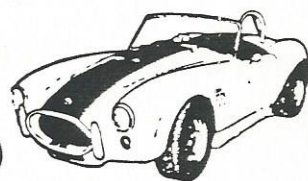
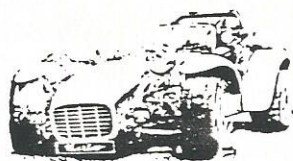


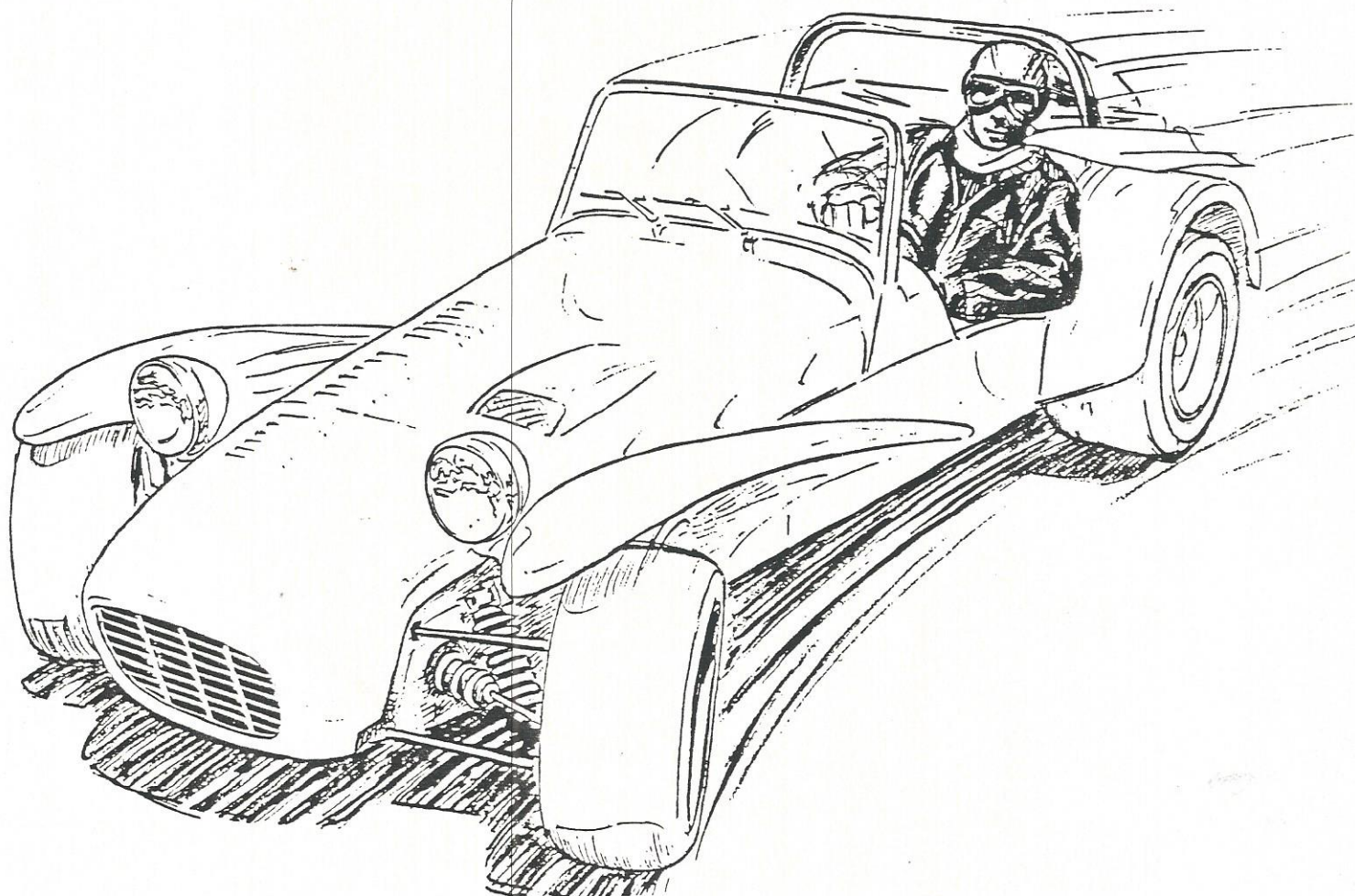
Martin

1991

BONJOUR LES PROJETS

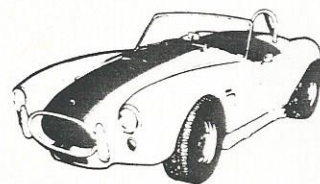
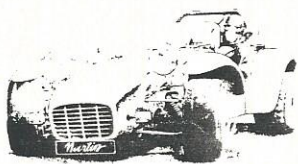


NEWS LETTER #2



Bonne année

Martin



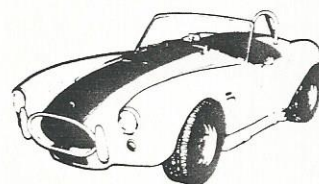
SOMMAIRE

1. EDITORIAL
2. NEWS
3. DIVERS
4. ACTIVITES
5. PRESSE
6. HISTORIQUE TOISON D'OR
7. BON DE RESERVATION
8. COBRA 7 LITRES
9. ARTICLES RETRO SEVEN

Nice

Importeur : Gemini Sport : 02 / 410 13 78

Martin



1. EDITORIAL

Cher Membre,

1990 fut pour nous l'année du changement : nouveaux bâtiments et structure plus adaptée aux besoins de notre clientèle. De nombreux investissements en équipement et en hommes nous ont permis d'améliorer notre produit et notre image de marque. 1991 sera également très importante avec la mise en chantier de la COBRA et de la TILBURY, petite dernière de la marque.

Motokit ne reste pas insensible à l'exportation. Après le Japon, nous tentons une percée sur l'Italie.

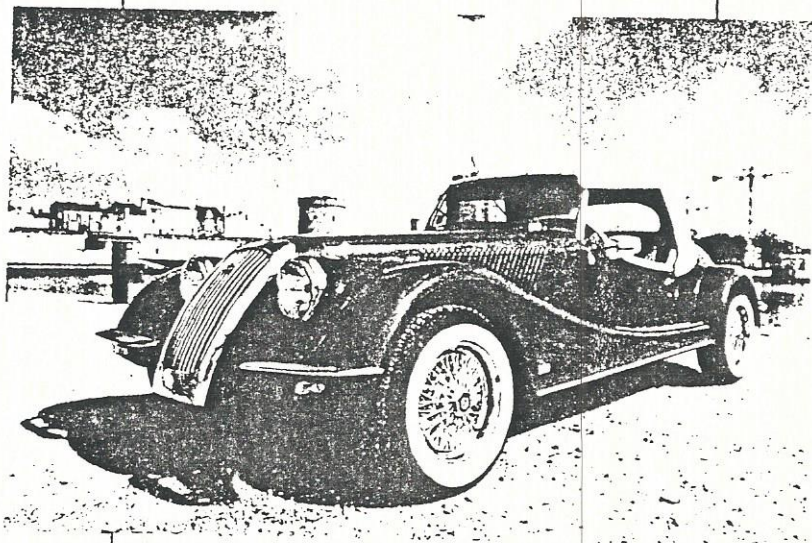
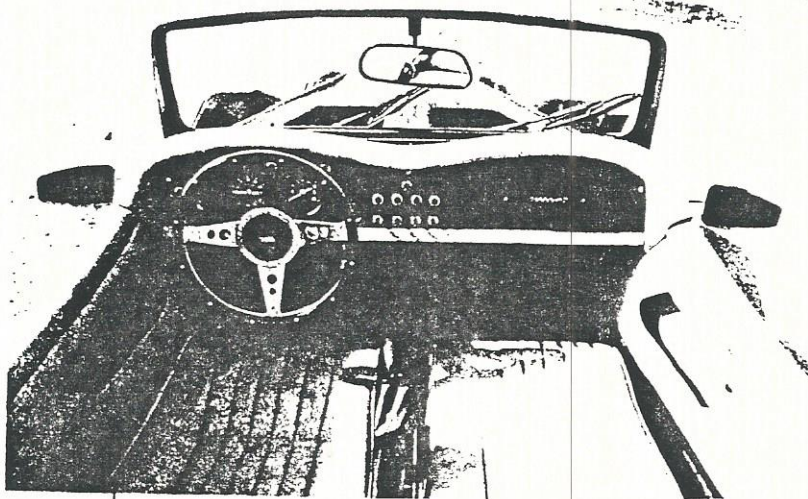
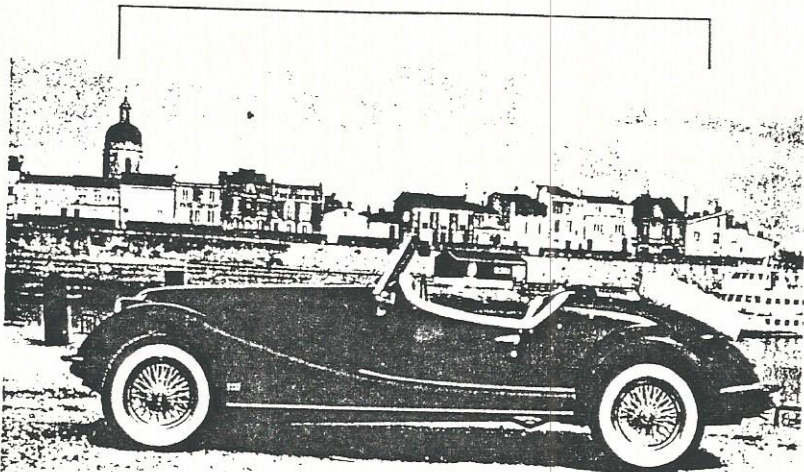
Mais nous ne vous oublions pas... En vue d'élargir nos rencontres club, nous avons créé avec l'Ecurie Toison d'Or, sous l'impulsion de son dynamique président, Roland de Jamblinne, une série d'activités. La première consistera en une journée à Zolder le 23/03/91, à laquelle vous êtes tous cordialement invités. Vous trouverez un bref historique de cette Ecurie dans ce News Letter.

