

29

DER ER IKKE MEGET klassisk Morgan med store skærme og 1930'er-sjæl over Plus 4 SLR, der minder mere om racer-kollegerne fra 60'erne

MORGAN I MODERNE KLÆDER

Ærkekonservative britiske Morgan er nok ikke det første mærke, du tænker på ved synet af denne smækre racerbil. Morgan Plus 4 SLR er heller ikke skabt af Morgan selv, men af en talentfuld racerfører og tekniker med Morgan i blodet. Resultatet er overrumplende godt





DET ER IKKE NEMT at komme på plads i SLR-kabinen, der først og fremmest er en arbejdsplads. Og ikke for hvem som helst



GEARKASSEN ER DEN SAMME som i en almindelig Morgan Plus 4 – en firetrins sag uden synkronisering af første gear

SLR-KARROSSERIET er af hypertynd aluminiumsplade, der er nittet sammen – og ekstremt let bliver bulet, hvis du trykker for hårdt



I ndrømmet, vi var også lidt i tvivl om, hvad en Morgan Plus 4 SLR egentlig er for en størrelse, da den britiske Morgan-samler Keith Ahlers spurgte, om ikke vi havde lyst til at prøve sådan en. De fleste forbinder nok de tre bogstaver med Mercedes-Benz, ikke mindst den brutale 300 SLR-racersportsvogn fra midt i 50'erne.

Men for Keith er SLR'en et af højdepunkterne i hans omfattende samling, der blandt andet omfatter verdens vel nok mest berømte Morgan – den racinggrønne Plus 4 med registreringsnummer TOK 258, der i 1962 vandt en klassesejr på Le Mans, og som du kan læse mere om i et kommende nummer af MotorClassic.

SLR minder ikke meget om en traditional Morgan. Selv mærkets mest hårdkogte fans vil have svært ved at genkende den slanke, elegante og ligeledes racinggrønne coupé, som møder os ved klassikercentret Bicester Heritage på en nedlagt Royal Air Force-base ikke langt fra Oxford. Med dens lange front og skarpt afskårne hæk udstråler SLR snarere 1960'ernes sportsvognsideal à la biler som Jaguar E-type, Chevrolet Corvette C2

og Daytona Cobra end Morgans sædvanlige, nostalgiske 1930'er-stil.

Fra Triumph til Morgan

Med sine kun 3,9 meter er SLR en smule længere end en almindelig Morgan Plus 4, men med blot 760 kg på vægten er den betragteligt lettere; det håndlavede karrosseri er i hypertynd aluminium og letvægtsvinduerne i plexiglas. „Dette her er en rigtig racerbil“, fastslår Keith. Men faktisk blev SLR slet ikke undfanget som en Morgan, men som en Triumph.

Det hele begyndte omkring 1960, hvor en britisk amatør racerfører ved navn Neil Dangerfield begyndte at køre klubløb i en Triumph TR3A. Det gik så godt, at han snart investerede i en ny Triumph TR4, som han blandt andet kørte til en andenplads i sin klasse på Monza – hvorefter han satte sig i bilen og kørte hjem til England.

På et tidspunkt overtog den talentfulde tekniker og Morgan-guru Chris Lawrence opgaven med at passe og racing-præparere Dangerfields TR4, primært for at skaffe penge til sine egne projekter. Det var nem-

SLR BLEV SKABT SOM EN ÆGTE RACERBIL, og sådan kører den også – hurtigt, rå, effektivt og også en lille smule skræmmende



lig Lawrence, der opbyggede førnævnte TOK 258 og selv kørte den til sejr på Le Mans sammen med Richard Shepherd-Barron.

På det tidspunkt drev han tuningsfirmaet Lawrencetune, der blev til Sprinzel Lawrencetune Racing – forkortet SLR – da den tyskfødte racerfører og -konstruktør John Sprinzel, som blandt andet lavede nogle meget elegante og ikke mindst hurtige racing-udgaver af Austin-Healey Sprite med strømlijnekarrosserier („Sprinzel Sprites“), også kom ind i billedet.

