# Essai – Morgan Plus 4 : Machine à remonter le temps !

*Apparue pour la première fois en 1950, la Morgan Plus 4 n'a subi que de légères modifications au fils du temps pour rester fidèle à l'esprit de la marque. Essai inattendu d'une voiture 100% plaisir dont le charme opère toujours autant, après 65 ans de service.*

- 4 cylindres, 1'999 $cm^3$
- 154 CV à 6'000 t/min
- 201 Nm
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 189 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.5 sec.
- Poids : 927 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'010 x 1'720 x 1'220
- Conso. mesurée : 8.4 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 164 g/km (G)
- dès CHF 67'943.-, modèle essayé: CHF 68'029.-

---

Texte et photos : Bob de Graffenried

---

Pour ceux qui l'ignoreraient, Morgan est un constructeur automobile britannique fondé en 1910 et qui s'attache à ne concevoir – encore aujourd'hui – que des véhicules dont le style est conforme à celui des années 1940-50 (excepté l'Aero8 au style néo-rétro).

Vu la vocation particulière des véhicules Morgan, la production reste très marginale et se veut entièrement artisanale, ce qui est de plus en plus rare de nos jours. Tout est fait à la main et, encore actuellement, les châssis sont conçus en bois, comme à l'époque. Le modèle 4/4 est particulièrement emblématique, puisqu'il est produit de 1936 à ce jour de manière continue, sans connaître de modifications esthétiques majeures.

C'est également le cas de la Plus 4 qui nous intéresse aujourd'hui, bien que celle-ci ait connu 3 phases d'interruption, la génération actuelle figurant au catalogue depuis 10 ans. En route pour faire le plein de sensations !

### *A l'extérieur*

Comment décrire une telle plastique ? Sur cette Plus 4, l'illusion est parfaite, tout du moins de l'extérieur, à tel point que ceux qui ne connaissent pas Morgan peuvent légitimement penser qu'il s'agit d'une voiture âgée de 60 ans.

De la vue d'ensemble aux détails, tout est conforme à l'époque : les roues à rayons, les cerclages de phares ainsi que les multiples parties métalliques chromées, le petit pare-brise plat coiffé par 3 minuscules balais d'essuie-glace et j'en passe. En option, il est possible de faire équiper sa Plus 4 de pare-chocs chromés et de rétroviseurs ronds qui lui confèrent un style encore plus classique.

Le long capot allongé qui s'effile vers l'avant donne l'impression que la voiture est bien plus longue que ce qu'elle n'est : avec ses 4.01 mètres, elle est plus courte qu'une Opel Corsa !!!

Au contact avec elle, on découvre que tout est rustique : de l'ouverture des portes à celle du capot moteur, en passant par la trappe à essence, tout nécessite un certain doigté, presque un apprentissage, pour ne pas en faire trop ou pas assez en la manipulant.

### *A l'intérieur*

Spartiate et rustique, l'habitacle n'en est pas moins accueillant : le superbe cuir noir, le tableau de bord couleur carrosserie avec l'instrumentation au centre, ainsi que la vue sur le capot sont une invitation à monter à bord, tout comme le pédalier métallique qui se dévoile à l'ouverture de la portière gauche. Malgré tout, quelques signes trahissent son millésime récent, comme les commodos en plastique, certains boutons ainsi que le volant dont la partie centrale fait très bon marché. Pour pallier à cette faute de goût, il faudra choisir le volant Motalita en option (CHF 700.-) qui n'équipe pas notre véhicule d'essai.

Une fois installé, on ne se sent pas particulièrement à l'étroit, car l'espace aux jambes est important et la position de conduite excellente. Ceci dit, heureusement que je n'ai pas eu besoin de capoter durant mon essai, car mes 1.95 mètres auraient dû alors se tasser et il n'est pas souhaitable de se retrouver capote fermée lorsque l'on mesure plus d'1.85 mètres, hormis pour un très cours trajet.