Nous voudrions également profiter de ce numéro pour vous remercier de la confiance que vous nous avez témoigné durant cette année de transition.

Toute l'équipe, Jean-Pierre, Jean-Louis et Jean-Marie se joignent à moi pour vous exprimer encore beaucoup de passion en Martin pour cette nouvelle année.

Bernard.

SECRETARIAT :
B. de Laminne
Kastanjedreef, 24
3090 OVERIJSE
Tél : 02/687.94.85. (Fax idem)



Répondant à toutes les exigences qui font du cabriolet une légende vivante, la TILBURY allie élégance, beauté et rareté.

Que ce soit par ses lignes harmonieuses qui respectent sans concession le style des années 30, ou par le raffinement des matériaux employés, cuir, ronce de noyer, accessoires chromés ou finement polis, chaque TILBURY fait l'objet de mille attentions dans la plus pure tradition automobile française.

Proposé dans une large gamme de coloris de peintures, sellerie, moquette, capote, votre TILBURY entièrement réalisée à la main par des artisans expérimentés, répond à tous vos désirs. Dans tous les cas, rouler en TILBURY c'est rouler à part.

En se glissant derrière le volant de la TILBURY, le bien-être vous envahit. Après quelques kilomètres, vous serez totalement séduit. Un arrêt rapide à la pompe : 6,3 l. en ville, 6,1 l. à 90 km/h. (norme UTAC) et vous reprenez la route à près de 140 km/h.

Cabriolet pour l'été, pour le week-end et aussi pour tous les jours, la TILBURY c'est pour vous l'art de vivre en conduisant un cabriolet au quotidien.

Qu'on ne se méprenne pas, rouler en TILBURY, c'est rouler moderne. Une averse ? La capote vous protège aussitôt. Un coup de froid ? Le chauffage assure un confort total dans l'habitacle. Un voyage, une partie golf ? Un vaste coffre à l'arrière de 330 dm³ et un autre à l'avant de 45 dm³, accueilleront club et bagages aisément.

Pour vous qui attendez un haut niveau de sécurité et de fiabilité, le cabriolet TILBURY répond aux critères les plus exigeants. Conçu et réalisé par une équipe d'hommes issus de la compétition automobile, la TILBURY repose sur une plateforme Renault sans modification. Tous ses éléments sont strictement de série et la carrosserie en matériaux composites est insensible à la corrosion.

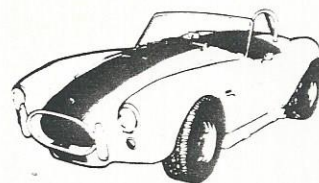
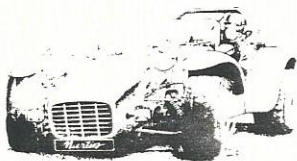
Apte à satisfaire les passionnés de conduite en toute liberté, et construite sur une base mécanique à la robustesse reconnue dans le monde entier, la TILBURY bénéficie d'un entretien réduit et économique.

Aujourd'hui « filer à l'anglaise » n'est plus un problème...avec une voiture française.

Véhicule vendu en KIT ou "clés en main".

TILBURY, le rêve que l'on peut s'offrir.

Martin



2. NEWS

MOTOKIT : Nos activités se développant, nous avons agrandis
----- notre atelier en lui annexant un hangar portant
la superficie totale à 400 m2.

JEAN-MARIE : Notre équipe s'est étoffée d'un mécano hors pair.
----- Il a la charge du montage des voitures et est à
votre disposition pour tout conseil. N'hésitez pas
à le contacter. C'est un fana de Quad.

FRANCE : * Salon de l'auto à Paris. Gros succès pour la nouvelle
----- Martin Cobra 427. Une dizaine de ventes depuis.

* TILBURY

Ce tout nouveau modèle Martin consiste en un nouveau
kit sur base de mécanique Renault. Voiture de
promenade qui plaira aux dames (voir description en
annexe).

* GT 40

Martin ne s'arrête pas là! Sa planche à dessin est
couverte d'ébauches de la fameuse Ford GT 40. Ceci
pour 1992-93.

BELGIQUE : Salon EUROTO à Gand (1-4 nov. 1990)

----- Nous y étions en force :

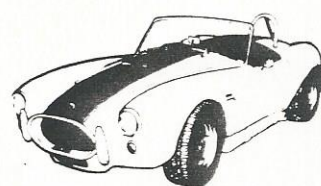
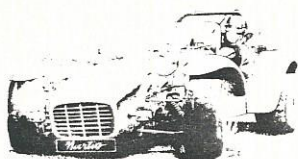
- 2 Martin clients

- 1 Martin de compétition

et en première en Belgique, présentation de la Cobra
en kit. Nombreux contacts.

U.K. : Martin s'implante en Angleterre. Des "Seven" et Cobra
clés en mains seront commercialisées dès mai 1991. Eh oui!
Il faut le faire : s'attaquer ainsi au royaume du kit.
Good Luck Mister Martin!

Martin



JAPON : Deux Seven bicolores (grise et verte) ont été envoyées
----- fin novembre. Vingt voitures en deux ans, pas mal
pour les petits belges. La première Cobra va bientôt
partir pour le pays du soleil levant.

ITALIE : Une visite à Rome nous a permis d'engager de très
----- sérieuses négociations pour la création de réseau de
vente en Italie via l'importateur Jaguar.

