

MARTIN Super Seven

La Seven made in France !

Après une expérience très concluante et reconnue dans le domaine des cadres de motos depuis 1972, Georges Martin souhaite diversifier ses activités en se lançant dans la conception et la construction de répliques. Premier modèle visé, la si charismatique Lotus Seven. Et si aujourd'hui les amateurs de Seven pensent avant tout à Caterham, c'est oublier un peu vite que c'est la Martin Super Seven qui fut la première Seven homologuée en France, bien avant l'arrivée des Caterham...

Georges Martin a créé son entreprise, Martin Production en 1972 à Olonnes-sur-mer, en Vendée. Il se lance alors dans la production de cadre de motos.

Son activité sera florissante et la demande croissante puisque l'entreprise aura assemblé environ 5.000 cadres de motos. Malheureusement, les constructeurs de motos japonaises deviendront beaucoup plus agressifs et vont élargir leurs gammes tout en proposant le concept de « compétition client ». Et le renouvellement de leurs gammes est

beaucoup plus fréquent. La petite société vendéenne ne peut lutter à armes égales contre les géants japonais. Cela n'empêche pas Gérard Martin de vendre ses cadres au Japon. Toutefois, depuis le départ, Georges Martin avoue avoir en projet de construire ses propres automobiles. Il se met donc en chantier son projet de réplique de Lotus Seven. Pour démarrer, il va utiliser son savoir et son expertise des cadres de motos pour la conception du châssis. La base de tous ses travaux effectués dans ses ateliers repose sur la serrurerie, et cela n'est pas péjoratif. Le savoir-faire Martin, c'est le travail du



52



morgan
constructeur
performances systems

ESSAI : MARTIN SUPER SEVEN S2



L'habitacle des Martin est très minimaliste mais tout ce que l'on est en droit d'attendre est bien là avec la batterie de compteurs Smiths.



Sur notre exemplaire du jour, le bloc Ford 1,6 litres provenant d'une Sierra a cédé sa place à un autre moteur Ford pour des commodités de transmissions, mais en version 2.0 litres avec des modifications sur la distribution et l'alimentation.

lyser et s'inspirer des éléments qui l'intéressent. Ce qui pourrait s'apparenter à un plagiat au départ, n'est qu'un processus déjà utilisé par Joop Donkervoort qui avait procédé de même pour créer sa première Donk'. Il était parti lui d'une... Caterham dont il était importateur jusqu'à ce que les normes d'homologation hollandaises deviennent impossibles pour les Caterham. L'objectif premier de Gérard Martin, par rapport aux Donkervoort, sera de simplifier au maximum la conception et la réalisation afin de pouvoir la vendre en kit et surtout proposer un prix de vente, monté ou en kit, attractif. En 1986,

Georges Martin réussit à faire homologuer sa Martin Seven par type à l'UTAC. Une homologation qui lui coûtera tout de même à l'époque 140.000 francs, soit 22.000 euros...

> DESIGN

Ce n'est pas une surprise si la Super Seven S2 ressemble comme une soeur à une Lotus Seven ! Et pour cause puisque le but premier de Gérard Martin était de reproduire une réplique de la Seven. Le connaisseur notera toutefois quelques différences dans les proportions et de nombreux détails qui séparent la réplique française de son illustre inspiratrice anglaise. Cependant, pour le néophyte, il est presque impossible de faire la différence. Sur le plan du concept, la Super Seven S2 nous ramène aux sources même de l'automobile-plaisir : un poids

métal, quel qu'il soit. D'ailleurs Martin Production possède un équipement de machines outils (ceintreuse à commande numérique, ...) permettant la réalisation de toutes pièces et ensemble. Pour que son projet soit abouti et ne pas repartir d'une feuille blanche, Gérard Martin va acheter une Donkervoort S8 au belge Tony Gillet, qui lui-même produira bien plus tard une auto inspirée de la Seven. Il va la démonter intégralement dans son atelier pour l'ana-



Cette SuperMartin a reçu son lot de modifications pour offrir un look plus racing et encore plus de sensations : deux saute-vent Brooklands, un arceau renforcé avec deux barres et des ailes avant type moto... Le résultat est vraiment superbe ! Notez aussi les jantes alu Centra qui renforcent le côté agressif de la Martin.

