

1962 Morgan Plus 4 Super Sport
s/n 5122, Eng. No TS82376M
Two-Tone Primrose and Black with Black Leather Interior

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, le numéro de châssis 4840 sous l'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.

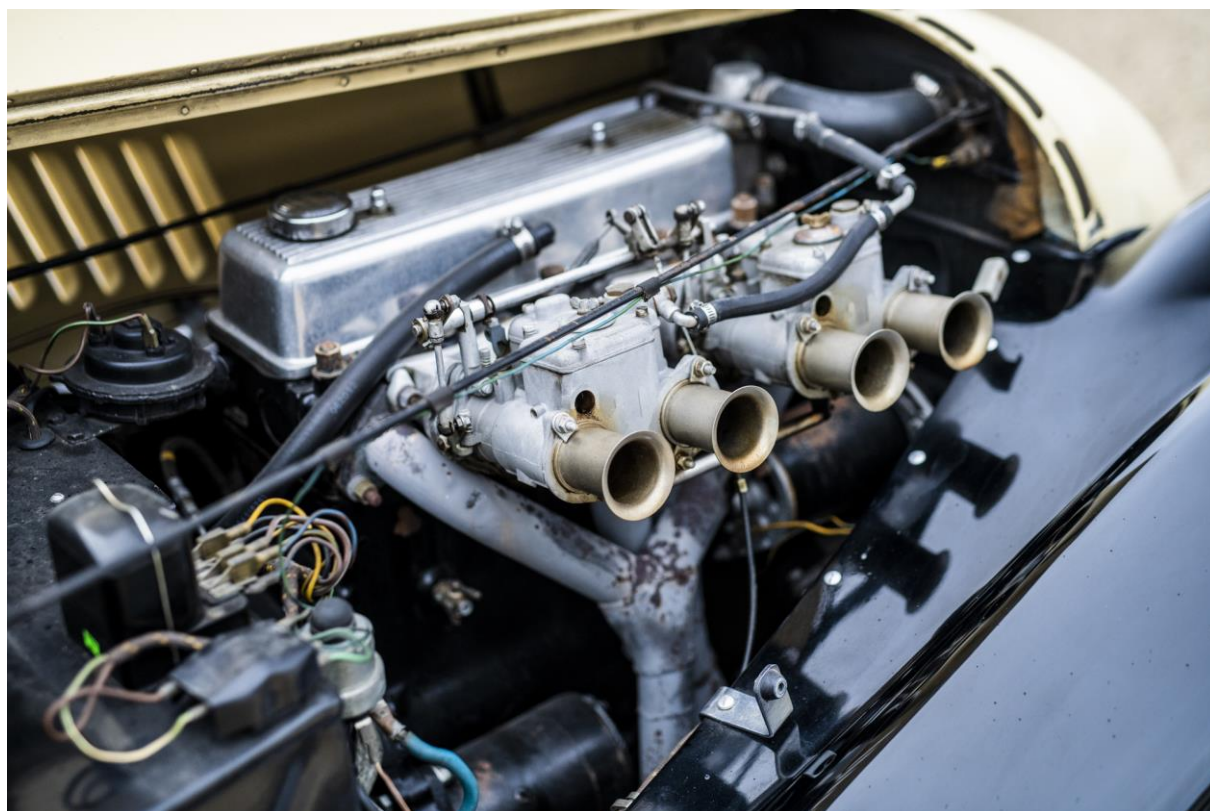
Malgré leur aspect démodé, les Plus 4 étaient très performantes sur le plan dynamique, et les voitures ont participé avec succès aux épreuves de la SCCA et aux courses de GT, dont une 13e place au classement général au Mans en 1962. La variante la plus sportive était la Super Sport, introduite en 1961. 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 voiture que nous présentons est une authentique +4SS livrée neuve en Californie. Elle fait partie d'une poignée de voitures équipées de jauges de couleur crème, une caractéristique que Morgan a utilisé pendant une période très limitée. La voiture est équipée d'un moteur Lawrence avec carburateurs Weber, d'une carrosserie en aluminium, d'un refroidisseur d'huile, de roues fils, d'un carter d'huile en alliage et d'un couvre-tonneau. Elle a été expédiée le 31 mai 1962 à Lew Spencer Imports à Los Angeles, en Californie. On pense qu'elle n'a connu que trois propriétaires. Le dossier de factures remonte au milieu des années 60, montrant qu'elle a appartenu à Jay Winfield en 1966 et à William et Anita Banse en 1968. L'ancien

propriétaire de la voiture l'a achetée à Mme Banse en 1988 et a entrepris une restauration complète soignée de la voiture.

La voiture a participé à de nombreux concours aux États-Unis, où elle a remporté sa classe au Morgan N/S California et termine deuxième pour le "Best in Show". Elle fût également présentée à Santa Barbara, Palos Verdes, Newport Beach, LA Concours, Beverly Hills Rodeo Drive Concours, San Marino Motor Classic, et bien d'autres.



Sur le plan esthétique, la voiture se présente bien, même si elle affiche aujourd'hui une certaine patine. La carrosserie montre quelques légers défauts de peinture mais la présentation générale est très élégante.

L'intérieur est en très bon état. Les garnitures en cuir ont une belle patine et sont en excellent état dans l'ensemble. Le volant en bois est excellent, et les garnitures du tableau de bord en bois sont très belles. Les instruments et les interrupteurs sont excellents, y compris les jauges inhabituelles de couleur crème.

Le compartiment moteur est très propre avec un couvercle de culasse en alliage poli et d'impressionnants carburateurs Weber. Le renflement unique du capot de la Super Sport est un détail qui confirme la vocation sportive de cette voiture. Un examen attentif révèle quelques signes de vieillissement sans importance.