COMPETITION

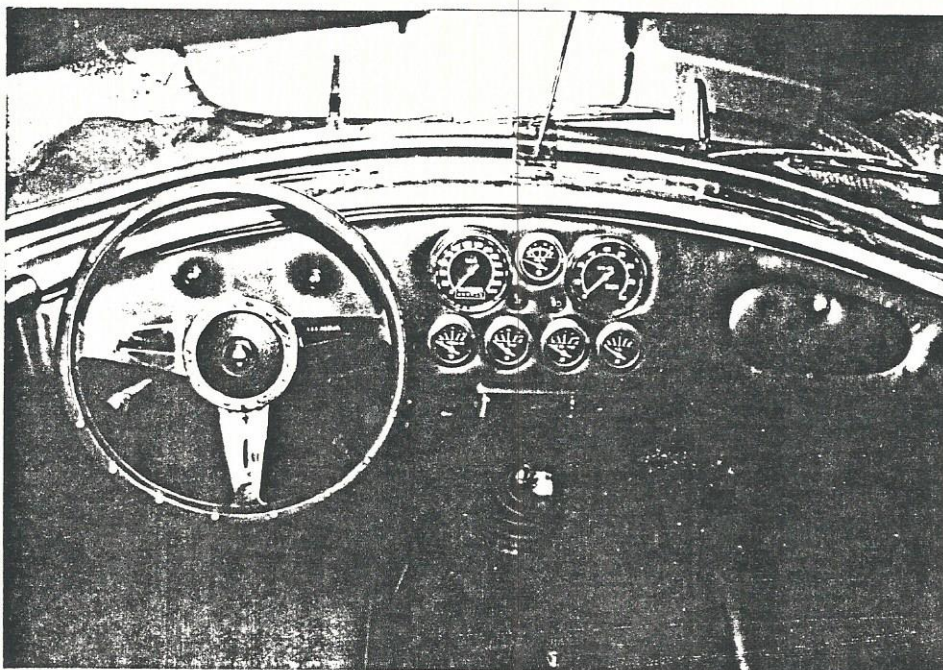
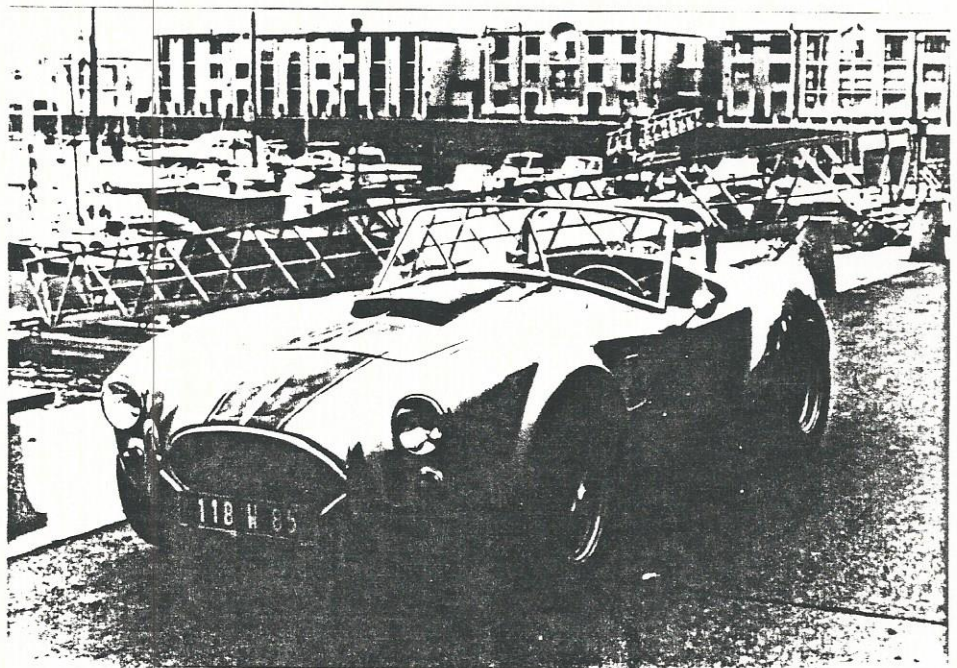
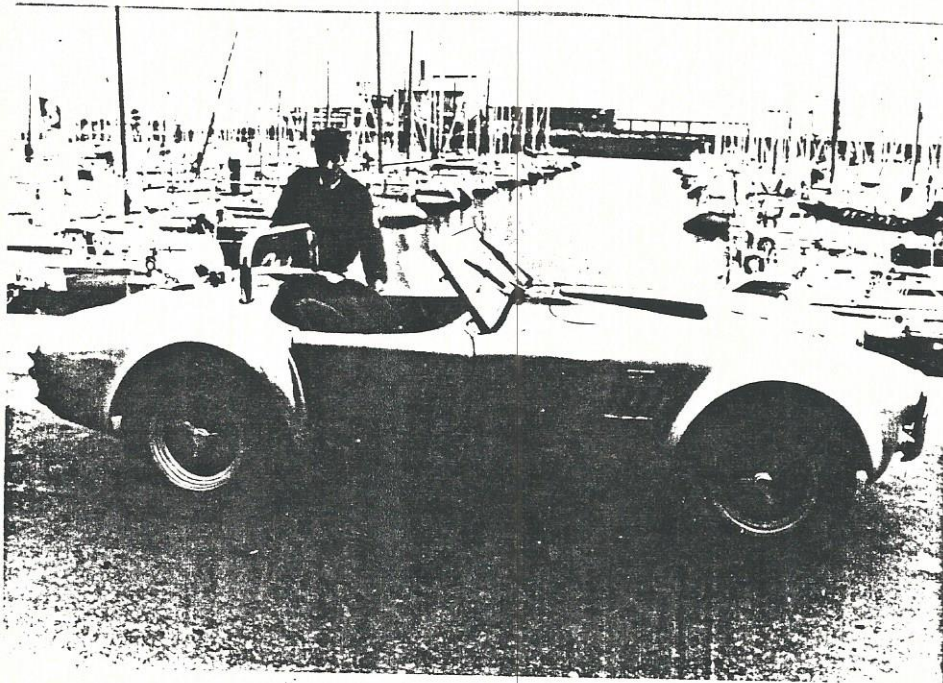
SODEXI : Après un an de participation à différentes compétitions
----- avec certains succès et déboires, nos deux valeureux
chevaliers (Ph. héraly et J.M. Delporte) remettent ça
en 1991. Nous leur souhaitons déjà bonne chance et
espérons pouvoir venir les encourager le plus souvent
possible durant cette saison. Souvenez-vous, notre
mémorable sortie à Francorchamps.

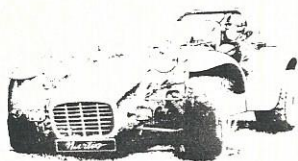
GESA : Une seconde voiture de compétition sera aux côtés de la
---- voiture de Sodexi en 1991. Monsieur Guy Cooremans, pro-
priétaire d'une école de pilotage, mettra en location
cette voiture à tout passionné de course.
Son téléphone : 010/22.65.30.

CHALLENGE EUROPEEN MARTIN

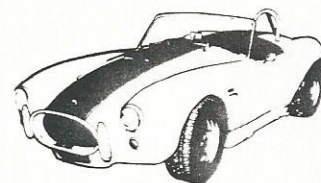
La Super Seven, depuis sa création, a toujours été la base idéale
pour se lancer à budget réduit dans la course automobile. En
Angleterre existe depuis 80 une coupe Super Seven ainsi qu'en
France (Coupe Caterham). Une saison se déroule sur 9 courses dont
2 courses de côte.

Cette formule de promotion commence à intéresser différents ama-
teurs belges, d'où l'idée de la création d'une coupe inter-écuries
en collaboration avec l'écurie Toison d'Or, initiatrice de cette
future formule pour 1991/92. En 1992 devrait pouvoir s'organiser
ce fameux challenge européen Martin.





3. DIVERS



TRANSPORT : Un de nos clients passionnés n'a pas hésité à construire une remorque permettant de transporter son "joujou" pour ses vacances à l'étranger. Cette superbe réalisation est aussi proposée en location. Pas cher et pratique!
Renseignements : Monsieur Johan GOETHALS, 056/41.28.81

LIVRES : Deux excellents ouvrages retraçant l'historique de la Lotus Seven :

"Legend of the Lotus Seven"
by Dennis Ortenburger, Osprey Publishing Ltd.

"Lotus Seven Super Profile"
by Graham Arnold, Haynes Publishing Group.

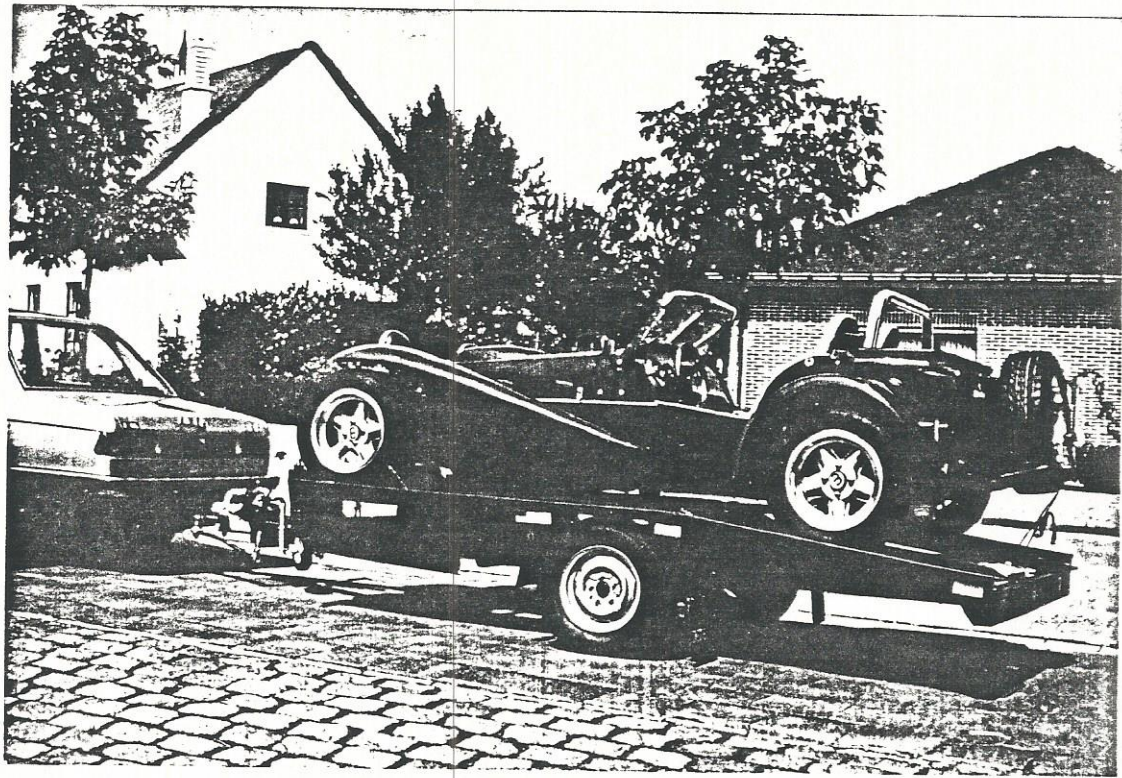
Ces deux ouvrages sont disponibles au secrétariat.