contenu et surtout une simplicité à tous les niveaux qui correspond à un esprit minimaliste. D'ailleurs on peut considérer que la carrosserie a été prévue telle une peau ajustée au plus serrée, uniquement pour couvrir toutes les parties mécaniques que la loi impose de ne pas dénuder. Ainsi, un long capot renferme la mécanique et prolonge la carrosserie pour singer les « cigares » des années 60 (Formule 1), les phares sont rapportés tels ceux des Citroën 2 CV, le pare-brise est très droit et surtout complètement plat (réduction des coûts oblige...). La bouche béante devant sert à refroidir la mécanique qui en a bien besoin, tandis que les échappement latéral donne une indéniable touche «racing» à l'auto. Plus sportive en tout cas que les performances réelles mesurées à l'époque. On identifie immédiatement les Super Seven S2 à leurs jantes au dessin caracté-

ristique qui reprend le même dessin que le « M » de Martin. Un simple arceau aux angles arrondis surplombe la tête des occupants, tandis qu'un coffre d'une contenance non négligeable (à la différence des Caterham) permet d'emmener avec soi quelques petites affaires. Envisager des ballades lointaines est donc possible avec la Super Seven S2, d'autant plus que c'était le but avoué de Georges Martin lui-même à l'époque : plus promenade vivifiante et dynamique sur petites routes que le sport pur et dur. Une fois installé, ou plutôt engoncé pour les grands gabarits dans les sièges baquets, une planche de bord réduite à sa plus simple expression en présentation et forme offre au regard tous les instruments Smiths dont le pilote a besoin. Petit volant trois branches et quelques interrupteurs sont les seuls équipements à bord. Petit détail qui tue, le commodo de cligno-



Cette publicité d'époque (20 ans déjà !) pour la SuperMartin insiste bien sur le fait qu'elle soit homologuée et sur la possibilité de l'acheter toute montée ou en kit.

SUPER MARTIN

Rue Clément-Ader
Z.I. Les FRUCHARDIÈRES
85340 OLONNE/MER
Tél. 51.32.41.88



Homologuée :
AU 2149 8700
AU 2150 8700

Châssis en tube,
coque alu,
motorisation FORD,
En Kit ou à Monter



La vie de journaliste automobile n'est pas toujours de tout repos, car essayer une telle auto, sans pare-brise et en plein hiver, il faut vraiment être motivé. Mais cela valait largement le déplacement !

tants très spécial et sympa à l'œil comme au toucher. Pour le reste, ne cherchez rien de plus, l'ambiance est spartiate ce qui faisait la fois partie du cahier des charges de l'auto mais aussi de la motivation d'achat des passionnés. Le seul reproche que l'on puisse réellement faire à la Martin Seven est sa capote qui s'intègre très mal à la ligne générale (on dirait un sac à dos) et qui contraint très sérieusement l'accès à bord ainsi que la visibilité périphérique. Mais ce type d'autos ne s'apprécie et ne s'utilise que décapoté !

> MOTEUR

Sur une auto (ou doit-on plutôt écrire une «mauto» ?!) de réalisation française, on peut s'étonner du choix de mécanique Ford. Georges Martin s'en explique dans une interview réalisée dans Top's Cars en octobre 1987 : «C'était tout simplement la seule base mécanique qui me permette la propulsion. La Super Seven S2 est homologuée avec le 1600 cm3 type LSD». L'avantage de la Martin, comme les autres Seven, est son capot qui s'enlève complètement d'une seule pièce facilitant ainsi l'accès mécanique. Ce moteur Ford plutôt rustique et techniquement simple offrait l'avantage d'une robustesse et d'une fiabilité qui étonne encore sur une auto artisanale. Certes, il ne fallait pas attendre de miracles non plus. Avec seulement 75 ch DIN à 4.900 tr/mn bien que le poids de l'engin soit limité à 640 kg. Côté performances, le constructeur vendéen annonçait à l'époque 165 km/h et 7,7 secondes pour passer de 0 à 100 km/h. Si la vitesse de pointe semble plutôt réaliste, ce que lui permet ses rapports de pont et sa boîte à 4 rapports provenant également d'une Ford Sierra, les données d'accélération sur le 0 à 100 km/h sont largement optimistes.

