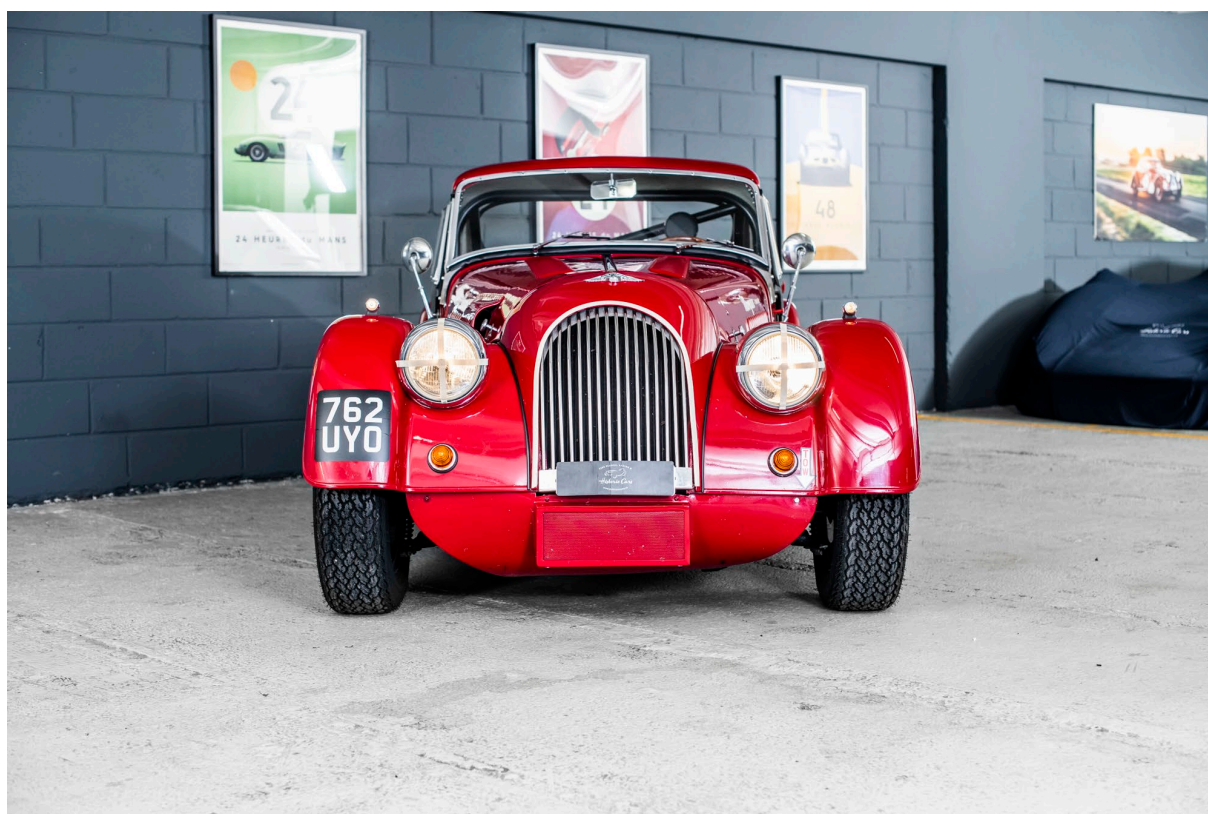


1961 Morgan Plus 4 Super Sport

Archétype du roadster anglais, la Morgan résume à elle seule la philosophie de ces automobiles : une ligne élégante et sportive, un châssis indépendant, des solutions techniques simples, fiables et économiques pour un poids contenu entre 800 et 900 kg selon les motorisations, une position de conduite au ras du sol et un confort très...sommaire. Ces sensations de conduite, aujourd'hui oubliées, sont intenses et vous ramènent au plus près de la route. Cette recette magique, mille fois éprouvée sera sans cesse revue et améliorée par petites touches successives permettant à la Morgan d'être le seul roadster anglais des années 50 encore en production.



« TOK 258 » : un nom évocateur pour tous les passionnés de Morgan. C'est la Morgan qui gagna sa classe au 24 heures du Mans 1962, mais qui était Christopher Lawrence ?