REVUES : Si vous êtes amateur de belles anglaises, abonnez-vous à "Gentleman Driver". Cette revue mensuelle peu coûteuse (800 FB/an) éditée par des amateurs passionnés, grouille de petites informations belges et U.K...of course!

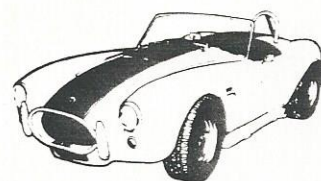
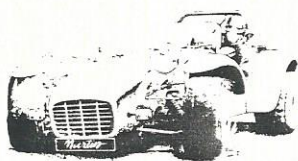
British Car Club a.s.b.l.
rue du Collège, BP 153
B-4800 Verviers
087/33.51.22

PHOTOS : Pour les fanas de la Seven, une superbe photo d'une cinquantaine de 7 prise lors d'un meeting en suisse. Disponible chez : Freddy KUMSCHICK
Luzernerstrasse
Ch-6247 SCHOTZ (SUISSE)
Tel : 045/713771
Fax : " " 4

KIT : Vous voulez construire une Seven roulante pour votre fils? Deux solutions... coûteuses :
- Auto Arc Distribution
Les Brülins
Vieille Eglise
78120 RAMBOUILLET (France)
Coût : +/- 380.000 FB



Martin



- Marcarian (7 et Cobra)
31, av. du Général Leclerc
Domaine de l'Epine
91760 ITTEVILLE (France)
Coût : à partir de 400.000 FB

MODELISME : Pour vous consoler pendant l'hiver, deux autres possibilités... beaucoup moins coûteuses!

Lotus Super Seven Serie II
Tamiya ech. 1/24e
Disponible chez Motokit. Prix : 650 FB

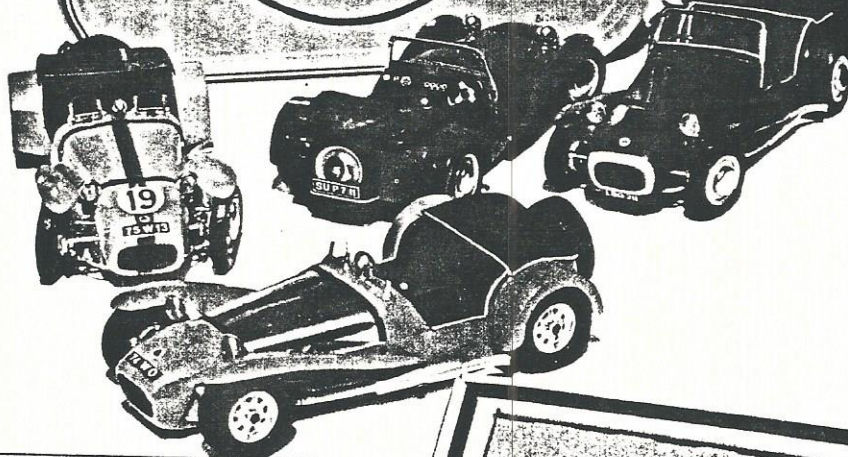
Daniel Maron
Bd de la Présentation, 4
13013 MARSEILLE
Réalise de magnifiques Seven séries I et II à l'échelle 1/12e. Un travail artisanal exemplaire.

TECHNIQUE : Alarme Hyper Frequence
Avons testé et monté ce type d'alarme : très efficace!
Station de montage ARS
Brusselse steenweg, 466
3090 OVERIJSE
Tél.: 02/657.50.00.
Fax.: 02/657.52.70. Monsieur Vincent Martens
Prix spéciaux pour nos membres.

Motokit offre la possibilité de monter des freins arrières à disques. Sur devis.

De même, nous pouvons faire gonfler votre moteur. Plus de puissance, plus de couple. 1600 ou 2000.

Auto VIP : invention géniale. Si vous ne possédez ni pont, fosse ou cric. (Voir annexe).



MODÉLISME

Du dessin à la lime

A l'heure où les Lotus Seven trouvent leur... même souffle — le Trophée Super Seven groupant les authentiques et le Trophée Caterham fournissant les répliques — Daniel Maron, un lecteur fidèle et provençal, non content de dessiner de belles autos (on vous en reparlera), sait manier la lime. Il a précédé les événements et ouvre déjà la saison 1990 avec un lot de très jolies maquettes réalisées pour l'essentiel en aluminium à l'échelle 1/12^e soit environ 27 cm de longueur hors-tout pour ces Série I et II polychromes. Il s'agit là, bien sûr, d'un véritable travail artisanal, garanti « cousu main ». Daniel Maron, 4 bd de la Présentation, 13013 Marseille.

Sans remonter au déluge en évoquant les yeux émerveillés de ceux (on en connaît !) qui, il y a plus de 50 ans, découvrirent les célèbres et déjà fameux coffrets Solido, reconnaissons que le principe des belles et (si possible) grandes boîtes fut toujours très apprécié. Surtout en fin d'année ! CORGI TOYS paraît conscient du phénomène qui, après d'autres marques, a lancé, en séries limitées, quelques tandems à connotation P&T « Made In GB ». On trouve aussi des ambulances et même un tramway. Pour l'essentiel les camions sont des Bedford et les voitures des Morris Minor. Prix variables selon thèmes entre 250 à 350 F.

Avec HECO Modèles on quitte franchement l'utilitaire. Ce présentoir ne se contente pas d'offrir une F40, son moteur et son emblème, mais on trouve aussi un plan quatre vues et même trois tirages couleurs de la GT du souvenir. Le tout numéroté et prêt à poser, est vendu 2800 F.

On connaissait — entre autres monoplaces — les Matra MS 6 de TENARIV, voilà, et toujours sous le même pavillon, une Alpine Renault F3 de la saison 1967. Plus spécialement la voiture que le regretté Patrick Depailler conduisit à la victoire cette année-là, à Montlhéry, lors du meeting printanier de l'A.G.A.C.I.

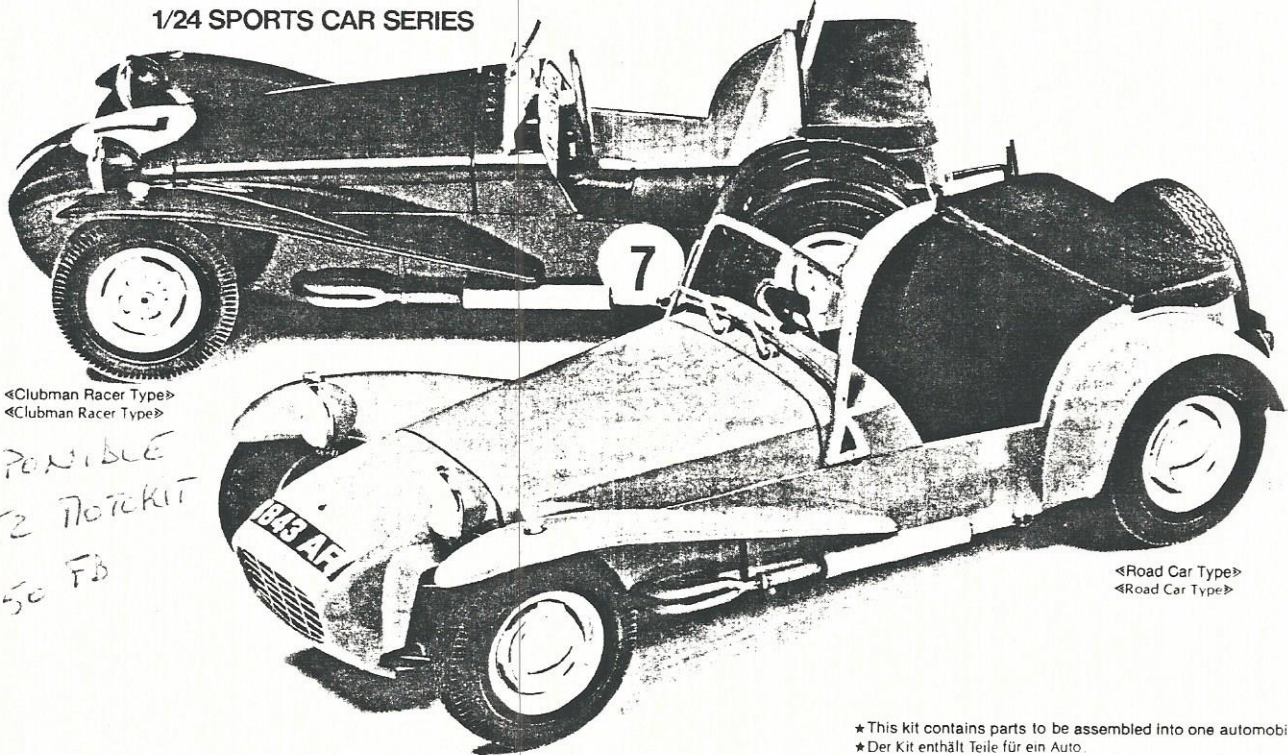
Apparemment le gain de place n'est pas le seul atout des spécialistes ou adeptes des micro-échelles. Les constructeurs y prennent leur part qui aujourd'hui réalisent quasiment des miracles. Capot moteur ouvrant, hard top amovible, on a des doigts de fée chez HERPA et cette série n'a pas volé son appellation « High Tech » !





