant de l'engin et la direction qui manque un peu de précision malgré qu'elle soit ultra directe. Mais une fois ce passage à vide affronté, vous avalerez les kilomètres en mixant la balade tranquille et l'attaque sournoise, les deux visages de la Morgan Plus 8 vous auront conquis. A se demander même comment vous avez fait pour vivre sans une Morgan jusqu'à aujourd'hui. Pour ma part, le rêve sera malheureusement de courte durée, il faudra bien la ramener au garage à un moment donné. Avant cela, les dieux du ciel m'auront quand même démontré qu'il faut savoir aussi rester très prudent quand ils abattent leurs torrents sur nos chaussées. Eh oui, si c'est très fun sur route sèche, il faudra savoir rester humble au moment de fouler le bitume détrempé. Dans ces conditions, le comportement joueur de la Plus 8 pourrait vite se transformer en catastrophe, il est donc prudent de rester en mode automatique et d'adopter un style de conduite plus pépère et souple. Au préalable, j'aurai bien évidemment capoté me permettant aussi de vérifier l'agrément de conduite dans cette configuration. Un peu bruyant sur autoroute, vraisemblablement plutôt étanche, une fois la capote en place vous pourrez sans autre continuer votre virée en toute quiétude.

Verdict

Sans aucune réelle concurrence, une Morgan est une voiture exceptionnelle avec une histoire et un charme unique comme les « British » savent bien le faire. Certes vous pourriez vous diriger vers une Wiesmann qui propose un concept esthétique et une mécanique similaires, mais les sensations distillées seront un peu plus germaniques et pour moi son histoire n'est pas à la hauteur de celle de l'anglaise.

Revenons donc à notre Morgan Plus 8 qui allie l'élégance britannique et une

mécanique endiablée, un savant mélange très envoûtant. Même si pour ce genre de voiture il s'agit avant tout de passion, il faut quand même parler de prix. Son tarif débute à CHF 137'600.- (ça varie chaque jour en fonction du cours de la livre sterling), une sacrée somme bien évidemment, mais quand on aime on ne compte pas et dans ce segment plutôt confidentiel, la facture passe souvent au second plan. D'ailleurs, si votre budget ne vous autorise pas la Plus 8 ou que simplement vous ne vous sentez pas l'âme d'un chevalier pour dompter cet étalon, sachez que Morgan propose différents modèles aux motorisations plus raisonnables.

Le constructeur en marge du marché automobile a aussi remis au goût du jour son produit initial, un tricycle, le 3 Wheeler, que nous essayerons prochainement. Mais c'est une autre histoire et pour le moment, le son rauque du V8 traverse mon esprit de toutes parts. Quelle machine cette Plus 8 !

Prix et principales options - Morgan Plus 8

Prix de base : CHF 137'600.-

Boîte de vitesse automatique : CHF 4'600.-

Peinture métallisée spéciale : CHF 900.-

Appuie tête avec emblème Morgan : CHF 410.-

Calandre avec grille en nid d'abeille : CHF 240.-

Sac à vitres : CHF 300.-

Pochette à soufflets en cuir sur portières : CHF 480.-

Prix TOTAL : CHF 144'530.-

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

Nos remerciements à Autobritt S.A. pour le prêt de cette Morgan Plus 8.

A lire aussi

Événement - Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Genève 2011 - Morgan 3 Wheeler























