



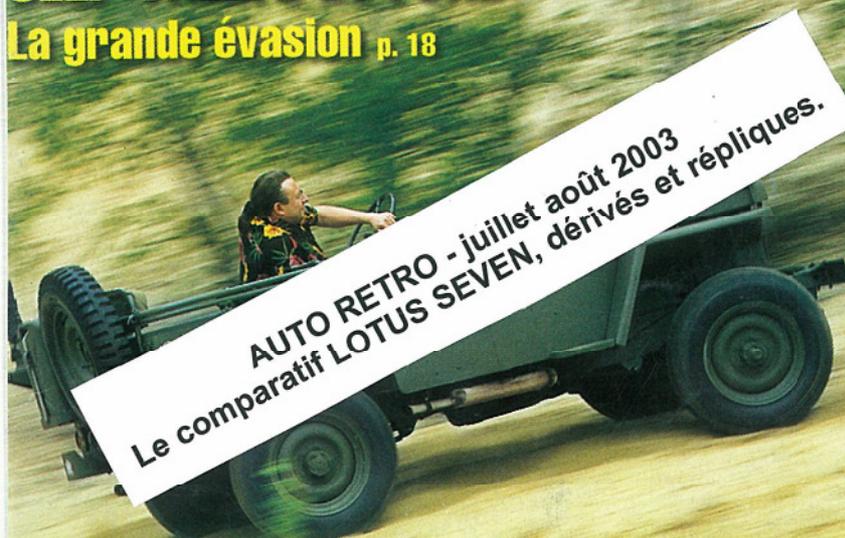
**PORSCHE 356
1600 S CABRIOLET**
L'ancienne idéale ? p. 28

DS CHAPRON LE PARIS
L'une des trois survivantes ! p. 38

LE CLAN DES 7

LOTUS SEVEN ET DÉRIVÉS p. 82

JEEP WILLYS ET FORD
La grande évasion p. 18



AUTO RETRO - juillet août 2003
Le comparatif LOTUS SEVEN, dérivés et répliques.



**BUGATTI
GRAND PRIX 35/37**
L'enquête vérité p. 98

ISSN 0247-1488

MAIS AUSSI : ALFA ROMEO ALFETTA GT/GTV, HONDA S800 RACING...

F: 4,10 € • AND 4,10 € • BEL 4,70 € • CAN 8,35 \$CAN • CH 7,50 FS • DOM 4,90 € • ESP 5 € • GR 4,10 € • ITA 4,90 € • LUX 4,70 € • MAR 50 DH • MAY 5,25 € • PORT 5,20 €

L 18839 - 267 - F: 4,10 € - RD





La Lotus Seven ? Le minimum automobile et le maximum plaisir !

Depuis 1957, la géniale création de Colin Chapman a fait rêver des générations d'amateurs, au point "d'inspirer" nombre de petits constructeurs. Conséquence, il existe aujourd'hui plus de dérivés que de "vraies" Seven. Les copies sont-elles fidèles à l'originale ?

Sont-elles meilleures ou non ? Pour en avoir le cœur net, nous avons réuni neuf "Seven" sur le circuit de Charade...

Au départ, une idée toute simple : proposer à un tarif attractif une auto de sport minimaliste utilisable au quotidien. Cela se traduit par un châssis tubulaire rudimentaire habillé d'une carrosserie alu qui ne l'est pas moins et non peinte, des éléments mécaniques empruntés à la grande série, quelques accessoires indispensables comme un volant et quatre roues (ne riez pas, les essuie-glace font alors partie de la liste des options !), le tout proposé déjà monté ou en kit à assembler soi-même. Au final, 40 perchons Ford mais devant propulser seulement 420 kilos.



LOTUS SEVEN ET DÉRIVÉS LE CLAN DES

7

L'ennemi, c'est le poids

Il n'y a pas de secret : pour prétendre au label "sport", une automobile doit passer par un régime draconien ou une cure de vitamines. Et comme chacun sait, se dépenser est plus sain que de dépenser, un adage qui aurait sans doute été approuvé par Colin Chapman himself ! Voici donc la recette de la Seven et des Lotus en général : faire simple et léger pour compenser une puissance modeste, gagner en maniabilité, freinage, fiabilité... et accessoirement ne pas jeter son argent par les fenêtres ! Si l'auto va évoluer au gré des ans, son concept (moto à quatre roues, monopla-

ce pour deux, appelez ça comme vous voudrez) demeurera inchangé jusqu'à la fin de production en 1972. Aujourd'hui, devant la relative rareté de ces Lotus, l'amateur peut aussi se tourner vers une pléiade de modèles reprenant l'esprit de la Seven, le tout étant de savoir ce que l'on recherche exactement : en passant d'un volant à l'autre, il apparaît que nos neuf "Seven" du jour affichent chacune une personnalité bien distincte. C'est parti pour le plein de sensations...

Par Xavier Audiau / Photos Daniel Denis

«Je suis un homme libre, je ne suis pas un numéro !»

Lotus Seven S2



Dans l'esprit de beaucoup, l'histoire de la Lotus Seven ne commence pas avec la S1, mais bien avec la S2, popularisée en 1965 par Patrick McGoochan, alias le Numéro 6, dans la série télévisée Le prisonnier.

Museau affiné et longues ailes avant tout plastoc, en muant en S2, la Seven a perdu l'air de sauterelle-batracien de la S1 (une espèce très rare : 242 exemplaires) en ressemblant cette fois... à rien d'autre non plus ! Mais si, à l'évidence, la recherche esthétique n'était pas inscrite au cahier des charges, force est de constater que notre S2 de 1966 en "jette". D'abord, il y a son format lilliputien qui la fait passer pour une peu sérieuse auto de manège ou un skateboard pour géant ; ensuite, il y a ce dépouillement manifeste avec des roulettes de 13 pouces rejetées aux quatre coins de la caisse (j'ai pas dit carrosserie) sans aucun porte-à-faux, l'absence de portières, un court pare-brise plat réduit à sa plus simple expression et deux phares rajoutés à la hâte pour éviter de ne rouler que les nuits de pleine lune ; enfin, sans complexe, l'exiguë Seven n'a rien à cacher : les suspensions avant se laissent admirer, la roue de secours est accrochée à l'arrière en raison d'un coffre ne pouvant contenir guère plus qu'un panier pique-

nique, et l'échappement — crise du logement oblige — court le long du flanc gauche. Pourquoi faire compliqué ?

Au ras des pâquerettes

Glissons-nous dans l'habitacle séparé en deux par le tunnel de transmission pour prendre place sur les carrés de mousse faisant office de banquettes, non réglable. Ah, c'est sûr, croiser un 38 tonnes en Seven doit être aussi héroïque qu'un saut à l'élastique : ici-bas, il est possible de poser la main à plat sur le bitume ! Allez, circulez, il n'y a rien à voir. Ou presque. Petit volant de cuir rouge marqué du sigle Lotus, planche (le mot sonne à merveille) de bord uniformément rouge avec des manes cerclés de chrome agencés de façon aléatoire, frein à main niché horizontalement dessous, court levier de vitesses idéalement près du volant et trois fines pédales très rapprochées tout juste accessibles du bout des pieds. C'est tout, mais suffisant pour provoquer le coup de foudre.

Jouet pour adulte

Le 1600 Kent se réveille en fanfare et la Seven s'élance timidement sur la piste semblant démesurément large. A peine 100 mètres plus tard, vous êtes déjà conquis. Le sentiment de liberté est proprement grisant et, surtout, quelle agili-

EVOLUTION DE L'ESPÈCE

S1 : bloc Ford 1 172 cm³ 40 ch, boîte 3, garde-boue moto, etc. dès 1957, BMC 948 cm³ (37 à 43 ch) en option dès 1958 ou version Super Seven (Climax 1 098 cm³ 75 ch). 242 exemplaires jusqu'à 1960. **S2** : châssis simplifié, roues de 13 et non 15 pouces, ailes AV et nez plastique, boîte 4 de série, moteurs BMC et Ford de S1 puis Ford 996 cm³ 39 ch pour la Seven dès 1961 ou Ford Cosworth 1 340 cm³ 85 ch pour la Super Seven ou Ford 1 498 cm³ (jusqu'à 95 ch) dès 1962. 1 350 ex. de 1960 à 1968. **S3** : ailes AR et roues larges, disques AV de série, train AR Ford, nouveau tableau de bord..., Ford 1 298 cm³ 72 ch ou Ford "crossflow" 1 599 cm³ 84 ch. Dès 1969, prépa. Holbay 120 ch sur Ford 1,6 l (Seven S) et Ford-Lotus 1 558 cm³ (jusqu'à 125 ch) sur Seven Twin Cam SS. Env. 350 ex. de 1968 à 1970.

ti diabolique ! La direction ultra directe permet de placer l'auto au millimètre mais aussi de contrôler le train arrière avec une facilité déconcertante. Et si l'on constate des pertes de motricité dès que l'on chahute un peu trop l'engin en appui, cela fait justement partie du charme. Avec des débattements très courts, la commande de boîte se manie avec fermeté mais précision. Quant aux freins, ils sont suffisamment dimensionnés pour stopper ce poids-plume. Pas de doute, la Seven a été construite pour la course par quelqu'un qui connaît et aime la course. Cela donne aussi une idée du confort sur route ouverte...