Mais qu'importe le chrono seul, car ce sont surtout les sensations ressenties qui comptent. Et de ce côté, cheveux au vent et les bourrasques qui frappent votre visage, vous roulez alors avec un sourire béat comme la plupart des amateurs de roadsters purs et durs. La Super Seven S2, c'est l'antithèse de la voiture frime, c'est avant tout la voiture passion par excellence. Celle que l'on sort de temps à autre, uniquement pour le plaisir de rouler sans forcément avoir de destination précise...



> CHASSIS

Le châssis est de type Space Frame, assemblé sur des marbres et constitué de treillis tubulaire en tube carrés (25 x 25 mm de section). Le châssis après avoir été sablé et peint suivant un procédé bien particulier, est recouvert de tôles d'aluminium AG4 collées et rivetées. Le châssis a bien évidemment été prévu pour recevoir les éléments du kit Martin. Ce châssis est étroitement dérivé de celui de la Donkervoort. Il est donc, comme sur sa cousine hollandaise nettement plus lourd et rigide que celui des Caterham. Cela se ressent bien évidemment sur la bascule puisque la Super Seven S2 accuse les 640 kilos. Une Caterham, à titre de comparaison pèse presque 100 kilos de moins ! Les performances, surtout avec un moteur de seulement 75 ch s'en ressentent, mais côté rigidité, les Martin pourraient tirer leur épingle du jeu s'il n'y avait pas ce train avant mollasson. A double triangulation comme sur les Seven d'antan, mais sans barres anti-roulis et surtout intégralement repris des Triumph Spitfire, il sera le talon d'Achille des Super Seven S2. D'ailleurs, les Super Seven S2 rappellent un peu les Citroën 2 CV puisque lorsque les roues avant sont braquées à fond, les deux roues ne sont pas parallèles. Le pont arrière est rigide, à deux tirants par côté et barre Panhard. En revanche les Super Seven S2 ne sont pas dotées de pont autobloquant. Avec sa position au ras du sol, les roues aux quatre coins et son poids contenu, la Super Seven S2 reste une auto pétillante et vivante sur les petites routes de campagne tout en conservant un confort de bon aloi et surprenant en regard du concept de l'engin. Côté freinage, pas de problème non plus puisque la charge est contenue. La direction est à crémaillère et permet de placer l'auto là où l'on veut. Seul ce train avant manque de rigidité... Dommage !

> EVOLUTIONS...

En 1991, Georges Martin décide d'apporter quelques améliorations à son modèle phare. Ainsi, il a su faire évoluer en détails certains aspects jusqu'ici peu pratiques ou disgracieux de la voiture. Fini les gouttes d'essence dans le coffre. L'orifice de remplissage du réservoir ainsi que le bouchon d'essence ont enfin migré sur la poupe de l'auto. Les utilisations



Sur les Martin SuperMartin S2, l'orifice de remplissage du réservoir d'essence a migré sur la poupe et n'est plus dans le coffre. Une véritable avancée pour les propriétaires ! Le coffre offre une contenance très acceptable pour des petits voyages.



teurs de Super Seven S2 S2 pourront donc enfin utiliser leur coffre sans arrière-pensées. De même, le dessin des ailes avant et arrière s'est affiné et aplati. Dans les deux cas, elles s'intègrent mieux à la ligne de l'auto tout en gardant cet esprit « mauto » ! Côté moteur également, plus de muscles était au programme, sans pour autant atteindre des puissances indécentes. Son poids contenu à moins de 700 kg lui permet en effet comme sa devancière de se dispenser de moteurs puissants pour offrir son lot de sensations. Mais la Super Seven S2 S2 (Georges Martin ré-employant ainsi à sa guise les appellations et évolutions de feu Colin Chapman sur sa Seven originelle) vit sa carrière s'écourter plus vite que prévu. Les normes de pollution « Euro-Code 3 » pour les moteurs à essence condamnent en effet à partir de 1993 en France les mécaniques à carburateurs pour les voitures particulières.