Snart fik de to en idé: Hvorfor ikke sætte et lettere og mere aerodynamisk karrosseri på TR4'ens chasis? Som sagt, så gjort; prototypen til det, der endte med at blive til SLR, blev tegnet og håndbanket af de to karrosserispecialister Chris Spender og Charlie Williams, men Chris Lawrence var overbevist om, at karrosseriet ville gøre sig endnu bedre med et Morgan-chassis under den tynde skal af aluminium.

Tre blev bygget

Heldigvis passede det stort set uden videre på en Plus 4-bund, der havde næsten

samme dimensioner og også samme 2,1-liters firecylindrede motor som TR4'eren. Chris Lawrence bestilte nu tre eksemplarer, og da SLR blev lanceret på udstillingen Racing Car Show i London, blev den markedsført som „Morgan and Triumph SLR“ for at understrege, at begge biler kunne bruges som teknisk basis.

De tre produktions-SLR'er – to til betalende kunder og en til Chris Lawrence selv – fik dog alle Morgan Plus 4-mekanik, vel at mærke i Lawrencetunes eget „Super Sport“-trim. Den første blev i øvrigt leveret til den senere racerbilskonstruktør Gordon Spice, der smadrede den godt og grundigt på Goodwood kun tre omgange inde i dens første løb. Den blev dog genopbygget og kører stadig den dag i dag.

Selve chassiset og hjulophængene med Morgans eget forhjulsophæng med lodrette føringsrør blev der stort set ikke pillet ved, men Triumph-motoren blev behørigt opgraderet med to dobbelte Weber-karburatorer, en skræddersyet udstødningsmanifold og et bearbejdet topstykke, så der var over 150 hk at rutte med.



MORGAN PLUS 4 SLR
1963

MOTOR: R4, 2.138 cm³, 8V. Vandkøling. Topventiler, 1 sideliggende, kædetrukket knastaksel, 2 dobbelte Weber 42 DCOE 8-karburatorer. Over 150 hk.

TRANSMISSION: 4-trins manuel gearkasse med synkronisering på 2., 3. og 4. gear. Gulvgearstang.

OPBYGNING: Kasseprofilramme med krydsforstærkning, rørgitterskelet og karrosseri i aluminium, motor på langs fortil, baghjulstræk. Fortil lodrette føringsrør og skruefjedre, bagtil stiv aksel med halv elliptiske bladfedre. Skivebremser for, tromlebremser bag. Snekke/tap-styretøj.

MÅL OG VÆGT: Længde ca. 390 cm, akselafstand 244 cm, vægt 760 kg.

PRÆSTATIONER: 0-100 km/t. ca. 6,5 sek., topfart ca. 220 km/t.

PRODUKTIONSTAL: 3.

PRIS 1963: Ikke oplyst.

PRIS I DAG: Ukendt.



MED OVER 150 HK og et let, vindglat karrosseri havde SLR potentialiet til at køre lige op med de bedste. Det gjorde den også

Stod det til Chris Lawrence, var det blevet til flere end de tre biler, men gassen gik af projektet, da en trafikulykke satte ham ud af spillet i et stykke tid. Til gengæld står SLR's relativt beskedne salgssucces i skærende kontrast til de resultater, den lille, vindglatte coupé opnåede på racerbanerne. Især Chris Lawrence drillede ofte kørerne med på papiret mere overlegent og avanceret materiel – på belgiske Spa formåede han således at køre lige op med Porsches egne 904 GTS-racere.

En ægte racerbil

Alle fire SLR'er (ja, fire – de tre seriebyggede på Morgan-basis og Triumph-prototypen) eksisterer stadig. De er restaurerede og køreklare og kan ofte opleves i historisk racing, blandt andet ved Goodwood Revival, hvor de flere gange har holdt „familiefest“ på asfalten. Chassisnummer SLR3 afslører, at Keith Ahlers' racinggrønne eksemplar er den sidste SLR, der blev bygget og dermed også den, som Chris Lawrence selv kørte i sin tid.