De toutes nos "Seven" du jour, la S2 est de loin celle qui distille le plus de sensations authentiques, avec un permanent bruit sourd de bombardier et des réactions simples et prévisibles. A l'évidence, ce n'est pas une automobile mais un jouet pour adulte. Une sorte de kart homologué route pour homme libre. Un truc à ne surtout pas répéter à notre n°1 à tous, alias le Ministre des Transports !

La Lotus Seven S2 est immédiatement identifiable (par rapport à une S3) à ses étroites ailes arrière. Notez les petits teux en pointe.

Ci-dessous, compte-tours central pour le pilote. La vitesse ? Piff, ça, c'est l'affaire du passager...

Autre curieux détail, en passant la 1^{re} et la 3^e, la main vient heurter la planche de bord !



La Seven psychédélique

Lotus Seven S4 Twin Cam



Un bon solo de Jimi Hendrix, quelques substances hallucinogènes, des idées "peace and love" plein la tête, il n'en fallait sans doute pas plus pour passer de la S3 à la S4... qui n'a pas bonne réputation auprès des Sevenistes, sauf lorsqu'il s'agit d'une rare version Twin Cam. Respect !



Ci-dessous, instrumentation plus rationnelle et moderne pour la S4. Petit volant et baquets ne sont bien entendu pas d'origine mais indispensables pour tourner sur circuit.



Ci-dessus, en dépit de sa définition moins radicale et de son look 70's, la S4 demeure une vraie Lotus Seven dans son comportement routier. Ouf !

EVOLUTION DE L'ESPÈCE

Si la Lotus Seven S4 (à moteur Ford 1,3/1,6 l ou Twin Cam Ford-Lotus 1,6 l) connut un bon succès commercial lors de son lancement en 1970, la restructuration de Lotus et les normes de sécurité américaines auront finalement vite raison d'elle, avec environ 650 exemplaires produits jusqu'à 1972. On peut aussi ajouter le fait que

Colin Chapman était un personnage constamment avide de nouvelles réalisations (pas seulement automobiles) et que la Seven ne faisait plus partie de ses préoccupations majeures depuis bien longtemps. Du reste, il cédera les droits et moyens de production des Seven à Caterham l'année suivante, lequel assemblera donc entre 1973 et 1974 quelque 38 S4 jusqu'à épuisement du stock avant de relancer la construction de Seven S3.

Vous avez déjà vu des photos de Colin Chapman ? Le vrai chic anglais, toujours tiré à quatre épingles. Et que portait-il dans les années 70 ? Des pantalons pattes d'ef ! A la pointe de la mode, la Lotus Seven ne pouvait donc elle aussi que changer de garde-robes pour aborder la nouvelle décennie. Et dans le genre, il faut admettre que l'exercice de style est réussi, même s'il ne plaît alors absolument pas au boss de Lotus. Manifestement, Alan Barrett (à ne pas confondre avec Syd Barrett des Pink Floyd...) s'est inspiré des véhicules de loisir de l'époque, type buggy. Dans ce même esprit, adieu l'alu, puisque la carrosserie fait désormais appel à une coque et des éléments plastique masquant une partie cadre redessinée. Bizarre tout cela, d'autant que l'on se rapproche de la définition d'une "vraie" voiture : le long capot bascule d'un bloc, le coffre permet d'emporter non plus un mais deux paniers pique-nique, et l'habitacle devient habitable, puisque élargi et offrant une console centrale et de confortables sièges.

Nouvelle donne

Justement, ces derniers étant devenus introuvables, ils ont été remplacés sur notre exemplaire de 1971 par des baquets modernes, ce qui n'est pas plus mal pour aborder les chicanes du circuit de Charade. Le volant, lui non plus, n'est plus d'origine et offre le diamètre de celui d'une monoplace. Ça promet... Par rapport à la S2, si l'instrumentation, complète, est agencée plus rationnellement de façon à pouvoir faire le point sur l'état de santé de la mécanique d'un très bref coup d'œil, en revanche, derrière le pare-brise, le point de vue s'avère moins rassurant : la longueur des ailes apparaît interminable !

Une vraie Seven !

Plus longue et lourde (tout est relatif) que les précédentes Seven, on pourrait dès lors s'attendre à des sensations édulcorées. Il n'en est rien. Le jouet est toujours aussi vif, précis, léger et amusant, avec sa tenue de route diabolique, sa direction très directe, sa boîte aux rapports rapprochés, sans oublier le vent qui vous retourne la narine et oblige à plisser les yeux en bout de ligne droite ! Mieux, gavé par deux carburateurs Weber double corps 40 DCOE, le double arbre Ford-Lotus ne demande qu'à prendre des tours avec, en prime, une sonorité beaucoup plus mélodieuse que celle du roturier bloc Ford. Si en soi, 125 chevaux, ça n'a rien d'extraordinaire, dans une caisse de moins de 600 kg, ça change complètement les données du problème et, à mon sens, cela correspond à la limite de puissance raisonnable dans une Seven pour un conducteur (et non pilote) normalement constitué. Enfin, cerise sur le gâteau de la S4 par rapport à la S2, en raison de la plus généreuse largeur de l'habitacle, les deux passagers ont moins l'impression d'être serrés comme des sardines dans leur boîte, et la notion de confort est cette fois enfin perceptible. Remarquez, sur ce dernier point, ce n'était pas bien difficile !

Entre la Lotus Seven et Caterham, c'est presque une vieille histoire d'amour. Concessionnaire "Seven" dès 1959 puis distributeur exclusif du modèle en 1967 avant la célèbre poignée de mains entre Colin Chapman et Graham Nearn (le boss de Caterham) qui symbolise et scelle la pérennité de la Lotus Seven, Caterham est bien le digne héritier officiel, question légitimité. Depuis, si les Caterham ont beaucoup évolué, notre Super Seven 1600 GT de 1990, elle, ne peut pas vraiment être considérée comme une réplique : elle reprend le physique de la S3, le Kent 1600 de la S3... et sa banquette en guise de sièges ! Quant à sa configuration esthétique (alu, vert, jaune, et jantes Superlite), difficile de faire plus classiquement Lotus.

C'est la même chanson

On retrouve donc vite ses marques dans cet univers "total black", à deux détails près : cette fois, j'ai besoin de deux petits coussins derrière le dos de façon à pouvoir atteindre le pédalier et, surtout, le volant Momo se trouve enfin du "bon" côté, celui où l'échappement doit vous brûler les fesses en été ! Derrière le pare-brise, toujours la même vision : deux longues ailes avec au loin deux phares façon 2 CV séparés par un long capot surmonté cette fois d'une verrou "prise d'air" indiquant que notre Kent ne dispose que d'un seul carburateur.

Je ne vous étonnerai donc pas en vous disant que les sensations sont les mêmes qu'avec une Lotus, pas plus qu'en évoquant le bonheur qu'elle distille, bonheur qui ne doit pas pour autant vous faire oublier qu'il est facile d'écraser par mégarde accélérateur et frein à la fois... Non, la différence se situe principalement dans la commande de boîte 5 rapports, beaucoup plus civilisée à manier. En les montant l'un après l'autre (sauf le 5^e sur le circuit de Charade), on est toujours aussi surpris par la pêche du moteur malgré ses seulement 84 chevaux. En fait,



Sucess story

Caterham Super Seven 1600 GT

*Après avoir racheté
les droits de fabrication*

*à Lotus en 1973, Caterham a vite relancé la production
de la S3 — la plus homogène des quatre séries de Seven —
avec le succès que l'on connaît...*

même si la sensation d'accélération est accentuée par la position de conduite au ras du sol, le vent omniprésent et la vision des ailes avant tremblantes comme si elles allaient rendre l'âme, il est vrai que le poids de 580 kg de la 1600 GT y est pour beaucoup.

