



Délégation Bretagne

Morgan Club de France BREIZH NEWS

Février 2020

Délégué :

Gilles GAUTIER
3 Impasse Bel Espoir
29120 COMBRIT
Tel : 06 07 82 97 70
Gillesg.gautier@free.fr

Délégué suppléant :

Jacques Tellier
La Touesse
22490 PLOUER sur
RANCE
Tel : 02 96 86 93 71
jacques-tellier@orange.fr

Déjeuner début d'année.

Bravo, vous avez été nombreux à braver le froid pour vous joindre aux 25 voitures exposées à Lorient lors de notre visite au musée (50 personnes au déjeuner).

On a même vu un vétéran écossais ... si si il est là



Merci à Dieter qui nous communique un document sur l'histoire de la base sous-marine (voir document joint).



Délégation Bretagne

Morgan Club de France BREIZH NEWS

Février 2020

Délégué :

Gilles GAUTIER
3 Impasse Bel Espoir
29120 COMBRIT
Tel : 06 07 82 97 70
Gillesg.gautier@free.fr

Délégué suppléant :

Jacques Tellier
La Touesse
22490 PLOUER sur
RANCE
Tel : 02 96 86 93 71
jacques-tellier@orange.fr

Les événements à venir

AG MCF samedi 8 février 2020 dans la suite de Retro Mobile
(6 au 9 Février)

sortie à la journée : envoyez toujours un bulletin d'inscription (même par mail si dernière minute), pas de souci pour un règlement ultérieur.

- 29 Mars, Hivernale Bretonne, (**Vallée du Blavet**)
Bulletin d'inscription publié sur le site ***envoyez votre bulletin d'inscription et le chèque rapidement***

(Pour cette sortie l'inscription couvre le café d'accueil, la visite du parc animalier en fonction de la météo et le déjeuner)

- 22 – 24 Mai, Parcs Châteaux et Manoirs de Cornouaille (2,5 jours), Finistère Bulletin d'inscription et programme sont publiés.
Pour les inscrits il est temps d'envoyer vos chèques sachant que cette sortie est complète Sauf nouveau membre

- 4 – 6 Septembre, Le Pays des Abers et la côte des légendes (2,5 jours).
Bulletin d'inscription à venir
- ... / ...

La liste n'est pas exhaustive et ne demande qu'à s'enrichir de vos propositions **et initiatives** ...

Attention concernant la sortie de septembre le nombre de chambres est limité, faites connaître vos intentions très rapidement



Délégation Bretagne

Morgan Club de France BREIZH NEWS

Février 2020

Délégué :

Gilles GAUTIER
3 Impasse Bel Espoir
29120 COMBRIT
Tel : 06 07 82 97 70
Gillesg.gautier@free.fr

Délégué suppléant :

Jacques Tellier
La Touesse
22490 PLOUER sur
RANCE
Tel : 02 96 86 93 71
jacques-tellier@orange.fr

*Divers : Vu dans Classic & Sports Car -
on parle de la plus 8 ... une 'ergonomie saugrenue' !?et surtout du
moteur Rover V8,*



Sans horaire : la Morgan
offre peu de protections
avec ses portes échantrées ;
habitacle simple et court
levier de vitesses : la
suspension forme limite la
rouille ; V8 sous le capot à
châssis et centrale.



Rover n'est pas le seul constructeur à avoir perçu le potentiel de son V8 de 3,5 litres. Compact, léger et puissant, ses qualités ont été remarquées aussi par d'autres. Et quand la "rielle tante" Rover P5B a rendu son tablier, le V8 de la marque a permis aux amateurs d'explorer un nouveau monde en matière de performances.

Inspirés par les idées que Sydney Allard apportait à la conception de voitures de sport, les cinq modèles réunis ici représentent un ensemble de cabriolets, plus un coupé, de petits et grands constructeurs. Sans être exhaustifs, ils correspondent au premier modèle de chacune de ses marques ayant utilisé ce moteur, un des plus difficiles de l'industrie automobile britannique à la fin du XX^e siècle. Bien que le V8 d'origine Buick ait précédé la constitution de la vaste

British Leyland Motor Corporation, il a fallu attendre le début des années 1970 pour qu'il équipe une des sportives du groupe. Morgan n'a pas connu la même hésitation et, dès 1968, lança sa Plus 8 de 160 ch. Elle a réussi là où le malheureux coupé Plus 4 Plus avait échoué, contribuant à sauver la marque à une époque marquée par les nouveautés et le futurisme. La Plus 8 est restée dans la gamme Morgan jusqu'en 2004, date à laquelle le V8 Rover a tiré sa révérence.