Malheureusement, l'homologation de la Super Seven S2 avait été réalisée en 1986 avec une mécanique à carburateurs. Dès lors, Georges Martin va trouver une parade qui sera de (très) courte durée avec l'immatriculation à l'avance de plusieurs châssis en 1992, lui permettant ainsi de vendre encore quelques exemplaires de sa Seven S2 en 1993 et amortir au mieux le million de francs de l'époque (env. 150 000 euros) de frais d'homologation. Cela explique donc le « boom » des immatriculations de Super Seven S2 S2 en 1992. Georges Martin développe ensuite la Super Seven S2 S3, dotée d'un moteur toujours d'origine Ford mais équipé de l'injection électronique et surtout nettement plus puissant. Pas question cependant pour lui de repasser l'auto au service des Mines. Les quelques Super Seven S2 S3 vendues et montées seront donc homologuées à titre isolé. La diversification des répliques proposées par Georges Martin avec les GT40 et Cobra ne changera rien à l'évolution de la société et Martin Automobiles sera contrainte d'être déclarée en faillite et mise en liquidation judiciaire en 1996.

> SUR LA ROUTE...

Prendre en main une Super Seven S2, est un moment d'une rare intensité. Nous n'avions pas prévu des conditions optimales puisque nous étions en mars et l'hiver pinçait encore nos joues. Mais fort



heureusement, le froid était sec et ensoleillé. Pourtant, avec 2° C seulement, il y avait de quoi décourager les plus enthousiastes. Mais pas moi ! Les premiers tours de roue seront réalisés par les mains expertes de Philippe, le propriétaire de cette très belle Super Seven S2 afin de me montrer le potentiel de son auto, mais aussi de me faire ressentir ses limites sur route ouverte. En tant que passager, les premières sensations sont déjà ébouriffantes. C'est en grande partie du aux Brooklands (comprenez les deux petits saute-vents en forme de demi-lune) qui remplacent le pare-brise monté initialement. Fichtre, quel gifle en plein visage ! Avec ce froid, difficile au départ de prendre son souffle un peu comme sur une moto. Bien engoncés dans le baquet avec les harnais et nos gros manteaux, j'enfile le serre-tête en cuir avec des lunettes que Philippe m'a prêté pour l'occasion. Ces accessoires précieux qui s'avèreront rapidement indispensables pour cet essai hivernal. A voir Philippe qui bataille avec son petit volant trois branches à jante épaisse sur les petites routes bombées de la Seine et Marne, l'auto doit être virile et surtout vive.

Après plusieurs kilomètres pendant lesquels mes oreilles ont apprécié la symphonie des carburateurs crachant leur précieux liquide dans les entrailles du bloc Ford et nos narines ont humé les odeurs de la campagne, le volant est enfin à moi ! L'accès à bord n'est évidemment pas aisé, d'autant moins avec ma « pelure » sur le dos et le harnais à régler. Mais une fois dedans, on est très bien installé. Toutefois, le petit volant pas assez droit à mon goût. Démarrage, j'enclenche la première. Il ne faut pas hésiter à maintenir le régime moteur assez élevé (spécifique à ce modèle en raison des modifications moteur) pour démarrer sans caler. Mission réussie ! Ouf... Sur les premiers kilomètres, quelques sensations viennent immédiatement : non, elle n'a pas de direction assistée et il est donc vital de bien placer ses mains sur le volant sinon, la sanction tombera

assez vite... Le confort de roulage est certes sportif mais pas insupportable. Certainement une conséquence d'un poids limité mais aussi de trains roulants conçus par Georges Martin pour la ballade sur petites routes. Autre bonne surprise, la boîte de vitesses offre un maniement précis et rapide. Un vrai régal. On se sent tout de suite bien à bord de cette Super Seven S2 et pour un peu on se prêterait bien à une conduite plus musclée, sur circuit évidemment...

En accélérant le rythme, et en restant à des allures autorisées, la Super Seven S2 de Philippe commence à montrer son vrai caractère. Son bloc Ford de deux litres aux arbres à cames plus généreux à l'ouverture monte allègrement dans les tours tandis que les petites routes bombées empruntées nous rappellent à l'ordre sur les réglages circuit du châssis. Du coup, il faut lutter sans cesse avec le volant afin de conserver sa trajectoire. Fatigant ? Non au contraire, c'est terrible ! Nous roulons à 90-100 km/h et on a l'impression de faire une spéciale de rallye. Tout simplement génial ! C'est toujours avec la tête dans les étoiles que je quitte ce genre d'autos après un essai, d'autant plus que Philippe et sa compagne ont pris le temps de nous accueillir, nous renseigner et surtout nous communiquer leur passion de la Martin. Même le petit dernier s'intéresse déjà aux Super Seven du haut de ses 12 mois...

> ACHETER UNE MARTIN AUJOURD'HUI...