Scotchée !

L'autre source d'étonnement, c'est son côté ventouse. Vous connaissez cette sensation en karting lorsque, en négociant rapidement un virage serré, votre corps, bien calé dans le baquet, a envie de prendre l'extérieur de la courbe ? Ben là, c'est pareil. Or, toute voiture bien née se distinguant par une tenue de route exceptionnelle (même une Lotus Elise, référence

en la matière) finit toujours quand même par décrocher. Mais quand ? Car à ce chapitre, au volant de notre Caterham, les limites sont repoussées assez loin. La raison à cela s'appelle Yokohama, une monte pneumatique au grip phénoménal dont nous vous avons déjà parlé dans notre hors série 2003 lors de l'essai d'une Ford Escort RS 2000 ainsi chaussée. Indispensable pour signer un chrono, moins si l'on recherche la glisse à faible allure. Et à ce propos, Monsieur On/Off (c'est le surnom qu'il m'a donné lors d'une session en Caterham sur le circuit de Pont-l'Évêque) tient à saluer Jean-Pierre Jaussaud en persistant et signant : la glisse, ce n'est peut-être pas efficace, mais qu'est-ce que c'est bon !

Suffisamment puissante et très homogène, la Cat' 1600 demeure un excellent compromis. Notre exemplaire dispose en outre d'origine d'un pont De Dion rarement monté sur les 1600.



Ci-contre, toutes les anglaises ne connaissent pas la ronce de noyer. Place au sport !

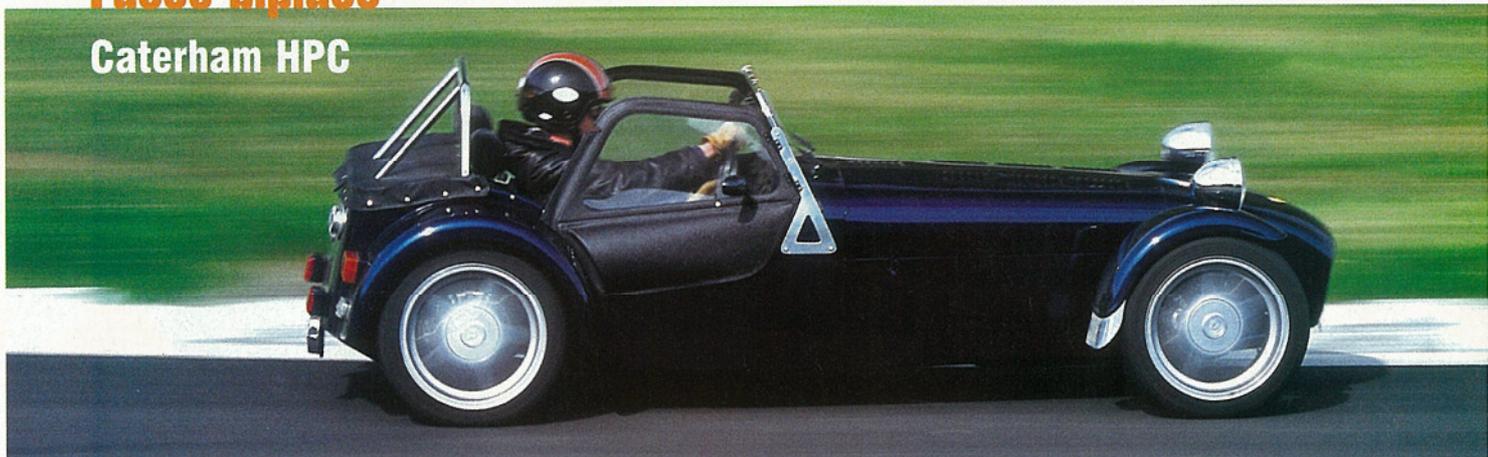


EVOLUTION DE L'ESPÈCE

Retenez simplement que la S3 renaît en 1974 (Twin Cam 1 558 cm³ 126 ch, 313 exemplaires jusqu'à 1983) et que la 1600 GT (1 599 cm³ 84 ch) sera produite à 338 exemplaires de 1975 à 1992, sans oublier 212 exemplaires de 1600 Sprint 110 ch (de 1980 à 1992) auxquelles s'ajoutent diverses 1600/1700 préparés (jusqu'à 170 chevaux). Concernant les "petites" Caterham, le moteur Ford cède sa place en 1991 au Rover K-série 1.4 (103 à 128 ch) puis en 1996 au Rover K-série 1.6 (à partir de 111 ch), épaulé en 1997 par un Rover K-série 1.8. A cette date, un Vauxhall 1,6 l 105 ch est aussi disponible en Angleterre. A retenir aussi : option cockpit long (1982), pont De Dion en option au lieu de l'essieu rigide (1985), boîte 5 (1986), traitement anticorrosion (1987), disques AV/AR (1988), boîte 6 (1995)...

Fusée biplace

Caterham HPC

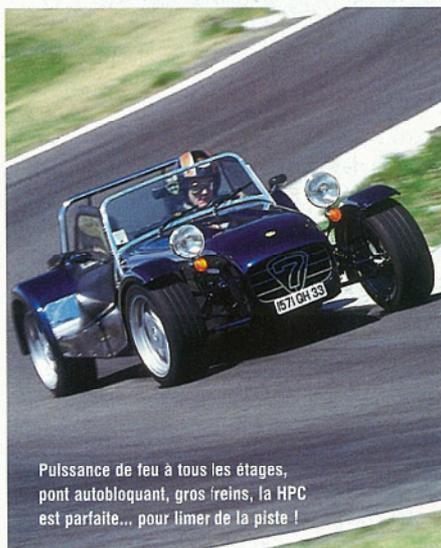


Refrain connu : malgré leur faible puissance, les Seven sont performantes en raison de leur poids-plume. Alors forcément, quand on décide d'y installer un gros moteur, ça devient carrément un truc de fou. Bien, alors délirons !

Les Caterham se succèdent mais ne se ressemblent guère. Du reste, si notre précédente 1600 GT peut être considérée comme une copie quasi conforme de Lotus S3, notre HPC est une authentique Caterham, où si l'on préfère, une évolution logique de ce qu'aurait pu être une Lotus Seven des temps modernes. Jantes alu de 16 pouces chaussées en 205/45, ailes avant type moto, rien qu'à l'arrêt, cette Seven ne joue pas dans la même cour. Sous la frêle feuille d'aluminium faisant office de capot, on découvre d'ailleurs un moderne 4 cylindres Opel (pardon, Vauxhall) 2 litres double arbre 16 soupapes injection installé au chausse-pied. Est-ce parce que j'ai toujours eu un (gros) faible pour tout ce qui est ancien, toujours est-il qu'un multisoupapes injection dans une Seven me paraît a priori suspect...

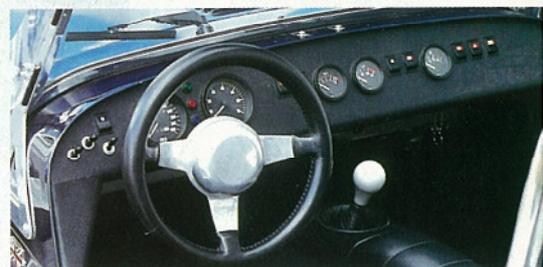
Chaud devant !