LOTUS SUPER 7 SERIES II

1/24 SPORTS CAR SERIES



«Clubman Racer Type»
«Clubman Racer Type»

«Road Car Type»
«Road Car Type»

DISPOSABLE
CH52 NoteKit
650 FB

★ This kit contains parts to be assembled into one automobile.
★ Der Kit enthält Teile für ein Auto.

The Lotus Seven grew out of Mr. Colin Chapman's sporting interest in the Austin Sevens, and was a direct development of the Lotus MK. VI. The early layout had simple body panels attached to a sturdy space frame, motorcycle type fenders and little protection from inclement weather. England, during the late 1950's, required a heavy purchase tax on all new cars. A factory built Seven would cost 1,036 lbs (\$2900.00) of which 346lbs (\$968.00) was tax. Chapman decided to take advantage of the tax rule and offer a comprehensive kit which could be assembled in a short time without any special tools. This meant that a sports car enthusiast could obtain a very high performance vehicle for a cost of only 526lbs (\$1472.00). It is a real credit to the designers that after a period of 25 years, the car is still available in kit form, and is still being built, driven, and cherished by sports car enthusiasts around the world. The Lotus Super Seven is powered by a Ford Cosworth 4 cylinder 1.3 liter engine using two dual throated Weber carburetors, which produces 83 BHP at 6,000 RPM. This engine transmits its power through a four speed gearbox providing a top speed, at 6,000 RPM, of a little more than 160km/h. Front suspension is an independent wishbone using helical coils and anti roll bar. Steering is a very tight

rack and pinion system that is quite responsive. Brakes are of the drum type, simple, positive and effective. Rear wheels are mounted on a rigid axle and damped by large coil springs.

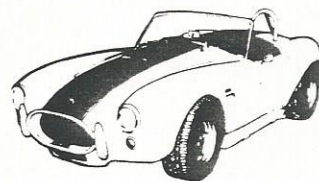
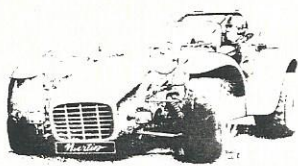
The Lotus Super Seven is a true sports car with few creature comforts. If you are looking for a smooth ride in luxurious comfort the Lotus Seven is not for you. If you are looking for phenomenal performance, economical operation and pure fun, then this car will do that, and more. Used by car clubs for racing events, it has won more than its share of honors, and will go on to win even more. Light in weight and with more than enough power, plus the superb road handling it is by far the finest kit form automobile you could obtain.

* * *

Colin Chapman hatte grosses sportliches Interesse an den Austin Seven's und daraus entstand dann der Lotus Mk. VII. Die erste Ausführung hatte eine einfache Karosserie auf einem robusten Gitterrohrrahmen, Schutzbleche wie ein Motorrad, sowie einen kleinen Schutz vor rauhem Wetter. Gegen Ende der 50er Jahre verlangte England eine sehr hohe Verkaufssteuer für alle neue Wagen. Ein

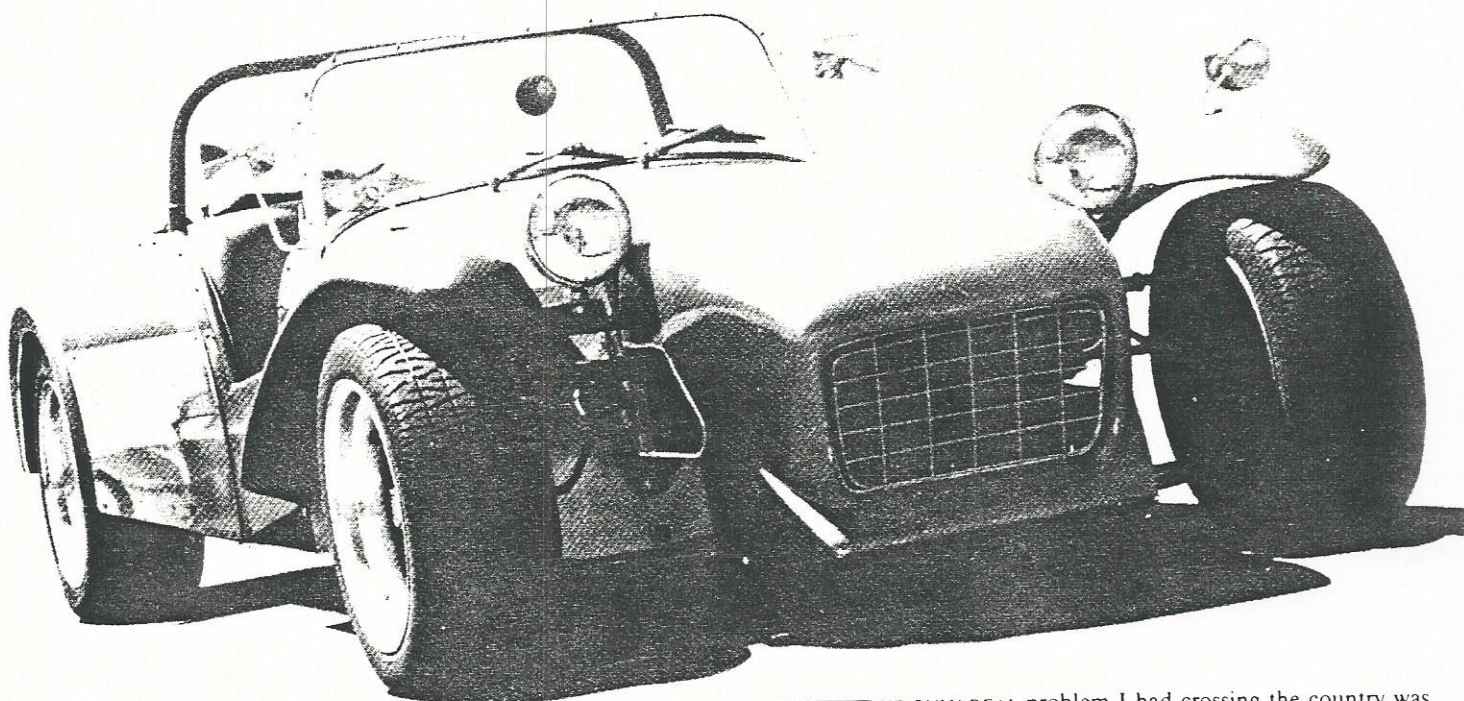
fabrikproduzierter Seven kostete ca 2900.00 Dollar, die Steuer betrug dann darauf nochmals 968.00 Dollar. Chapman fand aus den Steuervorschriften heraus, dass ein Auto im Selbst-Baukasten-Prinzip, welches ohne Spezialwerkzeuge zu einem Wagen mit grosser Leistung zusammengebaut werden konnte, um 1472.00 Dollar verkauft werden kann. Erstaunlich ist, dass diesen Baukasten auch heute, nach rund 25 Jahren immer noch von vielen Sportwagen-Fans gekauft, gebaut, gefahren und heiss geliebt wird. Der Lotus Super Seven hat einen Ford Cosworth 4 Zylinder Motor mit 1,3 Liter, zwei Weber-Doppelvergaser und bringt 83 BHP bei 6000 RPM. Mit einem Viergang-Getriebe geht der Tacho auf über 160km/h. Die Vorderradaufhängung hat unabhängige Querlenkerarme mit Schraubenfedern und Stabilisatoren. Die Steuerung geht über eine sehr stramme Zahnstange und ist ziemlich direkt. Als Bremsen gibt es Trommelbremsen, welche sehr zuverlässig sind, die Hinterräder sind an einer starren Achse montiert, haben grosse Schraubenfedern als Stossdämpfer. Der Lotus Super Seven ist ein richtiger Sportwagen, wenig Komfort, aber eine grosse Leistung ausserdem sehr wirtschaftlich und macht viel Spass beim Fahren. Mit leichtem Gewicht und grosser Kraft bei bester Strassenlage dürfte dieser Auto-Kit im Massstab 1:1 bei weitem das Beste sein, was man bekommen kann.