Les Super Seven S2 sont des autos qui permettent d'accéder au mythe de la Seven sans passer par des budgets conséquents. Seulement connue des amateurs éclairés, bien que boudées à tort par les puristes qui ne jurent que par les Caterham et au pire par les coûteuses Donkervoort, les Martin s'offrent à vous à des tarifs très attractifs. Comptez environ 15.000 euros pour une auto en état d'origine et

Martin *histoire pour demain.*



Comme le montrent ces photos promotionnelles de l'époque prises au bord de la mer, la Martin est une automobile avant destinée à un usage ludique et non à écumer les circuits. Seuls les sièges baquets, l'arceau obligatoire et l'échappement latéral trahissent le caractère sportif de la jolie petite vendéenne (la voiture, pas la jolie demoiselle...).

en configuration standard. Ensuite, les tarifs peuvent grimper jusqu'à 20 voire 25.000 euros si l'auto convoitée est dotée d'une finition et présentation améliorée et spécifique et surtout si le châssis et le moteur ont été optimisés. Les Martin présentent l'avantage d'une mécanique Ford très fiable et dont les pièces se trouvent partout, notamment en Angleterre où fleurissent bon nombre de spécialistes sur Ford. Moteur et boîtes provenaient de Ford Sierra d'occasion. En cas de soucis, l'approvisionnement pourra se faire également en rôdant dans les casses. Un bon point pour le budget d'entretien. La plupart du temps, les Super Seven S2, à l'instar des autres roadster très exclusifs à l'usage, ont peu roulé et la plupart d'entre-elles ont moins de 120.000 km. Ce qui souffre le plus est le polyester et la peinture qui peut s'abîmer avec les projections de gravillons et la chaleur dégagée par l'échappement latéral. L'autre point faible des Super Seven S2 est leur train avant qui, s'il est très sollicité, notamment lors de sorties circuit peut rapidement déclarer forfait. De

nombreux propriétaires ont trouvé la parade : il faut revoir toute la géométrie du train avant et également abaisser le tube de pivot pour paralléliser les triangles, remplacer des silentblochs par des plus durs, rallonger le triangle supérieur, remplacer la rotule de chasse par une rotule renforcée. Rien de bien compliqué, mais une mesure impérative pour avoir un résultat fiable et efficace dans des utilisations intensives. A propos de fiabilité, les propriétaires de Martin jurent que leurs autos sont plus fiables à l'usage que les Caterham. Simple légende ou vérité avérée, quoiqu'il en soit, les Super Seven S2 doivent être considérées comme des répliques de Seven de qualité et abouties «made in France»...

CONCLUSION

Celui qui attendait de la Super Seven S2 d'aller titiller lors des sorties circuit les Caterham fait fausse route. Il ne faut pas voir une Super Seven comme une super sportive mais avant tout comme un roadster authentique à mi-chemin entre l'auto et la moto, de par sa conception minimaliste. Un poids très léger, une mécanique robuste et un immense capital sympathie caractérisent les productions de Georges Martin. Sur les petites routes départementales, tout en respectant le code de la route, la Super Seven distille son lot de sensations que les voitures modernes, aseptisées et sécuritaires ne peuvent plus se permettre. Autre temps, autre mœurs, mais la Super Seven S2, c'est l'assurance d'une conduite authentique. Une belle leçon de plaisir...

CHRONOLOGIE :

1972 : établissement de Martin Production en Vendée à Olonnes-sur-mer - 1986 : homologation de la SuperMartin S1 TTM GM0 à l'UTAC. Petites ailes avant et arrière, train avant de Triumph Spitfire et moteur Ford 1,6 litres de 75 ch. Commercialisation de la SuperMartin S1 en kit ou livrée montée - 1991 : commercialisation de la SuperMartin S2 : ailes avant et arrière plus aplaties, bouchon d'essence à l'extérieur du coffre, quelques éléments sont simplifiés. 1992 : Les futures normes «Euro-Code 3» pour 1993, obligent Georges Martin à passer à l'injection électronique et repasser à l'UTAC. En attendant, Martin Production va immatriculer un maximum d'autos pour pouvoir les vendre en configuration 1992 pour l'année suivante - 1993 : commercialisation de la SuperMartin S3, équipée d'un moteur 1,8 litre Ford à injection et 16 soupapes. Capot avant plus plongeant. Ce modèle n'est pas homologué par type - 1995 : Georges Martin cède sa place à un nouveau gérant, Gérard Dequauville. Il reste cependant directeur technique - 1996 : La société Martin Production fait faillite et est mise en liquidation judiciaire. Environ 550 Martin SuperMartin TTM GM0 seront produites montées ou en kit.