Pas facile de bouger là-dedans avec mon gros bidon : le temps d'enfiler mon casque et de boucler le harnais, j'ai tout le loisir de contempler l'habitacle ! Rien ne manque (on bénéficie même de sièges avec appui-tête) et tout est agencé correctement, hormis ce pédalier qui ne peut décidément supporter autre chose que des bottines de pilote. Et c'est parti. D'emblée, ce qui surprend, c'est l'incroyable légèreté de la direction. Plus rigolo, lorsque l'on tourne le volant, les garde-boue braquent avec les roues ! Mais il ne s'agit pas de rêvasser. Oh que non ! A la première accélération, la Cat' vous catapulte dans un hurlement aigu digne d'une moto. Puis, avec agilité, l'engin bondit d'un virage à l'autre comme si vous étiez aux commandes d'une console vidéo. De mémoire, je n'avais encore jamais ressenti une telle impression de lé-



Puissance de feu à tous les étages, pont autobloquant, gros freins, la HPC est parfaite... pour limer de la piste !

gèreté au volant d'une auto de série. Il suffit de caresser l'accélérateur pour voir grimper l'aiguille du compte-tours comme une fusée. 165 ch là-dedans ? Mon œil ! Renseignements pris, la bête sortant tout juste d'atelier, on peut désormais tabler sur environ 190 chevaux de feu, sans aucune inertie. Imaginez ce que cela peut représenter dans une caisse à savon de 590 kilos ! Du coup, la HPC réclame beaucoup de concentration et exige un pilotage très "propre" : à la moindre hésitation, c'est la sanction immédiate et le bac à graviers qui vous tend ses bras ! Non pas que la bête soit caractérielle, simplement, son comportement éminemment sain exige de votre part un pilotage qui ne l'est pas moins. Autrement dit, si vous vous sentez dépassé par les événements en raison du rythme souterru dont elle est capable et



Le détail qui tue : sur la HPC, le tachymètre est gradué jusqu'à 260 km/h. Heu, très peu pour moi, merci !

EVOLUTION DE L'ESPÈCE

Présentée en 1990, la Caterham HPC (High Performance Course) est lancée l'année suivante. Son moteur, un Vauxhall 2 litres double arbre 16 soupapes, sera, selon les millésimes et marchés, alimenté par deux carburateurs Weber 45 DCOE (175 ch sur version civile, 188 ch sur version course) ou par un système d'injection (de 158 à 175 ch, jusqu'à 1998). Sur la base de ce même moteur, différentes préparations (218 à 235 ch) seront proposées par Caterham, sans parler de la très méchante Caterham JPE (Jonathan Palmer Evolution), forte de 250 ch et détentrice d'un record mondial peu banal pour une auto de "série" : le 0 à 96 km/h en 3,46 sec. !

que vous finissez donc par faire n'importe quoi, la Cat' fera elle aussi n'importe quoi ! En somme, cet avion sans ailes est aussi captivant à piloter que jouissif dans ses réactions de monoplace. A un léger détail près : en bout de ligne droite avant un bon coup de frein efficace, un peu plus de consistance dans le volant mettrait davantage en confiance. Et accessoirement, l'auto pose un vrai problème de conscience : autant, sur route ouverte, une 1600 GT peut être conduite sportivement ou à un rythme de promenade, autant je ne vois pas comment il est possible de résister au plaisir d'écraser l'accélérateur de cette HPC tant son moteur incite à sortir la grosse attaque en permanence. Franchement, vous en connaissez des motards au guidon de super-sportives qui respectent le 130 sur autoroute, vous ?

Physiquement, elle ne ressemble plus vraiment à une Seven, même si elle s'en rapproche davantage que d'un monospace ! Pourtant, en Grande-Bretagne, Westfield est la marque concurrente directe de Caterham...

Populaire en Angleterre, la Westfield demeure une rareté sur le sol français. Notez l'extracteur d'air sur le nez et la prise d'air sur le capot moteur. Tout à droite, place à la modernité !



Le challenger

Westfield SEI

C'est un fait, la Lotus Seven a inspiré nombre de petits constructeurs un peu partout dans le monde. En toute logique, c'est en Angleterre que l'on en rencontre le plus. Parmi eux, et si l'on fait abstraction de Caterham, Westfield est sans doute le plus célèbre. Pourtant, en France, ce nom n'évoque rien (sinon vaguement une marque de cigarettes ou une école de pilotage qui s'orthographient pourtant autrement !). Et pour cause : les deux importateurs français successifs ont vite rendu leur tablier, si bien qu'on estime à une vingtaine d'exemplaires seulement le nombre de Westfield en circulation chez nous.

EVOLUTION DE L'ESPÈCE

Si la marque Westfield démarre en 1982, elle se consacre d'abord à la réalisation de répliques de Lotus Eleven. Deux ans plus tard, elle trouve son créneau avec sa propre vision de la Seven. De très nombreuses versions seront proposées, de la "petite" 1600 à moteur Ford (deux Weber de 40, 105 ch) à une redoutable version à moteur V8 Rover 3,9 l de 285 ch, en passant par des Ford 1,8 l injection (115, 130 et 155 ch), Ford-Cosworth 2 l de 220 ch, ou encore une bien curieuse Westfield de 110 ch à moteur Ford 1,8 l turbo-diesel ! Aujourd'hui, si la marque fait chaque année de nombreux adeptes (beaucoup la préfèrent à Caterham, d'autant que le kit de base reste très bon marché), il n'y a plus d'importateur pour la France. Cela étant, sachez que le châssis de la Westfield, lui, a été homologué pour le crash-test européen...

New look

Les mauvaises langues vous diront qu'elle ressemble davantage à une baignoire acrylique qu'à une vraie Seven. A mon sens, la comparaison est inutile. La Westfield a un look bien à elle, à la fois moderne et sportif (ailes avant type moto, prise NACA sur le côté droit...), et en tous cas suffisamment réussi pour faire craquer notre photographe. Et il a bien raison : campée sur ses jantes Khamsin chaussées en 195/50x15 à l'avant et 205/50x15 à l'arrière, notre guêpe a fière allure. Grosso modo, l'auto se distingue par sa carrosserie, en polyester et non alu, et ses trains roulants sophistiqués, le moteur étant pour sa part ici un Ford Zetec 1,8 l alimenté par un système d'injection. Changement de décor aussi une fois dans l'habitacle : que c'est moderne ! Plutôt bien fini aussi. Mieux, on s'y sent particulièrement bien en raison de sièges confortables et bien dessinés. Comme on dit, y'a plus qu'à...

Safety fast

Curieuse, la Westfield. D'abord, à chaque fois que l'on appuie sur l'embrayage, on a l'impression que la pédale veut s'échapper du pied en remontant très haut en bout de course. Ensuite, il y a le feeling de sa direction très particulière, sans doute en raison de la taille importante des pneumatiques et de la jante épaisse du volant. Elle n'est pas dure pour autant, mais la sensation s'apparente à ce que vous pouvez avoir avec une auto-tamponneuse ! Moins agréables en revanche sont les réactions du train avant qui remontent dans le



volant, mais peut-être s'agit-il simplement d'un problème d'équilibrage ou d'une question de réglage du train avant... Pour le reste, la Westfield s'avère très agréable à conduire. La boîte se manie avec autant de facilité que celle d'une auto moderne, les freins ne posent aucun problème, le moteur est plutôt vigoureux et, surtout, le châssis se veut très prévenant : il faut vraiment le faire exprès (j'ai tenté, ça marche !) pour se retrouver en vrac sur la piste. La Westfield glisse très sagement des quatre roues, sans aucune brutalité, on pourrait presque parler de confort, un comble ! Voilà ce qui la caractérise : ce n'est absolument pas un bout de bois rigide, on aurait plutôt l'impression que la caisse ondule en permanence afin de garantir à ses occupants un certain art du voyage. S'il n'était déjà celui de MG, on pourrait appliquer le slogan "Safety fast" à la Westfield : rapide mais sûre, facile à conduire, c'est vraiment une bonne Seven avec laquelle on prend beaucoup de plaisir. Une alternative fort intéressante aux Lotus et Caterham. A découvrir !

Cocorico !

Martin "Seven" TTM GMO

Chez nous aussi, la Seven a séduit quelques petits constructeurs. A tout seigneur, tout honneur : Martin (prononcez comme pour Arthur et non Aston) a été le premier à homologuer une "Seven" par type sur le sol français en 1987... avant même Caterham !



Refrain maintes fois entendu : « Si tu n'as pas assez d'argent pour te payer une Lotus, rabats-toi sur une Martin ! ». Tout faux ! Non seulement leur prix ne cesse d'augmenter (et il y a forcément une raison à cela...), mais surtout, ce n'est pas la même auto, même s'il existe des similitudes. Dans l'esprit d'une part : la Martin était livrable déjà montée ou en kit ; d'autre part, l'auto utilise aussi des éléments issus de la grande série (Ford 1,6 l, crémaillère de Metro, divers accessoires de R5...); enfin, le tout repose sur un châssis tubulaire renforcé de panneaux d'aluminium. En revanche, la carrosserie fait appel au sacro-saint polyester et, si son look semble très emprunté, l'auto est plus large et on a droit à un vrai coffre. Mais qui s'en plaindrait ?