La capote, parlons-en : une fois qu'on l'a bien rangée dans sa magnifique housse en cuir, il ne reste plus qu'à espérer ne pas se faire surprendre par la pluie… En effet, sa mise en place est loin d'être commode pour qui n'a pas l'habitude, et il faudra compter plusieurs minutes avant d'arriver à ses fins, surtout s'il faut encore installer les vitres latérales. Celles-ci sont rangées derrière les sièges arrière et se fixent sur 2 points d'ancrage qui se verrouillent à l'aide de vis.

Comme vous vous en doutez d'après les photos, il n'y a point de coffre dans cette Morgan. On retrouve juste un petit espace de rangement ouvert dans le tableau de bord ainsi qu'un espace plus généreux derrière les sièges, qui permet tout de même d'emporter 2 sacs de voyage compacts au prix de quelques efforts et déréglages de sièges pour y accéder. Point de vocation utilitaire donc, mais le stricte nécessaire est assuré pour partir quelques jours à deux. Au besoin, il est possible de faire installer un porte bagage sur la face arrière lorsque, comme c'est le cas ici, il n'y a pas de roue de secours (également en option).

### *Sous le capot*

Parmi les rares évolutions de la Plus 4 au fils du temps, c'est bien sous le capot qu'il y eu le plus de changement. Normes anti-pollution obligent, Morgan a dû

implanter pas moins de 6 moteurs depuis le début de la production de la Plus 4 en 1950.

Dans le modèle actuel prend place un bloc assez volumineux : le 4 cylindres Ford de 1’999 $cm^3$ développant 154 CV à 6’000 t/min et 201 Nm de couple. Accouplée à celui-ci sied une boîte de vitesses à 5 rapports provenant de chez Mazda, dont la commande a été quelque peu raffermie pour coller à l’esprit de la bête.

Au niveau consommation, j’ai relevé une moyenne de 8.4 litres/100km sur un parcours mêlant routes de montagne et autoroute. Un chiffre qui n’a rien de rédhibitoire compte tenu de la vocation particulière de la voiture.

### *Au volant*

Au premier tour de clé, c’est une mécanique plutôt bavarde qui se met en branle. Ce qui se confirme vite sûr la route : la sonorité procurée est digne de celle d’une oldtimer! À bas régimes, c’est tout le tableau de bord qui se met à vibrer, tandis que le son devient plus métallique au-dessus de 3’000 t/min et que quelques jolis claquements se font entendre lors des décélérations.

La vision vers l’avant achève de me plonger dans une autre époque : à travers ce petit pare-brise, le débouché sur le long capot dont les ouïes d’aération laissent s’échapper des vapeurs de carburant est une expérience en soi. S’ajoute à cela une pédale d’embrayage bien ferme et l’illusion est totale, je me crois vraiment en train de conduire une ancienne. Quel pied !

Le 4 cylindres Ford se montre nerveux à la moindre sollicitation du pied droit. En revanche, si la souplesse est bonne et les reprises vigoureuses, il ne s’agit pas d’un moteur qui se cravache dans les tours. Inutile de dépasser les 5’000 t/min, vous en aurez plus en passant le rapport supérieur. Il lui manque donc cette pointe de caractère qu’avaient les moteurs anciens qui donnaient le meilleur d’eux même à l’approche de la zone rouge. Ce sentiment est aussi accentué ici par l’adjonction de rapports de boîte un peu longs, ce afin de privilégier une consommation modérée.

Dans le trafic et les manœuvres, les petits rétroviseurs ne suffisent pas à s’y retrouver et il est impératif de se retourner régulièrement. Il arrive même que

celui de droite se dérègle sur l'autoroute avec l'aide du vent et des compressions. Son réglage étant évidemment manuel, il faudra s'arrêter pour le repositionner… ou s'en passer ! C'est aussi comme ça que le charme opère. De toute façon cette voiture n'est pas destinée à faire de l'autoroute. Cela dit, pour les longs trajets, les vitres latérales amovibles permettent de diminuer les remous de manière non négligeable au-dessus de 100 km/h.