FICHE TECHNIQUE

> MOTEUR

Type: 4 cylindres en ligne, 8 soupapes, 1 arbre à cames en tête
Position: transversal à l'avant
Alimentation: 1 carburateur double corps.
Cylindrée : 1597 cm³
Alésage x course : 81,3 x 76,95 mm
Puissance ch DIN à tr/mn: 75 à 4900.
Puissance au litre en ch: 46,96
Couple maxi en mkg à tr/mn: 12,6 à 2900
Couple au litre en mkg : 7,89

> TRANSMISSION

Aux roues arrière
Boîte de vitesses : manuelle à 4 rapports.

> POIDS

Données constructeur : 640 kg
Rapport poids/puissance en kg/ch DIN : 8,53

> ROUES

Freins : 2 disques à l'avant + 2 tambours à l'arrière
Pneus : 195/60 HR 14.

> PERFORMANCES

Vitesse maxi : 165 km/h
400 m DA en secondes : NC
1000 m DA en secondes : NC
0 à 100 km/h : 7,7 secondes

> ON AIME

- Des sensations uniques !
- Le concept Seven à la française
- La fiabilité générale
- Le prix d'achat raisonnable
- La compatibilité des pièces de Caterham
- Un moteur issu de la grande série
- Un confort (presque) préservé
- Plus rigide qu'une Caterham
- Le dessin

> ON AIME MOINS

- Les finitions non homogènes (pour celles montées à la main)
- Une puissance un peu juste
- Un train avant pas assez efficace
- Un comportement pas assez sportif (pour un usage circuit)
- 100 kilos de plus qu'une Caterham !

INTERNET

<http://7.77.tree.fr>

Site perso de Philippe entièrement consacré à sa Martin.

<http://www.clubmartin.com>

Site consacré aux automobiles construites par Georges Martin. Beaucoup d'infos, un forum, des annonces...

CONSTRUIRE SON AUTO ET L'HOMOLOGUER !

Il fallait une bonne dose de courage et peut être même d'inconscience pour se lancer dans l'achat puis la construction du kit Martin Seven. La tâche était ardue, d'autant plus que de l'aveu de la plupart des passionnés, les plans de montage étaient suffisamment vagues par moment pour que l'on soit vite découragé et que l'on se laisse alors séduire par le montage offert par Martin, et surtout facturé en sus. Les deux propriétaires contactés nous livrent la même expérience et les mêmes difficultés. Les ajustages de carrosserie ne se font pas non plus sans mal, car on ne s'improvise pas carrossier. Ensuite une fois le montage de l'auto terminée, il fallait la ramener chez Martin aux Sables d'Olonnes, afin que ce dernier puisse procéder à l'homologation de la belle.



LA SEVEN S2 DE PHILIPPE

Décrire en long, en large et en travers toutes les modifications apportées par Philippe à sa Martin Seven S2 serait trop long et fastidieux, et surtout ferait double emploi avec toutes les étapes qu'il a admirablement décrites et documentées sur son site Internet. Mais dans les grandes lignes il faut retenir évidemment l'ablation du pare-brise remplacé par des Brooklands, les ailes avant type moto, le capot de Caterham, l'arceau qui reçoit deux renforts supplémentaires et les jantes alu spécifiques. Pour la partie mécanique, le bloc est désormais un 2 litres, toujours Ford, mais avec des carburateurs à la voix très affûtée et doté d'arbres à cames spécifiques augmentant la durée d'ouverture des soupapes. Résultat, des montées en régime peu courantes pour une mécanique Ford plutôt coupleuse habituellement et un son moteur lors des accélérations dantesque ! Les trains roulants ont été intégralement revus surtout la partie avant afin de gommer le défaut congénital des Martin Seven : révision de toute la géométrie du train avant et également abaissement du tube de pivot pour paralléliser les triangles, remplacement des silent-blocs par des plus durs, rallongement du triangle supérieur, remplacement de la rotule de chasse par une rotule renforcée. Et que dire de la fiabilité de l'auto de Philippe puisqu'elle démarre sans souci et roule à merveille...