Le regretté Christopher Lawrence s'est construit une forte réputation sur de nombreux circuits locaux en 1956 avec sa Morgan TOK 258. Il avait pour projet de remplacer la carrosserie de la Plus 4 par celle d'une 4/4, plus basse, afin de gagner en vitesses de pointe dans les Hunaudières. Peter Morgan refusa de lui vendre les pièces de carrosserie prétextant que Lawrence n'avait pas le droit de mélanger ses modèles. Passant outre cette interdiction, achetant sous un faux nom les pièces nécessaires, Lawrence finit la construction de sa voiture. Lorsqu'enfin Peter Morgan décide de soutenir la voiture il s'aperçoit qu'elle a été profondément modifiée malgré son désaccord. Mécontent mais fairplay il proposa à Lawrence

de lancer une petite série de Plus 4 Super Sport (low-line), en s'inspirant des transformations de Christopher. Ce dernier aura la charge de fournir les moteurs préparés par ses soins. C'est ainsi, qu'en plus de la centaine de voitures produites par l'usine dans cette configuration jusqu'en mai 1968, la société LAWRENCE TUNE a fabriqué pour des clients de Morgan plus de 300 moteurs correspondant aux spécifications Super Sport.



En 1961, il décide d'inscrire sa voiture dans des courses européennes. A cette nouvelle, sa famille mécontente réussie par voie légale à lui interdire de participer à l'épreuve avec TOK 258 et Richard Shepherd Barron son futur coéquipier. Chris entrepris alors de présenter aux vérifications techniques une autre voiture "clone" de TOK, immatriculée XRX1. La voiture avait déjà reçu son tampon de l'ACO sur la carrosserie, lorsque les officiels ont demandé qu'on refuse sa participation, prétextant qu'elle ne répondait pas à l'esprit de compétition. Il lui est reproché d'être en fait une voiture de 1939 vaguement transformée par l'ajout de freins à disques et de roues à rayons la rendant donc illégale.

La vraie raison semble avoir été provoquée par la pression de Standard-Triumph qui, après avoir vu leurs TR3S, pourtant équipées du nouveau moteur double-arbres « Sabrina », écrasées par l'équipe Lawrence-Tune sur toutes les pistes de Grande-Bretagne, ne voulait pas risquer de voir la même chose au Mans.

En prévision des 24 heures du Mans 1962, Christopher rencontre Peter Morgan et le persuade d'inscrire TOK 258 au Mans, sous les couleurs officielle e Morgan pour éviter une nouvelle éviction.

La voiture sera alors peinte en British Racing Green et pourvu d'un hard top blanc.

Pendant la course limitant au strict minimum les arrêts au stand (28 minutes seulement) l'équipage Lawrence/Shepherd Barron finira l'épreuve 13ème et gagnera sa classe (1604-2000 cm3) après avoir parcouru 3629 km à une vitesse moyenne excédant de peu 151km/h.



Ce succès est légendaire, l'auto sous immatriculation « TOK 258 » a donné à Morgan une victoire de classe GT 2 litres. Un résultat inégalé par Morgan au Mans. Lawrence revint au Mans en 1963, 1964, 1968 et 1996, puis on le retrouve chez Morgan où il participera au lancement de la MORGAN Aéro 8.

Les célèbres voitures de sport anachroniques de Morgan représentent la quintessence de l'expérience automobile britannique. Considérées comme dépassées même dans les années 60, ces voitures ont en fait été développées en permanence, avec des modifications apportées au fil des ans pour les maintenir au niveau des évolutions contemporaines, même si d'autres domaines, dont le plus célèbre est celui des carrosseries à cadre en frêne, sont restés aussi traditionnels que jamais. Dans cette optique, bien que la Plus 4 paraisse similaire à la 4/4 de l'entre-deux-guerres, des améliorations telles que le dernier moteur de la Triumph TR4A (avec 105ch au lieu de 38ch dans la 4/4 ou 68ch dans la Plus 4 initial) et les freins à disques avant ont permis au Plus 4 d'être toujours aussi sportif, trente ans après l'apogée du 4/4.

Tirant les leçons de cette victoire, Peter Morgan décida de produire une série d'une centaine de véhicules avec les mêmes modifications, et demanda à Lawrence de fournir les moteurs qu'il avait préparés. La voiture était basée sur la carrosserie aérodynamique 4/4, en aluminium, tandis que les moteurs de la Triumph TR4 étaient préparés jusqu'à 120 ch.