Takket være aluminiumskarrosseriets rørgitterskelet – ikke noget traditionelt Morgan-asketræ her – er døråbningen smal og sidepanelet højt, så det er endnu sværere at komme på plads bag rattet end i en klassisk

Morgan, der ellers nok kræver, at din krop slår et par krøller eller tre.

Racersædet griber fat om dig som en skruestik, og alt ved denne bil udstråler sammenbidt seriøsitet. Du er på intet tidspunkt i tvivl om, at SLR er et rendyrket sportsskudskab skabt udelukkende med fokus på fart. I modsætning til en almindelig Morgan, der byder sin fører velkommen på næsten hjertelig vis som en kælen kat. SLR er snarere en brølende løve, og den dybe klang fra den firecylindrede motor med de to dobbelte Weber-karburatorer er mere truende end imødekommende.

Nogle hurtige omgange på den nedlagte flyvebases asfalt forstærker kun indtrykket af en stor, spildt chance for Morgan. Så da billederne er taget, SLR'en atter er pakket forsvarligt væk i transporteren, og den engelske regn begynder at sile ned over Bicester Heritage-området, kan vi ikke lade være med at filosofere over, hvad SLR kunne have drevet det til på både bane og landevej, hvis Morgan selv havde taget tråden op dengang.

Morgan SLR er nemlig i høj grad en bil, der burde have opnået mere og ikke mindst beder om mere – så hvor langt er der egentlig til Silverstone-banen herfra? ●



UANSET HVOR DU KIGGER HEN, er du ikke et øjeblik i tvivl om, at Morgan SLR er skabt med ét formål for øje: fart!

DE TO STORE, dobbelte Weber-karburatorer er en del af „Super Sports“-kuren, som Chris Lawrences firma Lawrencetune stod bag



DEN 2,1 LITER STORE MOTOR er ligesom i en normal, jævnaldrende Plus 4 hentet fra Triumph TR4 – i SLR er den bare tunet til over 150 hk

DEN GRØNNE SLR med chassisnummer 3 har oplevet lidt af hvert i tidens løb, men er også blevet udstillet de fornemste steder



VENTILATIONSHULLERNE i plexiglas-bagruden hjælper med at holde temperaturerne i cockpittet bare en smule i ave

DET KLASSISKE VIPPETANKDÆKSEL muliggør de hurtige optankninger, der er et must i langdistanceracing

FINT SELSKAB: Morgan SLR sammen med Le Mans-vinderen TOK 258, som du kan læse meget mere om i et kommende nummer af MotorClassic



MORGAN PLUS 4 PLUS fik en vis succes i rally, men salgsmæssigt blev den omstridte glasfiber-coupé et syngende flop

MORGANS GLASFIBERBIL

SLR-racerbilen var ikke 60'ernes eneste forsøg på at skabe en mere tidssvarende Morgan. Peter Morgan, der sidst i 50'erne overtog familiefirmaet efter sin far, stifteren H. F. S. Morgan ville konkurrere med biler som MGA, Austin-Healey og Triumph TR, der især i USA solgtes i store tal, og resultatet blev lanceret i 1963: Morgan Plus 4 Plus med moderne, lukket glasfiberkarrosseri på det velkendte Morgan Plus 4-chassis. Den var lettere, hurtigere og langt mere komfortabel og aerodynamisk end sine slægtninge, men blev ikke vel modtaget af Morgans meget traditionsbevidste stamkunder, der skyndte sig at bestille en gammel model, før det var for sent. Plus 4 Plus' skæbne var derfor beseglet, før salget for alvor gik i gang; kun 28 karrosserier blev bygget, hvoraf 26 blev til færdige biler. Den sidste solgtes først i 1969, hvor Peter Morgan for længst havde droppet alle kætterske planer om modernisering. Vi prøvekørte den allerførste Morgan Plus 4 Plus i MotorClassic nr. 9, som du kan bestille på FDMshop.dk