J'ai construit mon auto !

Hervé appartient à cette catégorie de passionnés d'automobiles que rien ne rebute ! Bien que n'ayant aucune expérience particulière en matière de construction d'automobiles, Hervé se lance néanmoins dans l'achat d'un kit Martin Seven à monter soi-même. Un petit local, beaucoup de courage et de passion, quelques bons conseils et beaucoup d'huile de coude suffiront à Hervé pour aboutir à rouler cheveux au vent dans une auto unique ou presque. Retour sur la construction d'une auto... chez soi !

Evidemment, pas question de monter une auto soi-même dans son petit garage et démuné de tout outillage. C'est donc dans une vieille grange de 30 m³ située à 300 mètres du domicile d'Hervé que la construction de la Martin va avoir lieu. Les outils étant déjà dans la maison, d'autres achats nécessaires vont venir compléter la panoplie du parfait constructeur.

ETAPE 1 : LA CARROSSERIE

Bien que les panneaux en alu aient déjà été montés sur le châssis par Martin, reste à monter puis à ajuster les panneaux en polyester avant de les passer en peinture. Une étape qui nécessitera tout de même quatre mois de travail à Hervé, encore novice en la matière au départ du chantier. Voulant en outre améliorer l'esthétique de certaines pièces, il ajustera encore et encore, poncera et ajustera de nouveau. Un sacré travail !

Le manuel de montage n'est pas très explicite et laisse un peu Hervé livré à lui-même. Heureusement, des amis passionnés le reconforteront. Capot et ailes seront également livrées à du ponçage, de l'ajustage et du masticage. Un carrossier professionnel se chargera de détails de finition pour soulager Hervé dans sont travail de titan.



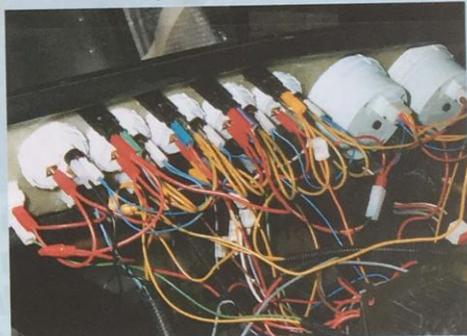
ETAPE 2 : RECHERCHE DE LA MECANIQUE

Hervé part à la recherche des éléments mécaniques (les Ets Martin ne les fournissent pas en kit selon le prix choisi). Il cherche un moteur 2.0 litre de Ford Sierra avec sa boîte de vitesses. Après plusieurs recherches vaines dans de nombreuses casses, il tombera sur un casseur passionné qui le conseillera même sur les pièces à choisir. Après, il faudra réviser la mécanique (et même la modifier dans le cas présent), modifier les moyeux de Sierra chez Martin, monter le pont... Un véritable travail de titan qui ne découragera pas Hervé, bien au contraire. En fait, après avoir écouté Hervé, presque chaque pièce mécanique d'origine diverse et pourtant prévue par Martin devra être modifiée pour l'occasion. Freins et suspensions sont également montés...



ETAPE 3 : ELECTRICITE

Le faisceau électrique est fourni par Martin dans le kit. Hervé étudie la notice de montage toujours aussi explicite..., essaie les branchements, raccorde, coupe, relie, fait des essais. Une fois tout branché, l'auto ne démarre toujours pas. En cause notamment un carburateur défaillant qui sera remplacé. Une fois encore, c'est la loi de la « débrouille » et du système D. Il faudra tout adapter et refaire.



ETAPE 4 : FINITIONS

L'auto roule, le moteur tourne et les pièces de carrosserie sont ajustées. Mais il reste l'intérieur à finir dont la sellerie qui s'avèrera plus compliqué que prévu. Georges Martin ne voudra pas donner de renseignements par téléphone. À moins de lui amener pour qu'il monte la sellerie contre espèces sonnantes et trébuchantes... Après tant d'efforts, Hervé enverra ensuite son auto à l'usine Martin qui va s'occuper de l'homologation. Au passage, Hervé aura la satisfaction d'avoir des compliments de la part du personnel de l'usine qui trouvent son auto très bien montée et finie. Mais quel travail !



Après plusieurs mois de travail de patience, la Martin de Hervé est enfin terminée et il peut enfin profiter de sa voiture.