Malgré leur aspect démodé, les Plus 4 étaient très performantes sur le plan dynamique, et les voitures ont participé avec succès aux épreuves de la SCCA et aux courses de GT, dont une 13e place au classement général au Mans en 1962. La variante la plus sportive était la Super Sport, introduite en 1961. Elle se caractérisait par un moteur préparé, une carrosserie en aluminium et des sièges plus sportifs. Très peu d'exemplaires ont été construits, environ 95 roadsters Super Sport au total.



La Morgan Super Sports n°4826 constitue un modèle exceptionnel : deuxième exemplaire produit et première version à conduite à gauche. Sortie d'usine le 21 juin 1961, elle rejoint l'importateur Fergus Motor à New York, accompagnée de la n°4837. Une anecdote marquante entoure leur départ : les numéros de capot sont inversés, situation accueillie avec humour par l'usine – « ça, c'est Morgan ».

Exemplaire à numéros correspondants, c'est l'une des rares voitures équipées de cadrans de couleur crème, une caractéristique que Morgan a utilisée pendant une période très limitée. Restée aux États-Unis jusqu'en 1992, elle est oubliée dans une grange et ne réapparaît qu'en 2013 lors de la vente suite au décès de son propriétaire.

Un passionné, aidé par le spécialiste britannique Richard Thorne, recherche alors une authentique Super Sports. L'expertise de Martyn Webb, archiviste chez Morgan, confirme officiellement l'authenticité de la 4826, notamment grâce à une inscription manuscrite dans le Record Book d'époque. Une restauration complète est engagée sur deux ans, avec pour consigne de conserver le maximum de pièces originales – un travail à haut budget incluant la reconstruction à partir d'un châssis neuf refrappé du numéro 4826.

Objectif double : authenticité préservée et conformité FIA pour la compétition en circuit. Le PTH est obtenu, valable jusqu'en 2026, avec carte grise française de collection. La voiture présente un « matching color » inspiré de la légendaire TOK 258 des essais du Mans 1962. L'émotion est à son comble lors de son retour à l'usine Morgan à Malvern, événement couvert par un reportage de quatre pages dans la revue MOG.

Depuis 2016, 4826 évolue sur circuit avec des améliorations ciblées : boîte Moss et pont Salisbury de JB Engineering, carburateurs Webber 42 mm. Avec seulement 870 kg, un excellent équilibre et un freinage endurant, elle offre aujourd'hui un pilotage aussi accessible que performant — fidèle à l'esprit des véritables Super Sports Morgan.



Pour avoir nous-même possédé et roulé au Tour Auto, au Mans Classic, à Goodwood, et dans des courses de 2H tant en Sixties qu'en Fifties sur de nombreux circuits européens, nous pouvons vous assurer que la Morgan +4 est un plaisir à piloter, très efficace, avec un comportement incroyable, extrêmement fiable et d'un coût d'entretien très abordable.

C'est une occasion exceptionnelle d'acquérir une très rare Super Sport, authentique et à l'historique connu.



The Morgan is the archetypal English roadster, and sums up the philosophy behind these cars: an elegant and sporty line, a separate chassis and simple, reliable and economical technical solutions, a contained weight - between 800 and 900 kg depending on the engine - a driving position flush with the ground and very... basic comfort. These now forgotten driving sensations are intense and bring you as close as possible to the road. This magical recipe, tried and tested a thousand times over, will be constantly reviewed and improved by successive small touches, making the Morgan the only English roadster of the 1950s still in production.

TOK 258 Every Morgan enthusiast knows this car that won its class at the 1962 Le Mans 24 Hours, but who was Christopher Lawrence?

The late Christopher Lawrence built himself an enviable reputation on many local circuits in 1956 with his Morgan TOK 258. He had decided to replace the bodywork of the Plus 4 by that of a 4/4, lower, to gain top speeds in the Hunaudières. Peter Morgan refused to sell him the body parts on the pretext that Lawrence was not allowed to mix his models. Overriding this, buying the necessary parts under a false name, Lawrence finished the car. At that moment Peter Morgan decided to support the car and realized that the car had been modified. Dissatisfied but fair play he proposed to Lawrence to launch a small series of Plus 4 Super Sport (low-line), inspired by Christopher's transformations, the latter being in charge of supplying the prepared engines. Thus, in addition to the hundred or so cars produced by the factory in

this configuration until May 1968, the LAWRENCE TUNE company manufactured for Morgan's customers more than 300 engines corresponding to Super Sports specifications.