Martin



REPLIQUES SUPER SEVEN : Nous connaissons tous la Donkervoort, la Westfield, la Martin bien sûr... mais qui a déjà entendu parler de la ROTUS SEVEN, made in USA (moteur Toyota!) et de la BIRKIN 7 (USA) à ne pas confondre avec une actrice bien connue!! (voir annexes).

PETITES ANNONCES : Lorsque vous avez des choses à vendre, quoi que ce soit, n'hésitez pas à nous faire parvenir vos annonces. Nous les diffuseront dans le News Letter.

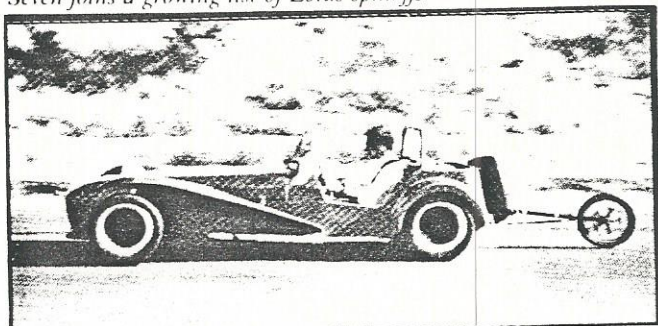


THE ROTUS SEVEN

*An English roadster
made in America,
with a Japanese accent*

BY PETER EGAN

Low, agile, basic and great fun to drive, the Maryland-built Rotus Seven joins a growing list of Lotus spinoffs.



PHOTOS BY THE AUTHOR

"THE ONLY REAL problem I had crossing the country was eating Rye Crisp with the top down, because the crumbs blow into your eyes," said the windblown, sun-burned gentleman in my office.

Most owners of original Lotus Sevens would be thrilled to have driven from Maryland to California at an average speed of 70 mph with no more than minor food problems; but the car that arrived at our office was not a regular Lotus Seven, nor was its driver, Chris Custer, a regular Seven owner (as if there were such a thing).

He's a Toyota dealer from Frederick, Maryland who bought his wife a \$500 Lotus Seven for Christmas 20 years ago and restored it to new condition. Like many Seven owners, he spotted a few places where the design could be improved. So six years ago he started his own small car company, Rotus Ltd (7315 Parkview Dr., Eastview, Frederick, Md. 21707).

The product (33 sold so far) is an obvious Lotus Seven-based design with an oriental spin put on the pronunciation in honor of the all-Japanese drivetrain. Cars have left the factory with Mazda rotary and Nissan engines, but most are built with Toyota components. The car Custer drove to California is his basic cooking version, powered by a 1.6-liter twincam Corolla GT-S engine in basically stock form, except for a pair of 40-mm Mikuni side-draft carburetors mounted on an HKS intake manifold. Optional are a 2.0-liter Toyota twincam or the 6-cylinder Supra engine. Other Toyota bits are the Corolla 5-speed transmission and disc-brake rear axle, and Corona front disc brakes and spindles.

The mild-steel tube frame follows general Lotus Seven form, but with some important departures. First, it's stronger and heavier (1235 lb dry) with added triangulation and a full frame structure running through the transmission tunnel. Second, the suspension has been changed, with formula car-type rocker A-arms and inboard springs and shocks at the front, while the rear axle is located by four trailing links and a Panhard rod.

Custer also widened the chassis 2.0 in., not only for added hip room, but also to allow the sidedraft carbs to fit under the hood without side scoops. There's a bit more leg room, too, and the instrument panel is slightly raised for knee clearance. Brake and clutch pedals are suspended from a race-style Tilton double master-cylinder assembly with adjustable brake bias. Bodywork and bonnet are aluminum with fiberglass fenders and nose, in traditional Lotus fashion.

The Rotus was left at our office for a couple of days, awaiting its owner, Mark Levine, who planned to collect it and drive up the coast to the Monterey Historic Races and then back to the East Coast. So I took the car for a 100-mile spin to our Carlsbad test track and back.

Acceleration on the road is brisk, if not mind-boggling, and the Toyota twincam (which must be one of the nicest engines ever built) sprays wonderful whooping sports-car noise all over the highway—and into your left ear—from its side-mounted glass-pack muffler. Ride is firm, with plenty of vintage fender-shake on rough pavement, but much improved from the old Seven, whose rear end was prone to leapfrog sideways over road seams and centerline paint. Steering through the Toyota rack-and-pinion box is slower than the steering of the Sevens of yore, so there are no unexpected darts and twitches.

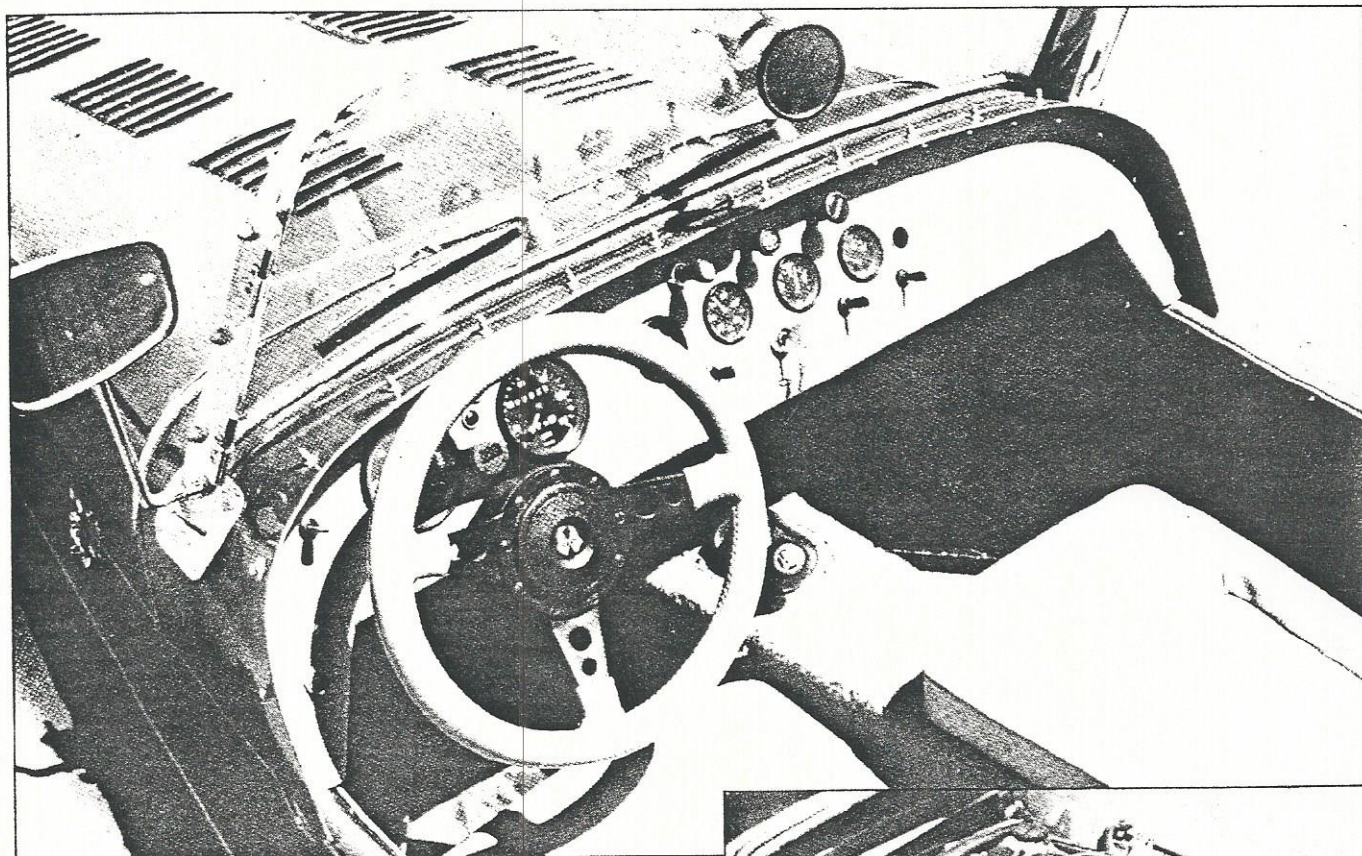
Leg room, even for a 6-ft 1-in. driver is fine, and the Tilton pedal unit can be adjusted for different drivers. The pedals are quite close together, however, favoring the narrow-footed. With the driver's footwell just aft of the exhaust header, the footwell is oven-like on a hot day, and I could have used a slab of asbestos, or thicker shoes. The very short-throw gear lever is right where it

should be and is shifted by wrist action. A nicely made top and side curtains come with the car and are easily stowed in a narrow-but-deep luggage area behind the large 15.6-gal. fuel tank.