Le soleil s'est levé depuis peu sur les massifs du Val d'Anniviers alors que je suis encore à l'ombre sur la route reliant Sierre à Niouc. La partie riche en épingles serrées se présente à moi comme un cadeau ! Assez sous-vireuse en entrée de virage, la Plus 4 demande qu'on l'inscrive en freinant. Pas trop fort tout de même, la limite d'adhérence étant vite atteinte vu la largeur modeste des pneumatiques. L'absence d'ABS me le fera vite savoir… Double débrayage pour rétrograder en première avant d'entamer une généreuse dérive en sortie. Magique !

Cocktail d'odeurs et de bruits, je continue ma route sur le tracé étroit le long des falaises des Pontis. Un décor magnifique, pour une voiture au charisme fou et dont le pilotage à la limite se mérite : une puissance modeste certes, mais sans aucune assistance de conduite et cheveux aux vents. La direction n'est pas très directe et peu précise, cette impression étant augmentée par le fait d'être assis presque sur l'essieu arrière. Mais une fois le mode d'emploi assimilé, la Plus 4 nous autorise à passer en courbe à des vitesses respectables, ceci dit sans grande efficacité. Contrairement à ce qui se fabrique aujourd'hui, la performance n'est sont pas son but. Ce qui compte avant tout, ce sont les sensations ressenties à son volant.

Alors que le soleil commence à taper, un autre décor unique m'attend au bord du lac de Moiry. Les nombreuses compressions de la route étroite y menant imposent un rythme faible, mais ici l'intérêt est tout autre. La sonorité raisonnant à travers les parois rocheuses, les doux rayons de soleil sur mon visage, la vision de ce décor surplombant le capot de la Plus 4 : je n'ai pas besoin de rouler vite pour être heureux.

Conduire une Morgan, c'est un peu un retour aux sources. Quand Automobile rimait avec décontraction et plaisir, et non efficacité, sécurité et maitrise de tous les paramètres, comme aujourd'hui où l'électronique fait tout, ou presque, à votre place.

***Verdict***

Rouler en Morgan, c'est une philosophie à part entière, presque un mode de vie. C'est accepter d'être exposé aux éléments naturels dans un confort spartiate, ce qui en contrepartie, vous gratifie de sensations que l'on ne rencontre plus de nos jours. C'est aussi prendre le temps qu'il faut pour effectuer manuellement des opérations banales telles que de monter une vitre, capoter ou encore régler un rétroviseur. C'est aussi pour tout cela que leur propriétaire la choisit : rouler à l'ancienne dans du neuf !

Même si quelques petits défauts pourraient être gommés, je dois avouer que j'ai été rapidement sous le charme, tant cette voiture permet d'échapper au rythme de vie effréné auquel nous sommes soumis dans notre société. Ce privilège de pouvoir remonter le temps – à condition d'en avoir le temps – à tout de même son prix : CHF 67'943.- hors options. Mais c'est si bon !!!

**Prix et options – Morgan Plus 4 "Swiss Pack"**

**Prix de base : CHF 67'943.-**

**Rétroviseur intérieur chromé : CHF 60.-**

**Emblème Union-Jack : CHF 26.-**

**Prix TOTAL : CHF 68'029.-**

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

Nos remerciements à Autobritt S.A. pour le prêt de cette Morgan Plus 4.

**A lire aussi**

Essai – Morgan 3 Wheeler : Adult Toy !