In 1961, he decided to enter his car in European races. At this news, his frightened family succeeded by legal means in forbidding him to take part in the event with TOK 258, with Richard Shepherd Barron his future teammate. Chris undertook to present another one, as a "clone" of TOK, registration XRX1 painted in a pale blue, known at the factory as "blue plane", at the technical scrutineering. The car had already received its ACO stamp on the body, when officials asked that it be immediately erased by refusing its entry, claiming that it did not meet the spirit of competition, that it was in fact a 1939 car that had been converted since it was equipped with disc brakes and spoked wheels and was therefore illegal.

The real reason seems to have been pressure from Standard-Triumph, who, after seeing their TR3Ss, despite being equipped with the new twin-shaft engine called "Sabrina", crushed by the Lawrence-Tune team on every track in Britain, did not want to risk seeing the same thing at Le Mans.

In anticipation of the 1962 Le Mans 24 Hours, Christopher went to see Peter Morgan and asked him to enter his TOK 258 in Le Mans, in Morgan's colors, to avoid another eviction, painted in British Racing Green and fitted with a white hard top.

During the race with minimal pit stops (only 28 minutes), the Lawrence/Shepherd Barron team will finish the race in 13th place and win its class (1604-2000 cm3) after having covered 3629 km at an average speed of just over 151km/h.

His success is legendary and "TOK 258" gave Morgan a victory in the 2-liter GT class, Morgan's finest ever victory in Le Mans.

Lawrence returned to Le Mans in 1963, 1964, 1968 and 1996, then he was found at Morgan where he participated in the launch of the MORGAN Aero 8.