Made in France

De loin, notre Martin série 1 de 1987 — l'une des quinze premières — pourrait se faire passer pour une Lotus. De plus près, on note cependant une bizarrerie une fois les roues tournées : comme sur une 2 CV, il y en a une qui

braque beaucoup plus que l'autre ! De l'avis général des Sevenistes, l'épure du train avant est le seul vrai reproche que l'on puisse faire à l'auto. J'en ai quand même un autre : la carrosserie ne présente pas une finition irréprochable. Ça y est, je sens que je vais encore me faire des amis ! Mais avant de décrocher votre téléphone, lisez plutôt ce qui suit...

Le "rituel" dans une auto, ça compte énormément, question charme. Non, on ne démarre pas la Martin à la manivelle, simplement, prendre place à bord donne l'impression de se mettre aux commandes d'une monoplace. On escalade le flanc, on passe les jambes, on s'arc-

La Martin, c'est la version Canada Dry de la Lotus : elle ressemble furieusement à elle, mais s'en distingue beaucoup au volant. Nettement moins précise et plus lourde de l'avant, mais beaucoup plus confortable aussi. Et tant mieux : grâce à elle, l'amateur de Seven peut au moins choisir !

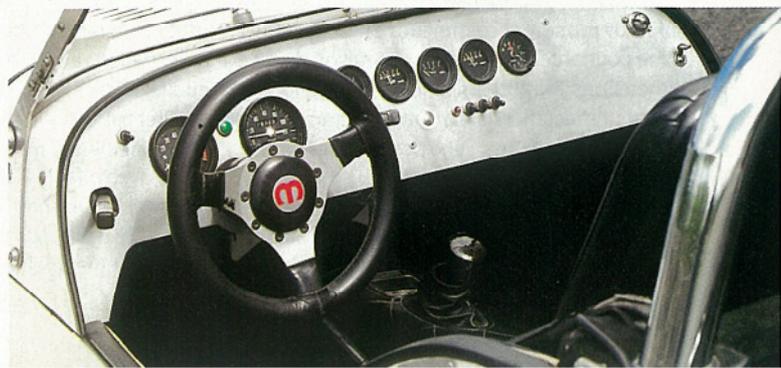
EVOLUTION DE L'ESPÈCE

A l'origine constructeur de cadres de moto, Georges Martin s'oriente en 1986 vers la construction de répliques — la plus répandue demeure sa "Seven", avec environ 550 exemplaires — avant de cesser cette activité en 1996. Il a existé trois générations de "Seven", aisément identifiables : la série 1 avec petites ailes avant et arrière, train avant de Triumph Spitfire... ; la série 2, en 1991, avec ailes avant plus aplaties et ailes arrière larges ; la série 3, en 1993, (non homologuée par type) à moteur Ford 1,8 l 16 soupapes et non plus 1,6 l, obligeant à rehausser le capot moteur.

boute sur l'arceau chromé, et on se laisse glisser. Hop ! Mais contrairement à une monoplace, on se sent confortablement installé, avec, sous les yeux, toute la panoplie d'instruments nécessaire, et plus encore : la mise en route s'effectue via un bouton-poussoir au tableau de bord ! Amplifié par l'échappement, le bloc Ford joue les barytons. Pour l'heure, côté ambiance, ça vaut dix !

Homogène, pas polyvalente

Si, à l'arrêt, la direction apparaît assez pesante (pour une Seven, entendons-nous bien), cette dernière s'allège quelque peu en prenant de la vitesse, mais n'offrira à aucun moment le feeling d'une Seven britannique. Plus gênant, son train avant avoue une certaine paresse en courbe. Dit autrement, en conduite sportive, la Martin se veut plus "virile". Mais à l'évidence, l'auto semble manquer de légèreté (640 kg à vide). Bien sûr, dans nos conditions d'essai (sur circuit), les 75 chevaux (de trait ?) ne jouent pas en sa faveur, ce qui explique pourquoi nombre de propriétaires de Martin ont été tentés par le bloc Ford 2 l 100 ch, hélas non homologué... Passons à présent aux réjouissances. La boîte est un modèle de douceur et la sélection n'est jamais hasardeuse. Et puis, surtout, la Martin offre un confort de roulage fort appréciable qu'il est difficile de mettre en valeur sur circuit. En somme, si demain je devais traverser la France au volant d'une Seven, nul doute que je choisirais la Martin. Mieux, c'est certainement l'une des plus agréables à vivre au quotidien. Enfin, si vous êtes un dingue du chrono, sachez qu'il n'y a rien de rédhibitoire, et qu'une Martin méchamment préparée peut tout aussi bien faire la joie d'un pistard...



Joujou extra Marcadier "Seven"



Marcadier, le célèbre constructeur lyonnais, s'est lui aussi lancé dans la réplique de Seven, avec comme point de mire de proposer un kit accessible au plus grand nombre. Pas cher signifie-t-il forcément qualité médiocre ?

La démarche (louable) de Marcadier pour sa Seven est proche de celle des fabricants anglais de kit-car : proposer un kit en incitant le client à utiliser des éléments mécaniques essentiellement d'occasion, de façon à s'offrir un engin à un tarif canon. Ainsi, l'auto que vous avez sous les yeux n'a guère coûté plus de 40 000 F à la fin des années 80 ! Bien sûr, à ce prix, il en revenait à vous d'assembler l'auto (soit, deux week-end de mauvais temps, selon le constructeur) avant de la faire homologuer. On n'a rien sans rien... Contrairement à nos précédentes Seven, la Marcadier est une auto purement latine. Le train avant provient d'une Simca 1000 Rallye, et le kit a été prévu pour recevoir un ensemble moteur-boîte-pont d'origine Fiat. Pourquoi Fiat ? Lorsque l'on pose la question à André Marcadier, il répond d'un air amusé : « Parce que c'est une bonne mécanique... et que c'était pas cher ! »

Jolie même

Mignon tout plein. C'est l'expression qui vient à l'esprit lorsque l'on découvre la Marcadier. Un format réduit (il s'agit ici d'une série 1 à caisse étroite), un style épuré, des proportions bien équilibrées, esthétiquement, elle a tout pour plaire jusqu'à ses larges roulettes de 13 pouces, si ce n'est un léger bémol : l'arrière est beaucoup trop haut ! Il n'empêche, cette Seven ressemble furieusement à un jouet. Du reste, c'est la plus petite du lot avec seulement 3,12 m de long (pour mémoire, une Mini mesure 3,05 m), soit 22 centimètres plus court que notre pourtant frêle Lotus S2 ! En raison de ses dimensions lilliputiennes, le volant gêne un peu pour s'installer dans l'étroit habitacle. Ensuite, ça va mieux, avec une position très typée sport, bras tendus au maximum. L'autre sujet d'étonnement, c'est la qualité de construction ou plutôt de finition. Bien sûr, s'agissant d'une auto vendue en kit, toutes les Marcadier ne

Si, contrairement aux Seven anglaises, l'échappement sort (enfin) du bon côté, prévenez quand même votre passager au moment de descendre : risque de poser le pied dessus ou de se brûler le mollet !



Ci-contre et ci-dessus, belle finition pour cette Marcadier, mais que l'arrière est haut perché !

présentent pas ce même degré de figolage. Sur la nôtre, tout est admirablement réalisé : sellerie "maison" et planche de bord rouge avec ses petits mancs Fiat, moquette rouge, presque du luxe !