At Carlsbad we scrubbed the acceleration test because the car developed a sudden case of rear-brake drag (later traced, would you believe, to a thread of carpet in the rear-brake line), but in the slalom we found the Rotus' limits to be very high on its fat 205/50-15 BFGoodrich Comp/TAs. The car is well balanced and understeers slightly, or can be tossed into oversteer, but has to be thrown hard to make it break loose. Narrower tires might actually make it more fun and slidey to drive.

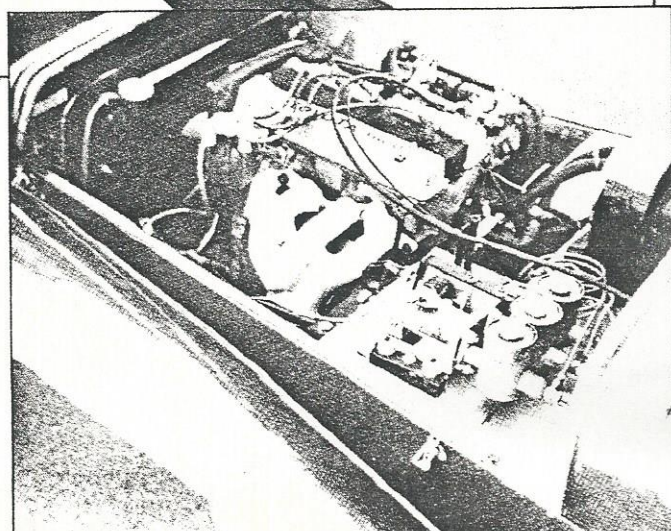
The Series II and III Lotus Sevens have always looked best to me when they are simple, unadorned and basic, and I generally get my back up when people tell me they have made the design "better." With the Rotus, I could live without the chin spoiler and the wide, high-tech composite wheels (Panasports or Minilites would have the proper vintage look), and less elaborate upholstery would be nice; but generally the car is restrained and good-looking.

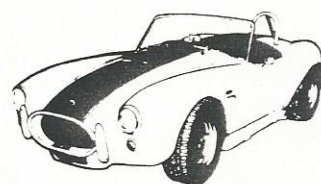
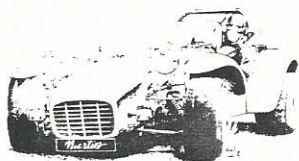
The Rotus Seven comes in any of four stages, from a basic chassis kit, sans drivetrain, instruments and road gear, for \$8395, to a turnkey car (where state regulations allow) for \$17,800. 



The Rotus footwells have been extended beyond original Lotus Seven specs; the instrument panel has been raised slightly for knee room.

The Toyota 1.6-liter twincam engine sits well back in the engine bay and makes fine noises. A large Celica radiator keeps it running cool, even in freeway traffic.





4. ACTIVITES

ZOLDER : 23 mars 1991.

Date à noter dans nos agendas. Dans le cadre du "jumelage" du club Super Martin avec l'écurie Toison d'Or, nous sommes conviés à participer à la journée Toison d'Or à Zolder. Nous aurons l'occasion de rouler sur le circuit et de participer à une série d'activités (écolage anti-slip, étude de trajectoires, mini-courses etc. En temps voulu, nous vous transmettrons les directives pour participer à cette superbe journée. L'écurie Toison d'Or, pour des raisons d'organisation et de logistique, nous demande de lui communiquer les noms des participants le plus vite possible. (voir bon de participation en annexe).

Etant donné que ce sera notre première sortie Club de 1991, nous comptons particulièrement sur votre présence.

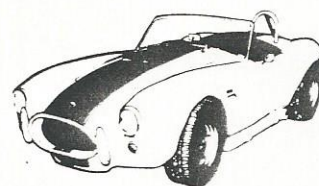
CALENDRIER DES MANIFESTATIONS

- 11-13/01/91 : Racing and Sport Trade Show de Liège.
Hall de Coronmeuse.
- 17-27/01/91 : Salon du véhicule utilitaire. Heysel, BXL.
- 07-17/02/91 : Salon de l'Auto, Amsterdam, Holland.
- 15-24/02/91 : Retromobile, Paris, Porte de Versailles.
- 16-17/02/91 : Bourse Automobile, Wieze, Oktoberhallen.
- 09-10/03/91 : Antwerpse Old-timer, Nationale Bouwcentrum.
- Juin 1991 : IMPORTANT.

Martin parle d'organiser, aux Sables d'Olonne, une grande réunion internationale se déroulant sur un Week-End. Directives suivront.



5. PRESSE



MOTOKIT reste toujours à la une :

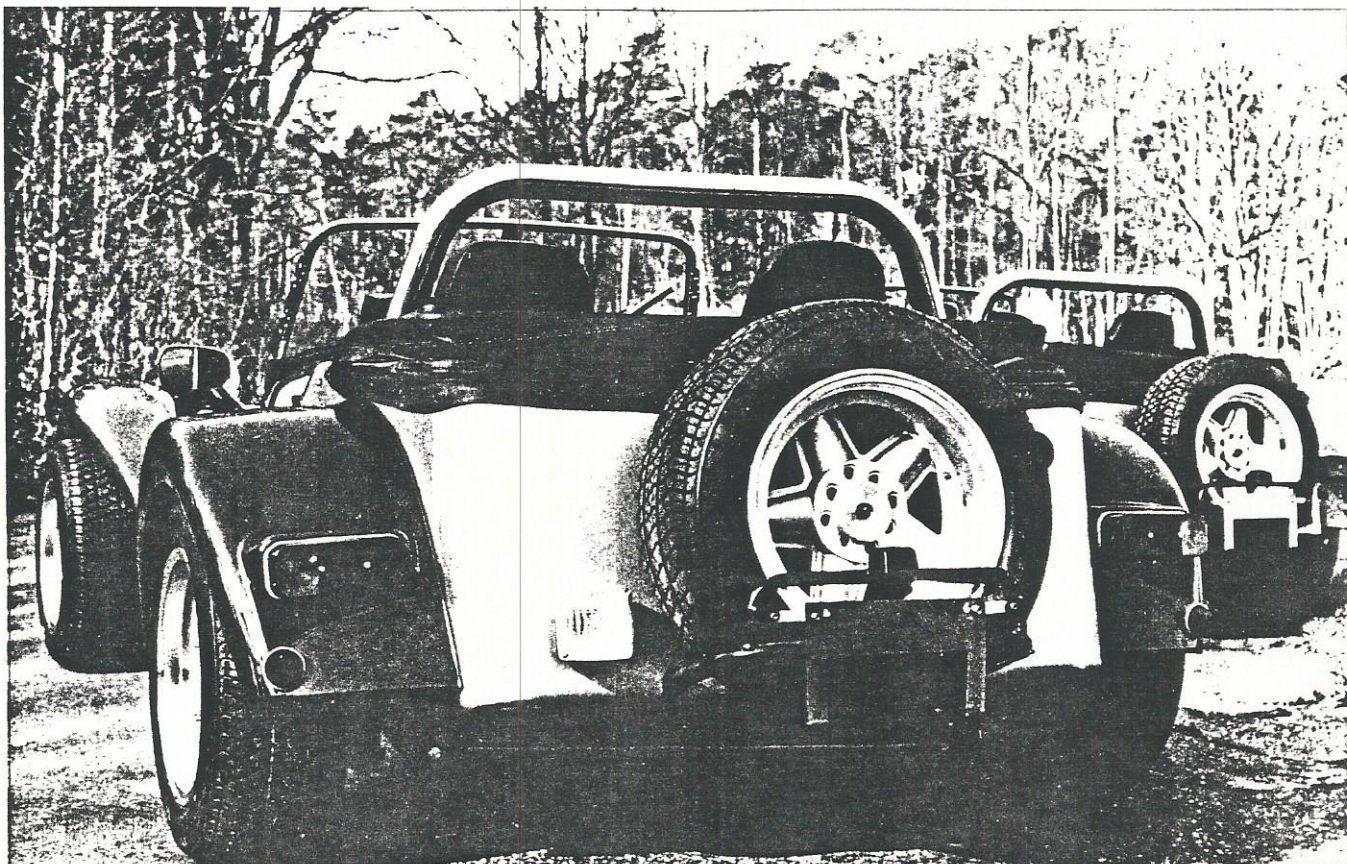
- PROMOTOR, n° 66 du mois d'août 1990, consacre sa rubrique "Découverte" à cette passion qu'est la conduite de la Martin.
(voir annexe).
- BLEU PETILLANT, revue de loisirs, n° 4 du mois de décembre 90 est à acheter... l'évasion sous toutes ses formes vous attend. (voir annexe).