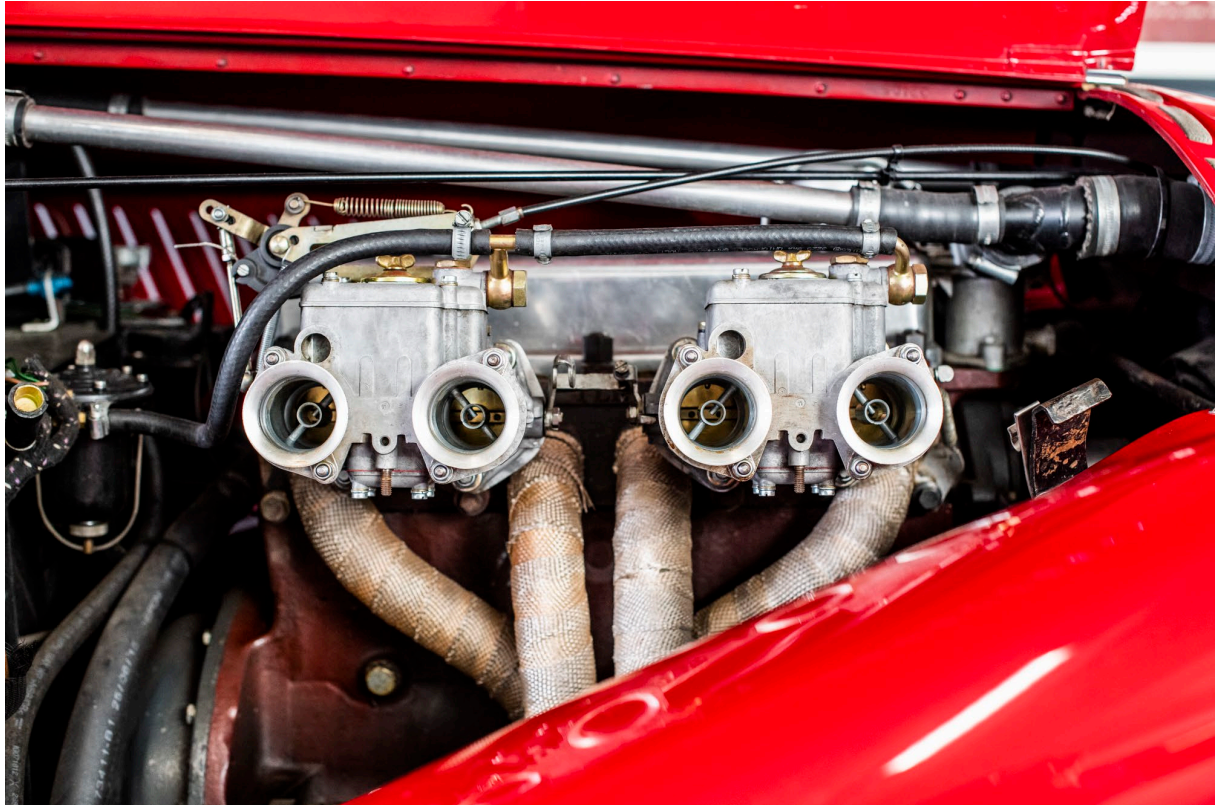


Morgan's famously anachronistic sports cars represent the quintessential British motoring experience. Seen as outmoded even by the 1960s, the cars were actually developed continuously, with changes incorporated over the years to keep the cars technically abreast of contemporary developments in key areas, even if other areas, most famously the ash framed bodies, remained as traditional as ever. With that in mind, although the Plus 4 appeared similar to the 4/4 of the interwar years, updates such as the latest Triumph TR4A powerplant (with 105hp instead of 38hp as in the 4/4 or 68hp in the early Plus 4), and front disc brakes, ensured that the Plus 4 was still sporting, thirty years after the 4/4's heyday.

The most famous Morgan is certainly TOK 258 which won its class at the 1962 Le Mans 24 Hours, modified and prepared by Christopher Lawrence. Drawing lessons from this victory, Peter Morgan decided to produce a series of a hundred vehicles with the same modifications, and asked Lawrence to supply the engines he had prepared. The car was based on the aerodynamic 4/4 bodywork, made of aluminum, while the Triumph TR4's engines were prepared up to 120 hp.

Despite their old-fashioned appearance, the Plus 4 was dynamically very capable, and the cars successfully competed in SCCA events and in GT racing, including a 13th overall finish at the 1962 Le Mans. The most sporting variant was the Super Sport, introduced in 1961. It featured

a tuned engine , aluminum bodywork, and more aggressive seats. Very few were built, approximately 95 Super Sport roadsters in all.



The Morgan +4 Super Sports No. 4826 is an exceptional model: the second one produced and the first left-hand drive version. It left the factory on June 21, 1961, and was delivered to the importer Fergus Motor in New York, along with No. 4837. There is a striking anecdote surrounding their departure: the hood numbers were reversed, a situation that was met with humor by the factory – “that’s Morgan for you.” It remained in the United States until 1992, forgotten in a barn, and only reappeared in 2013 when it was sold following the death of its owner. This particular car was a US car from new. A matching numbers example, it is one of a handful of cars fitted with cream gauge faces, a feature that Morgan used for a very limited time.

An enthusiast, assisted by British specialist Richard Thorne, was searching for an authentic Super Sports. The expertise of Martyn Webb, archivist at Morgan, officially confirmed the authenticity of the 4826, thanks in particular to a handwritten entry in the original Record Book. A complete restoration was undertaken over two years, with instructions to preserve as many original parts as possible—a high-budget job that included rebuilding the car from a new chassis re-stamped with the number 4826.

The goal was twofold: to preserve authenticity and ensure FIA compliance for circuit racing. The PTH was obtained, valid until 2026, with a French collector's registration document. The car features a “matching color” inspired by the legendary TOK 258 from the 1962 Le Mans trials.



Emotions ran high when it returned to the Morgan factory in Malvern, an event covered in a four-page report in MOG magazine.

Since 2016, 4826 has been racing on the track with targeted improvements: Moss gearbox and Salisbury axle from JB Engineering, 42 mm Webber carburetors. Weighing only 870 kg, with excellent balance and durable brakes, it now offers handling that is as accessible as it is powerful—true to the spirit of the original Morgan Super Sports.

Having owned and raced a +4 SuperSport ourselves in the Tour Auto, Le Mans Classic, Goodwood, and in 2-hour races in both the 1960's and 1950's grids, on numerous European circuits, we can assure you that the Morgan +4 is a pleasure to drive, very efficient, with incredible handling, extremely reliable, and very affordable to maintain.

This is an exceptional opportunity to acquire a very rare Super Sport, authentic and with a known history.