Grand vent

Après les ultimes recommandations du propriétaire (datant de l'âge de l'auto, les pneus sont archi secs et inusables !), on s'élanche sur la piste. Comme sur une authentique auto ancienne, tout semble un peu dur : la pédale d'embrayage, celle des freins, la commande de boîte (au demeurant très précise) et la direction. Sur ce dernier point, la sensation est en fait accentuée par la jante peu moelleuse (en bois) du volant. En revanche, il n'y a aucun jeu nulle part et, au bout de quelques virages, on oublie ce côté vintage car l'auto se conduit au doigt et à l'œil. Elle se place facilement, réagit très sagement, en un mot, on fait totalement corps avec elle. L'autre bonne surprise, c'est son moteur. Disponible en 1,4 l, 1,6 l, 1,8 l voire 2 l Abarth, c'est pourtant ici le plus petit du lot. Mais autant le double arbre Fiat de 90 ch peut

sembler un peu "juste" sur le coupé 124 dont il provient, autant ici, il grimpe dans les tours avec vigueur en vous propulsant gaillardement. Rien d'étonnant à cela quand on sait que l'auto n'accuse que 540 kg sur la balance. Chapeau ! Enfin, trait caractéristique de cette "Seven", c'est celle avec laquelle on prend le plus de vent dans le nez ! Bref, comme quoi on peut réaliser en France une auto à la fois sympa et accessible financièrement. Dites Monsieur Marcadier, vous n'avez pas envie d'en relancer une petite série ?

EVOLUTION DE L'ESPÈCE

Une espèce fort rare puisque une petite cinquantaine à peine de Seven Marcadier auraient été vendues en kit. On distingue toutefois deux séries : la première, comme celle de notre essai, à caisse étroite, dès 1987 ; la seconde (caisse élargie, habitacle allongé), proposée de 1989 à 1990/91. Enfin pour l'anecdote, si toutes ces autos utilisent une mécanique Fiat, trois S1 ont reçu à l'époque un moteur Ford.

Seule au Monde !

Costa Seven Type 100

Les Lotus Seven n'ont pas inspiré que des petits constructeurs. Parfois aussi de simples particuliers. C'est le cas de cette Costa, réalisation unique... et bien de chez nous !



Ne pas acheter en neuf ou occasion, ne pas assembler un kit non plus, mais construire soi-même SON auto depuis le châssis. Voilà un rêve que beaucoup d'entre nous ont fait et que bien peu ont réalisé jusqu'au bout. L'affaire nécessite du temps, de la place, de l'outillage, de réelles compétences et, en France... des nerfs solides pour l'homologation ! Pourtant, c'est possible. La preuve, cette Costa "home made" a été réalisée dans les règles de l'art avant d'être immatriculée.

Système D

Petite lame avant, grosse bosse de capot moteur, arceau dédoublé comme sur une Porsche Boxster, à auto unique, look unique. La Costa n'échappe pas à la règle, avec un physique rappelant certaines curieuses réalisations artisanales anglaises. Avoir de la personnalité, c'est toujours un point fort pour une automobile et, que vous aimiez ou non son physique, de toutes façons, la Costa n'a pas été faite pour vous ! Carrosserie, châssis tubulaire et triangles de suspension sont donc "maison". Quant au reste, on a bien entendu pioché un peu partout dans la grande série (moteur de Fiat Ritmo 130 TC Abarth, transmission de Fiat 131 Racing, freins avant de Simca 1000...), et ce, jusqu'au moindre détail (phares de 2 CV, jantes d'origine VW Golf mais élargies...).

Le sens de l'équilibre

De toutes les Seven de ce reportage, la Costa est celle dont l'habitacle est le plus étroit, avec une position de conduite assez haute. Là, on découvre un petit cerceau, une longue tige de commande de boîte émergeant d'un proéminent tunnel de transmission, un répartiteur de freinage à sa base et un frein à main central, un pédalier (enfin !) plus conventionnel et,

sous une large casquette rappelant certains anciens roadsters, une planche de bord bois reprenant des manos d'origine Fiat.

Si nous étions déjà tombés sous le charme du double arbre deux litres Fiat en version Abarth lors de l'essai d'une Ritmo du même nom, on le retrouve ici avec plus de plaisir encore. En effet, en raison du relatif faible poids de la Costa (700 kg en ordre de marche et avec une personne à bord), il grimpe haut dans les tours avec une telle vivacité qu'il faut garder un œil rivé au compte-tours. Ajoutez à cela des accélérations franches et la mélodie envoûtante du double arbre italien gavé par deux carburateurs Solex double corps de 40 mm, et vous aurez déjà une bonne idée du plaisir que procure cette Seven. Et ce n'est pas tout : la direction, directe, est amusante, la commande

de boîte également plaisante et, plus remarquable encore, le comportement de la Costa, d'une belle neutralité, est particulièrement sain. L'auto se place facilement, téléphone poliment ses réactions et à aucun moment ne donne l'impression d'être un hasardeux bricolage. Tout juste pourrait-on lui reprocher (du moins sur circuit) un freinage un peu léger, mais précisons à ce sujet que l'auto ayant été essayée en fin de journée, elle avait donc de nombreux tours de piste dans les jantes... Si, en dehors du fait de se faire plaisir, le but recherché avec cette "Seven" était de parvenir à un bon équilibre général, reconnaissons que la mission est réussie. Bref, un bon châssis, une mécanique alerte et mélodieuse, les Costa père et fils peuvent être fiers de leur réalisation. Félicitations !

Voilà ce qu'un particulier peut réaliser dans son garage !
Mieux, avec moins de 300 kg sur l'AV et moins de 400 kg sur l'AR, l'engin est très bien équilibré.



Ci-contre, ambiance : microscopique volant sport et... zone rouge fixée à 7 000 tr/mn pour la Costa !

Un autre monde

Donkervoort S8AT



Dans la généalogie Seven, la Donkervoort fait partie de ces monstres sacrés figurant souvent dans les comparatifs "haut de gamme" parmi les Porsche et autres Ferrari. Cette Seven à la sauce hollandaise a aussi la réputation d'être une vraie brute en matière d'accélération...

Look modernisé, spectaculaire, agressif et racé, la Donk' (en entier, c'est imprononçable) a vraiment de la gueule en plus d'être intimidante : avec 3,60 m de long et 1,73 m de large, le tout au ras du sol, la bête inspire le respect. De plus près, elle dégage un côté "clean" et soigné, même si la ligne d'échappement paraît bien tarabiscotée : elle sort derrière la roue avant droite, court le long du flanc, entre dans l'aile arrière, forme un coude en épousant le passage de roue, le tout pour finir en sortie centrale arrière... Au volant, on a le sentiment d'être dans une "vraie" voiture. C'est moderne (notez le design des rétros), la finition n'a rien d'artisanale — ou alors dans le bon sens du terme — avec des cadrans et basculeurs impeccablement alignés, et la sellerie cuir des sièges ergonomiques participe à cette notion de luxe. Mais après tout, on n'en demande pas moins d'une auto proposée à un tarif dissuasif. Dissuasive, sa fiche technique l'est aussi : un deux litres turbocompressé de 170 ch propulsant l'engin de 0 à 100 km/h en 5 secondes !

Un goût sauvage !

On aborde donc les premiers virages sur un filet de gaz. A cette allure de notable, elle s'avère aussi facile à conduire qu'une Clio, et on pourrait cruiser comme ça pendant des heures dans un confort serein... Peu à peu, on augmente le rythme, on joue de la boîte (moderne), on freine, tout est ok pour sortir l'artillerie lourde. Première ligne droite, et gaz ! Le ciel est toujours aussi bleu et pourtant, en quelques dixièmes de secondes, les vents se déchangent dans une soudaine tornade. Oui, ça pousse fort ! Mais quand on a dit ça, on n'a encore rien dit. La question, c'est "comment" ça pousse. Le turbo n'a pas ce côté on/off comme peut l'avoir une Porsche 930. Beaucoup plus civilisée, la poussée se fait plus progressive, mais la réponse à l'accélérateur, si brève soit-elle, n'est



La Donk' a le physique de son comportement et réciproquement : bestial ! La qualité de finition est exemplaire.



pas immédiate pour autant. Prenez une paille et soufflez dedans. Instantanément, l'air sort à l'autre bout. Ça, ce serait la Caterham HPC. Prenez un ballon de baudruche et gonflez-le. Ce dernier oppose d'abord une certaine résistance, un certain temps de réponse, avant de grossir à n'en plus finir. La Donk', c'est pareil. Cela étant, une fois dans les tours, on n'y prête moins attention. En revanche, l'auto demande alors un maximum de concentration. On la sent plus "massive" à placer, moins joueuse (pour un néophyte), comme si on lui imposait un exercice contre nature. Plus gênant, comme elle est rivée au sol, on ne sent pas venir l'instant où elle va décrocher... ce qu'elle finit par faire au moment où je m'y attends le moins ! Un coup à droite, un coup à gauche, on rétablit la situation, mais cela n'aide pas à mettre en confiance ! Autre petite séquence émotion : après la ligne droite des stands, on plonge dans un gauche avec cette désagréable sensation que le museau de la Donk' a envie de prendre la tangente en se rapprochant du rail de sécurité. A fond de 4^e, le souffle coupé, j'ai lâchement envie de soulager l'accélérateur. Afin de ne pas partir en sucette, je "décide" donc héroïquement d'enrouler avec cette sensation de faire un tour de manège qui n'en finit plus. Ensuite,

bien remettre l'auto en ligne, taper dans les freins super efficaces, et respirer un bon coup. Ouf ! Ça remue !