Sur la Plus 8 de 1969 de ces pages, en parfait état d'origine, le seul élément caduc peut-être de l'identifier est les jantes alliage, qui se marient plutôt bien avec sa robe des années 1930. Dans son ensemble, la voiture reste d'ailleurs très proche de ses sœurs à moteur 4-cylindres : ergonomie saugrenue, boîte Moss dont le court levier ne doit pas être brusqué, suspension avant rotulante et confort "agité", absence de rouille, très bonne direction, tenue de route neutre, avec

un zeste de sous-virage. La différence est que la boîte de vitesses semble plus bruyante, avec un moteur dont le grondement ne devient vraiment précis qu'entre 3 000 et 6 000 tr/min. Sa puissance plus musclée est dérivée avec une sonorité douce et plutôt américaine. Par grand vent, le conducteur bénéficie d'une copieuse aération grâce aux portes échantrées. En conclusion, il faut se rendre à l'évidence qu'un Morgan n'est pas juste une voiture, c'est un art de vivre.

Après l'abandon de la Rover P9 à moteur central, BLMC a fini par commercialiser en 1973 un modèle sportif doté du V8 Rover. Chez MG, on essayait volontiers les moteurs d'autres constructeurs et la marque avait réalisé sa propre version à moteur V8. Son initiative avait été arrêtée par Leyland, jusqu'à ce que le succès des conversions MGB V8 de Ken Costello finisse par convaincre le groupe. Disponible uniquement en coupé (décision prise pour protéger les venues de la



Délégation Bretagne

Morgan Club de France BREIZH NEWS

Février 2020

Délégué :

Gilles GAUTIER

3 Impasse Bel Espoir

29120 COMBRIT

Tel : 06 07 82 97 70

Gillesg.gautier@free.fr

Délégué suppléant :

Jacques Tellier

La Touesse

22490 PLOUER sur

RANCE

Tel : 02 96 86 93 71

[jacques-](mailto:jacques-tellier@orange.fr)

tellier@orange.fr

VS ROVER : UNE LONGÉVITÉ EXEMPLAIRE

Rares sont les moteurs ayant égalé la longévité et la polyvalence du V8 Rover, qui a été produit en Angleterre à partir du milieu des années 1980 et qui a équipé des berlines de luxe américaines que des sportifs tout-terrain. Mais son histoire a commencé de l'autre côté de l'Atlantique avec le lancement en 1961 du 'BOP 215', un V8 tout alliage équipant des modèles Buick, Oldsmobile et Pontiac avant de passer de mode et d'être abandonné en 1963.

L'histoire en serait restée là si le directeur de Rover, William Martin Hurst, n'avait pas trouvé des qualités à ce V8 compact et léger et convaincu GM de lui vendre les droits et l'outilage. Le constructeur américain acceptait en 1964 et, en 1967, Rover lançait sa propre version 158 ch (avec une cylindrée de 3528 cm³ pour un allègement de 199 x 71,1 mm), qui trouvait place immédiatement dans la berline P39. Bien que plus lourd que la version Buick (il pèse à 170 kg), ce moteur était plus léger que la plupart des 4-cylindres 4 litres, et il n'a pas fallu longtemps pour qu'il soit retenu en tant que V8 d'Atlanta pour une première voiture de sport, la Morgan Plus 6.

Legend Australia expérimentait ce moteur pour sa RV8 locale, augmentant la cylindrée à 4414 cm³ et la puissance à 200 ch. En Angleterre, de subtiles améliorations furent apportées en 1976 pour l'arrivée de la Rover SD1, la puissance restant autour de 155 ch et la cylindrée à 3,5 litres jusqu'en 1990, quand une augmentation d'allègement amenait à 3,9 litres. Cette version a équipé tout ce que l'on peut s'imaginer, de la MG RV8 au Range Rover Classic, avant que la puissance ne progresse jusqu'à 190 ch.

De tous les autres constructeurs ayant adopté le moteur TVR T4, utilisé le plus longtemps, produisant plusieurs versions sportives d'une cylindrée de 4,3 à 5 litres pour équiper ses Griffith et Chimera. Dans sa dernière configuration, le V8 de 4997 cm³ développait la puissance impressionnante de 310 ch (soit plus du double de celle de la version de 1960). Une caractéristique de ce moteur a été le fait que le Rover Wildcat tout-terrain a joué en 1986.

C'est aussi le V8 tout alliage était plus léger que les 4-cylindres en fonte, et à l'air quelque 40 ans. A gauche : basé sur le Rover Defender le Rover Wildcat bénéficiait de 218 ch avec un moteur 4,6 litres.