La voiture est un plaisir à conduire, les performances surprenantes et le châssis impressionnant. Le moteur est bien réglé et offre une accélération qui se compare assez favorablement aux contemporains de cette voiture, notamment la Porsche 356 et l'Alfa Romeo Giulietta. Les freins sont efficaces. La direction est précise, la carrosserie alignée. 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 as can be seen from the ACO technical verification logs, chassis number 4840, bearing the registration number "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.

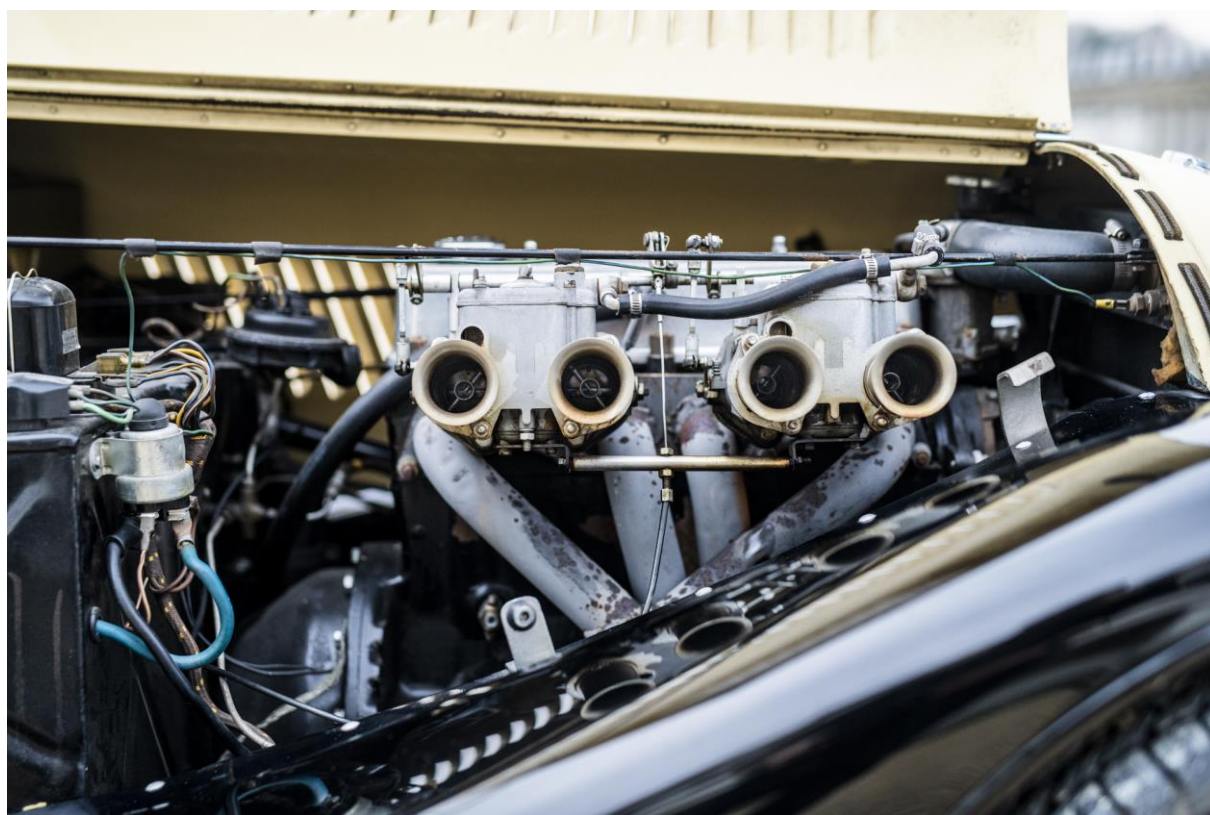


Morgan's famously anachronistic sports cars represent the quintessential British motoring experience. Seen as outmoded even by the 1960s, the cars were actually developed continuously, with changes incorporated over the years to keep the cars technically abreast of contemporary developments in key areas, 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.



This particular car was a California 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. The car has a Lawrence tuned engine with Weber carburetors, aluminum bodywork, oil cooler, wire wheels, alloy sump, and tonneau cover. It was originally dispatched 31 May 1962 to Lew Spencer Imports in Los Angeles, California. It is believed to have had three owners from new before and has invoices dating back to the mid-1960s, showing that it was owned by a Jay Winfield in 1966, and a William and Anita Banse in 1968. The car's previous owner purchased it from Ms. Banse in 1988 and undertook a comprehensive frame-off restoration to award-winning standards.

The car was shown extensively in the USA, winning its class at Morgan N/S California and placed second for Best in Show. The car was also shown Santa Barbara, Palos Verdes, Newport Beach, LA Concours, Beverly Hills Rodeo Drive Concours, San Marino Motor Classic, and others. Aesthetically, the car looks good, even if it now has a certain patina. The bodywork shows some slight paint defects but the overall presentation is very elegant.

The interior is in very good condition. The leather upholstery has a nice patina and is in excellent condition overall. The wooden steering wheel is excellent and the wooden dashboard trim is very nice. The instruments and switches are excellent, including the unusual cream-coloured gauges.



The engine compartment is very clean with a polished alloy cylinder head cover and impressive Weber carburetors. The unique bulge in the Super Sport's bonnet is a detail that confirms the car's sporty vocation. Careful examination reveals some unimportant signs of ageing.

The car is a pleasure to drive, the performance is surprising and the chassis impressive. The engine is well tuned and offers acceleration that compares quite favorably with the contemporaries of this car, notably the Porsche 356 and the Alfa Romeo Giulietta. The brakes are effective. The steering is precise, the body aligned.

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