On l'aura compris, ce bolide n'est plus une Seven mais une interprétation personnelle et moderne de cette dernière qui, pour être menée très rapidement, nécessite de l'expérience. Mais c'est peut-être aussi cela qui la rend si exclusive. A défaut d'être un pilote aguerri, je dois reconnaître avec beaucoup d'humilité que le mythe Donkervoort demeure intact...

EVOLUTION DE L'ESPÈCE

Si les Super Seven (Ford 1,6 | 90 ch) et Super Eight (Ford 2 l carbu. 105/110 ch) sont encore proches des Lotus Seven, la marque de Joop Donkervoort, créée en 1978, va rapidement évoluer vers une définition haut de gamme à hautes performances. La S8A (2 l injection 117 ch, abandon de l'essieu arrière rigide...) ouvre le bal en 1985. Suivront les D8 (Ford 1,8 | 140 ch), S8AT (Ford 2 l turbo 170 ch), D8 Cosworth (2 l, 16 soupapes, 220 ch)..., avant que le bloc Audi 1.8 | 5 soupapes par cylindre ne se généralise en 1999 : D8 150 (chevaux), D8 180, puis en 2000 D8 210 donnée pour 4 secondes au 0 à 100 km/h !

CE QU'ILS EN DISENT...

UN VRAI KART !



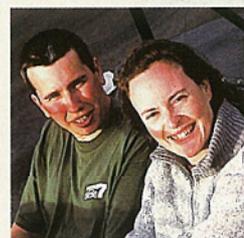
Après une Triumph TR3, Xavier Rascagnères passe à la Lotus Seven. «A puissance égale, ça marche deux fois mieux que la Triumph, grâce à sa légèreté ! Même si elle ne doit guère dépasser les 165 km/h, les sensations sont au rendez-vous avec un comportement digne de celui d'un kart. On fait vraiment corps avec. J'aime cet esprit Lotus. J'ai trouvé ma S2 de 1966 il y a deux ans et l'ai entièrement refaite moi-même de A à Z. Son Cosworth 1500 d'origine, introuvable, a été remplacé par un plus fiable 1600 Kent mais, dans l'ensemble, je me suis attaché à respecter l'esprit d'origine. Bien sûr, elle n'est pas confortable, mais comme ça fait partie du jeu...»

ÇA REMPLACE LA MOTO !



Déjà propriétaire d'une Citroën C4 et d'une Rosengart de course, Claude Boulas, cherchant une Seven, s'est laissé séduire il y a quatre ans par une S4 Twin Cam de 1971, l'une des dernières produites. «C'est peut-être la mal-aimée de la lignée, mais cela ne m'empêche pas de me faire plaisir en montagne en raison de sa légèreté. Avec elle, j'ai déjà fait la Corse deux fois, la Toscane, et chaque dimanche matin, je vais chercher les croissants en empruntant un petit col ! Sous la pluie, elle part dans tous les sens, et c'est une vraie baignoire car je roule toujours décapoté. En somme, ça remplace la moto. D'ailleurs, il m'arrive de rouler sur la route avec un casque !»

ÇA, C'EST DU SPORT !



Authentique jeune passionné, Emmanuel Joucla rêvait d'une Lotus Seven S2 ou S3. Au bout de huit mois de recherche, il trouve il y a deux ans la perle rare (18 000 km d'origine, jamais restaurée) avec... une Caterham 1600 GT de 1990 ! Un choix logique dans la mesure où il s'agit de la digne héritière «avec un très faible coût d'utilisation». Emmanuel fait partie de ces Sevenistes gros rouleurs (l'auto affiche 52 000 km) qui n'hésite pas à rejoindre la Corse ou l'Angleterre : «En raison de l'inconfort total et du petit réservoir d'essence, ça oblige à des arrêts toutes les 1h30. Après un long trajet, on se sent épuisé comme si on avait fait du sport toute la journée !». Et sa compagne Laetitia d'ajouter : «Même capote en place, sous la pluie, on est mouillé. Et en été, on cuit en raison de la proximité de l'échappement !».

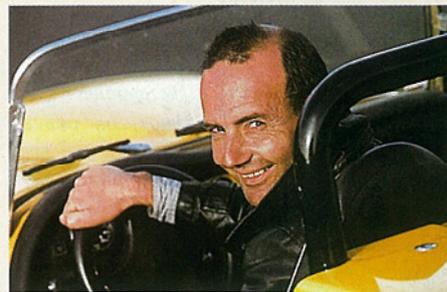
ENCORE ET ENCORE...

Frédéric Bancaud est un aficionado de la Caterham : «J'aime son concept brut de décoffrage, inconfortable, et le fait qu'elle n'a pas le côté frime de certains monstres sacrés. Du reste, elle fait marrer les enfants. C'est vraiment l'auto 100% plaisir, presque une moto à 4 roues. Quand il fait froid et sec, c'est vraiment fabuleux ! J'ai d'abord eu une 1600 de 1979, mais je voulais plus de pêche. Il y a un an, j'ai trouvé cette HPC de 1995 aux enchères, une première main avec seulement 930 km. En effet, ayant



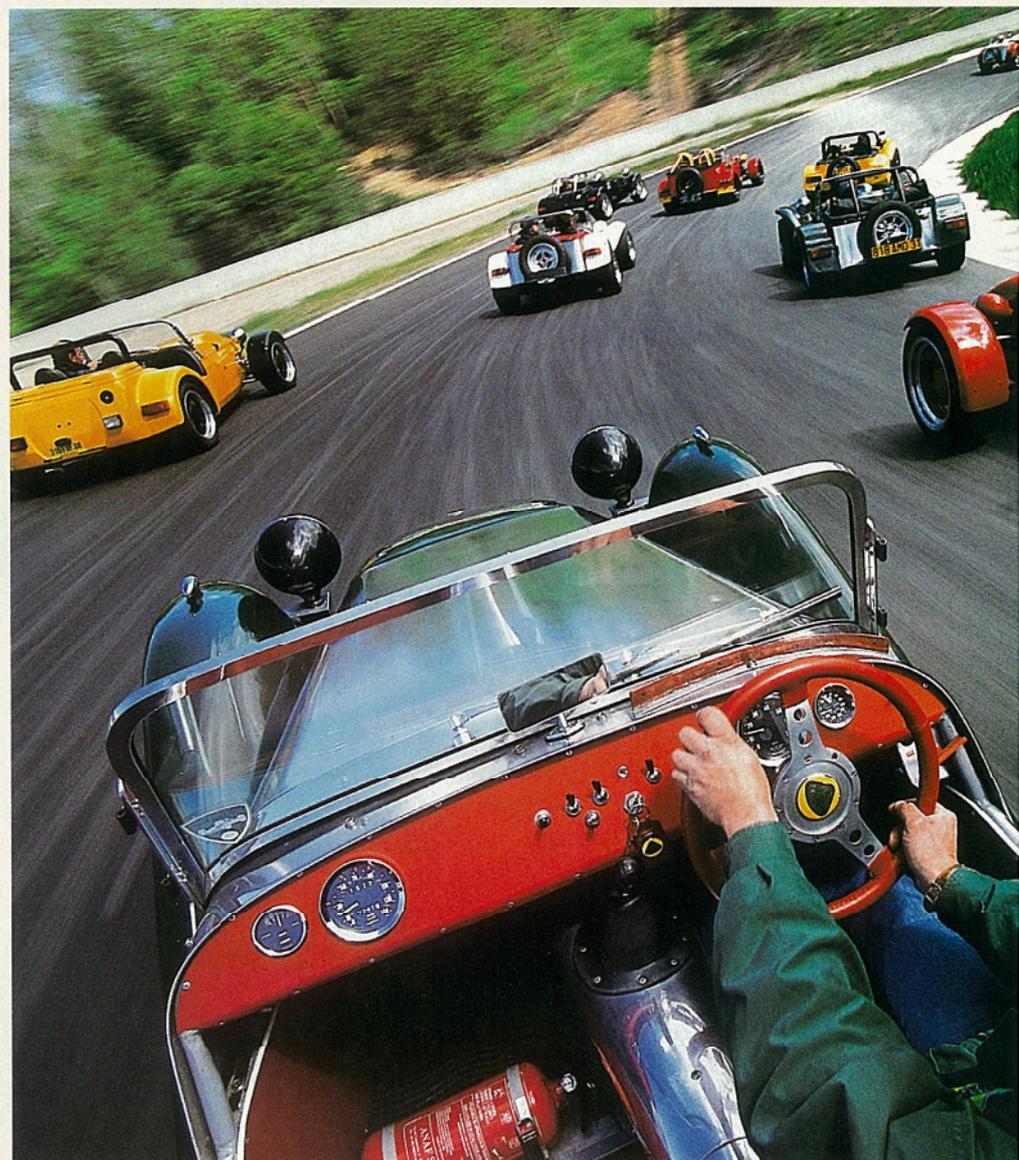
été achetée à l'époque en kit, son montage a duré cinq ans ! Elle marchait très bien ainsi, mais depuis, le moteur a été retravaillé. Plus par jeu et curiosité que pour une question de course à la puissance. Ça fait partie de la culture Seven.»