Essai – Morgan Plus 8 : Dr Jekyll & Mr Hyde

Nouveauté – Morgan AR Plus 4

Nouveauté – Morgan Plus 8 Speedster

Evénement – Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Genève 2011 – Morgan 3 Wheeler

Wheels-And-You.com

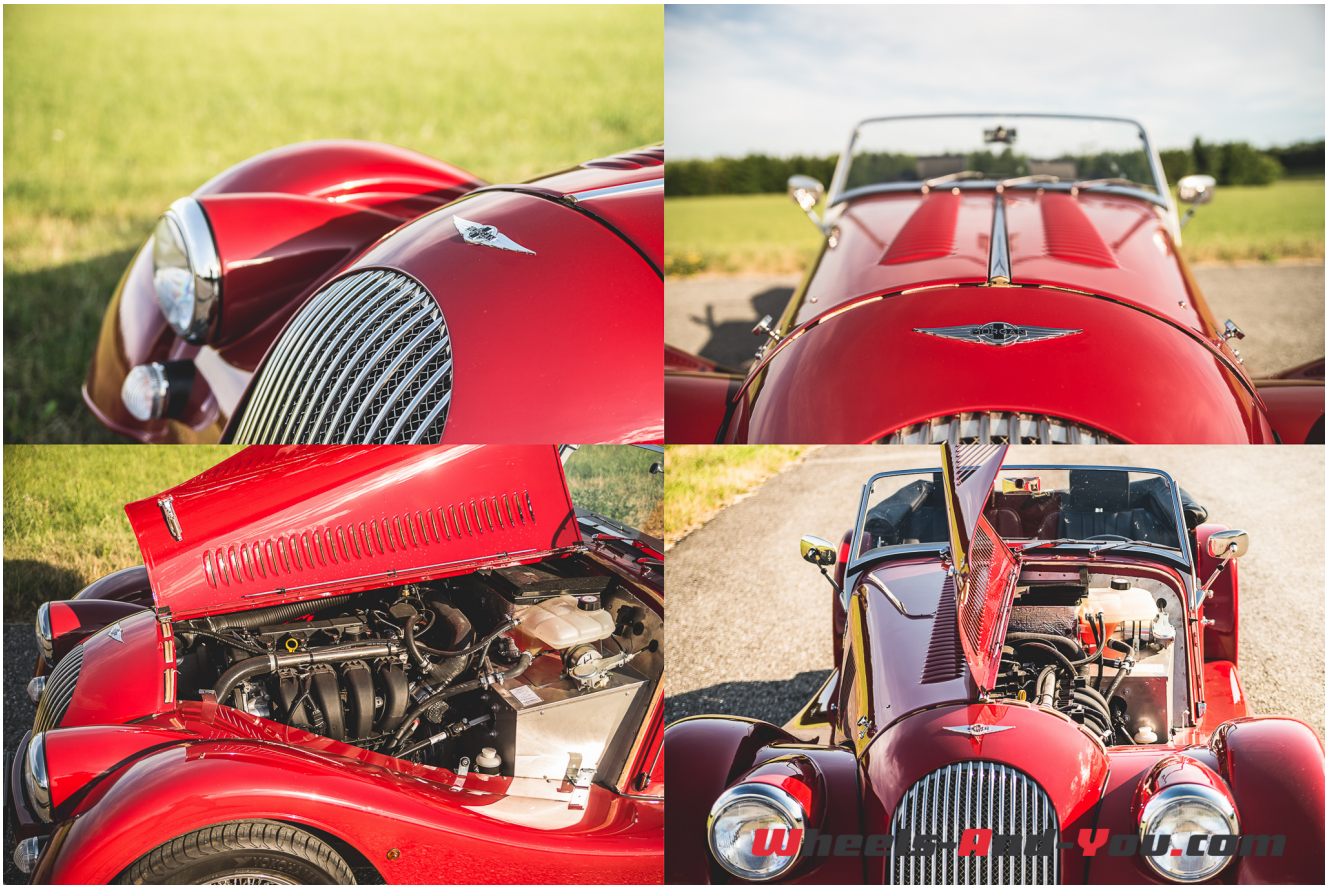
GE·1399·U
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com

GE 1399 U
Wheels-And-You.com

GE 1399 U
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

GE·1399·U
Wheels-And-You.com

GE·1399·U
Wheels-And-You.com

GE 1399-U
Wheels-And-You.com

GE 1399-U
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

GE 1399-U
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

GE 1399 U
AUTOBRITT GENÈVE
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

GE 1399 U
Wheels-And-You.com