LES COPAINS D'ABORD



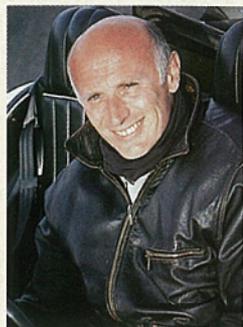
«Une bande de copains roulait en Seven, et ça me faisait bien envie.» Garagiste de métier, Joël Perrollier a alors l'opportunité de récupérer une Westfield avec quelques travaux. «Je l'ai achetée il y a trois ans, mais je dois reconnaître que je n'ai pas vraiment eu l'occasion de rouler avec depuis sa remise en état : tout juste 1 000 km ! Et comme aujourd'hui, je dois m'en séparer... Mon auto, affichant seulement 29 000 km, est doré à vendre au 04 75 61 38 76. A bon entendeur !»

Suite page 94 >



CE QU'ILS EN DISENT...

MECCANO GÉANT



«La force de Martin, c'est d'être parvenu à pouvoir homologuer une Seven en France. Mieux, on pouvait l'acheter en kit » lance Jean-Pierre Fraisse. «Or, c'est exactement ce que je recherchais : assembler une voiture moi-même. J'ai donc acquis le kit en 1987 et,

en un mois, en compagnie de mon épouse et d'un copain, on a "construit" ma voiture. Une belle aventure... Bien sûr, la finition n'est pas au top, son comportement s'avère un peu sous-vireur, et elle n'est pas vraiment étanche sous la pluie, mais après tout, sur ce dernier point, ce n'est pas pire qu'en Méhari ! ». Si Jean-Pierre se plaît à critiquer son auto, au fond, on sent qu'il l'aime bien, comme en témoigne le compteur kilométrique : «A ce jour, nous avons effectué environ 100 000 km !».

UNE MARCADIER, SINON RIEN !

René Verd, pilote "usine" Marcadier (en 1961, il sera sacré champion d'Europe en catégorie endurance au volant d'un karting à châssis Marcadier), est un inconditionnel de la marque lyonnaise : «Je suis marié avec Marcadier !

J'ai eu tout ce que la marque a fait depuis 1960 ! Achetée neuve en kit en 1987, ma Seven est la deuxième construite. C'est une moto, ou plutôt un kart, non, un jouet ! Ça accélère, c'est léger, en montagne, c'est le bonheur ! Et en plus, ma femme adore...»



obtenir l'homologation à titre isolé en 1988... Son gros point fort demeure son homogénéité et sa facilité de conduite. Ses défauts ? Il y a son poids (qui relève des contraintes d'homologation de l'époque, puisqu'elle était destinée au crash-test en vue d'une petite production) et son freinage un peu juste avec deux personnes à bord sur circuit. Prochaine évolution programmée donc, quatre disques !».

L'ABOUTISSEMENT D'UN RÊVE

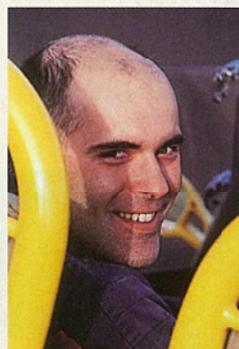


La Donkervoort S8AT de 1991 qui illustre nos pages fait le bonheur (on veut bien le croire) de Gérard Pidoux : «J'ai toujours voulu acheter une Donk'. C'était l'aboutissement d'un rêve. Il y a deux ans, pour mon cinquantième anniversaire, je suis enfin passé à l'acte. En fait, le plus difficile a été de convaincre mon

épouse ! ». Un achat qu'il ne regrette pas, même s'il reconnaît que la maîtrise du véhicule risque encore de l'occuper pas mal de temps lors des sorties sur circuit avec le Club Lotus France : «Je compte bientôt suivre un stage de pilotage avec ma Donk'...». Sage décision !

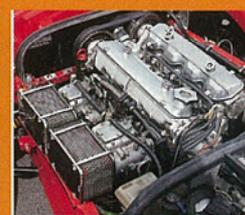
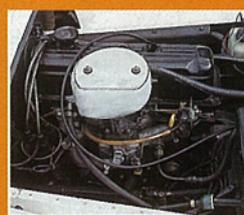
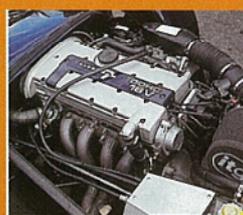
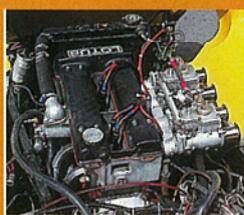
APPRENTI CONSTRUCTEUR

Gérald Costa a réalisé un rêve de gosse : se construire sa propre Seven de A à Z. «Mon père a participé à la Coupe des Provinces dans les années 60 (formule monotype avec Lotus Seven). Un beau jour de 1985, on s'est dit "et si on en faisait une ?". Nous sommes partis d'une feuille blanche, on a tout fait nous-mêmes depuis le châssis en un an et demi. Ensuite, il a fallu deux ans et demi pour



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

7



	LOTUS S2 (1986)	LOTUS S4 TC (1971)	CATERHAM 1600 GT (1990)	CATERHAM NPC (1995)	WESTFIELD SEI (1996)	MARTIN GMD S1 (1987)	MARCADIER SEVEN S1 (1987)	COSTA SEVEN (1988)	DONKERVORT S8AT (1991)
Moteur	Ford 1 599 cm ³ , 110 ch, carbu.	Lotus-Ford, 1 558 cm ³ , 125 ch, carbu.	Ford 1 599 cm ³ , 84 ch, carbu.	Vauxhall 1 998 cm ³ , env. 190 ch, injection	Ford 1 796 cm ³ , injection, 115 à 155 ch	Ford 1 597 cm ³ , 75 ch, carbu.	Fiat 1 438 cm ³ , carbu. 90 ch	Fiat 1 995 cm ³ , 130 ch, carbu.	Ford 1 994 cm ³ , 170 ch, injection, turbo
Empattement	2,25 m	2,28 m	2,25 m	2,25 m	2,36 m	2,30 m	2,20 m	2,32 m	2,30 m
Voies AV/AR	1,24/1,32 m	1,24/1,31 m	1,26/1,32 m	1,27/1,33 m	1,31/1,31 m	1,31/1,44 m	1,30/1,33 m	1,54/1,56 m	1,40/1,47 m
Pneus	155/80R13	195/55R13	185/60R13	205/45R16	AV 195/50R15, AR 205/50R15	AV 195/60R14, AR 195/65R14	205/60HR13	195/50R15	AV 205/50ZR15, AR 225/50ZR15
Poids	470 kg	585 kg	580 kg	590 kg	600 kg	640 kg	540 kg	- de 700 kg	685 kg
Vitesse maxi	167 km/h	186 km/h	161 km/h	env. 210 km/h	env. 190 km/h	env. 150 km/h	env. 175 km/h	env. 200 km/h	220 km/h