ENVOUTANTE SEVEN

Nous avons récolté, depuis 1988, une cinquantaine d'articles dans diverses revues internationales traitant de la Seven.

Cette compilation d'articles donne plus ou moins 250 pages d'informations et de photos et est disponible au secrétariat.

Que nous soyons possesseur d'une Martin, Caterham, Donkervoort Westfield ou d'une véritable Lotus Seven, nous possédons tous cette même passion à l'état brut qu'est la route en Seven.



**Vous voulez
du Super....
voici la**

«SUPER MARTIN»

Dès que l'on approche ce superbe
cabriolet, c'est l'extase....
mais dès que l'on en a fait le tour,
une seule envie subsiste:
retomber non pas sur terre, mais
dans le baquet de ce bolide qui vous
invite à prendre la route.

Installons nous en ayant pris soin de bien se
chausser, le pédalier style monoplace accep-
tant mal les galoches. Contact, le FORD 2l.
vous répond d'un bruit on ne peut plus enga-
geant et vous invite à avaler des kilomètres de
bitume.

Nous quittons la capitale en direction de Zol-
der et une fois sur l'autoroute... pied au plan-
cher. Au départ, nous étions un peu secoué,
mais vous l'aviez déjà compris: ce n'est pas
une voiture ni pour faire les courses (au maga-
sin je parle!) ni pour promener jolie maman.
Mais en parlant de pied; levons le un peu de
l'accélérateur, car nous aurions vite des en-
nuis avec la maréchaussée (profitons-en pour
parler un peu de données techniques et de
performances: voir encadré).

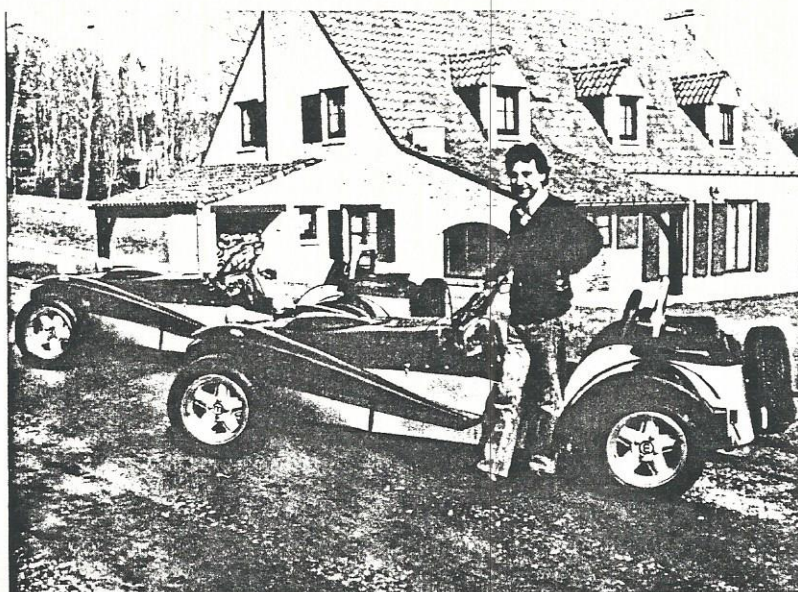
Pour ce point, l'importateur monsieur J.P. Dar-
denne ou son attaché commercial J.L. Teyss-
dre le feront mieux que moi et avec plaisir lors
de votre passage chez Moto Kit au 362, Chaus-
sée de Wavre à Grez Doiceau après avoir pris
rendez-vous au 010/84.12.80.

Mais d'où nous vient cette «SUPER MARTIN»?
«MARTIN PRODUCTION» tous les férus de la
moto connaissent pour leurs superbes et effica-
ces cadres. Devant l'invasion du marché par les
Japonais, la société décide en 1982 d'exploiter
ses connaissances techniques en matière de
chassis tubulaires en vue du développement
de chassis automobiles: une reconversion quoi.
Homologuée en France en 1985, la SUPER
MARTIN est importée et homologuée en belgi-
que par les soins de Moto Kit qui vous offre deux
possibilités, soit le «clés en mains, soit le kit qui
est la formule la plus prisée car d'une part,
après seulement quelques 200 heures de tra-
vail à partir du kit de base, vous avez un véhi-
cule personnalisé au maximum et d'autre part,
vous pouvez rechercher bon nombre de pièces
(arbre, pont, moteur...) sur le marché de l'occa-
sion, ce qui peut réduire considérablement le
coût de la voiture qui est pourtant abordable au
départ.

Moto Kit suit votre montage tout en vous con-
seillant. Les clients déjà existants et le patron...
«tous y sont copains». C'est l'esprit club, avec
organisation de rencontres au cours desquel-
les les dernières trouvailles s'échangent et la
passion se partage.

Une fois votre voiture assemblée, une visite
dans les ateliers de Grez-Doiceau suffit pour
obtenir le certificat de conformité.

Moto Kit exporte annuellement une quinzaine
de véhicules (assemblés) vers le Japon, pays
au «Top Niveau» en matière de mécanique et
d'exportations automobiles. Ces japonais con-



naisseurs sont friands de cette voiture totalement européenne (chassis français, moteur allemand, pièces anglaises et préparation belge). N'est-ce pas là une preuve irréfutable que le possesseur d'une Martin a en main une belle mécanique?

Dans un proche avenir, Moto Kit se tournera vers le marché Allemand, Italien et Espagnol et surtout, plus important pour nous belges, élargira sa gamme en nous proposant un nouveau véhicule: une réplique de la légendaire «COBRA 427 RACING» propulsée par un 3 litres V6 de 170 cv... rien que ça. Nous vous présenterons évidemment cette merveille dans un prochain numéro.

Tiens, nous sommes déjà à Zolder... mais au fait, que venons-nous faire ici? Nous avons rendez-vous avec la Martin version course..... et oui, ça existe...

Un peu de gymnastique pour sauter dans le baquet et c'est parti pour un tour de circuit. Ça déménage avec Philippe Heraly.

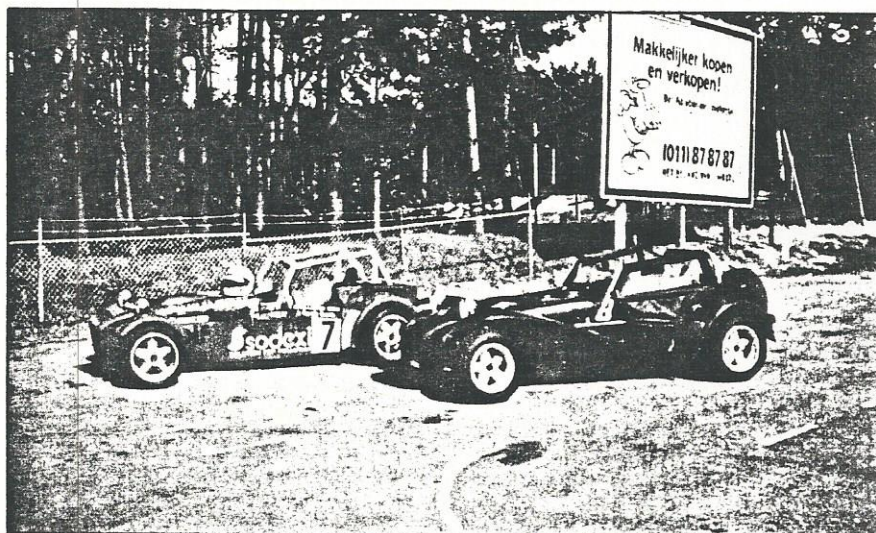
Venu à la compétition tout simplement en recevant d'un copain un formulaire d'inscription au volant DENIM, il participe et se qualifie pour la finale qu'il termine 11ème. Remarqué par André PILETTE qui lui propose de suivre des cours de monoplace, il le fait et gagne le volant en 1984. Suite logique, Philippe loue une Formule Ford et fait 3 courses PROFORMULA qui sont 3 podiums (2e, 1er, 1er).

Bien sûr, la saison suivante, c'est le saut en championnat d'Europe; mais voiture détruite en sortie de route et défaut de budget... Ah! ce foutu pognon... c'est la fin et l'impasse la saison suivante.

«Qui a goûté à la compétition, ne sait plus s'en passer»: c'est bien connu. Philippe rencontre J.M. Delporte et se lancent tous deux en endurance provinciales. 2ièmes du championnat en première saison et pourtant avec différences et même nombreuses voitures pas toujours très fiables. Il faut une solution. et c'est là que «MOTO KIT MARTIN» intervient.

Cette saison, ils disputent le championnat A.S.A.F. sur une MARTIN préparée par BUSI-NARO et sponsorisée par SODEXI.

C'est la pôle à la première de Zolder devant les

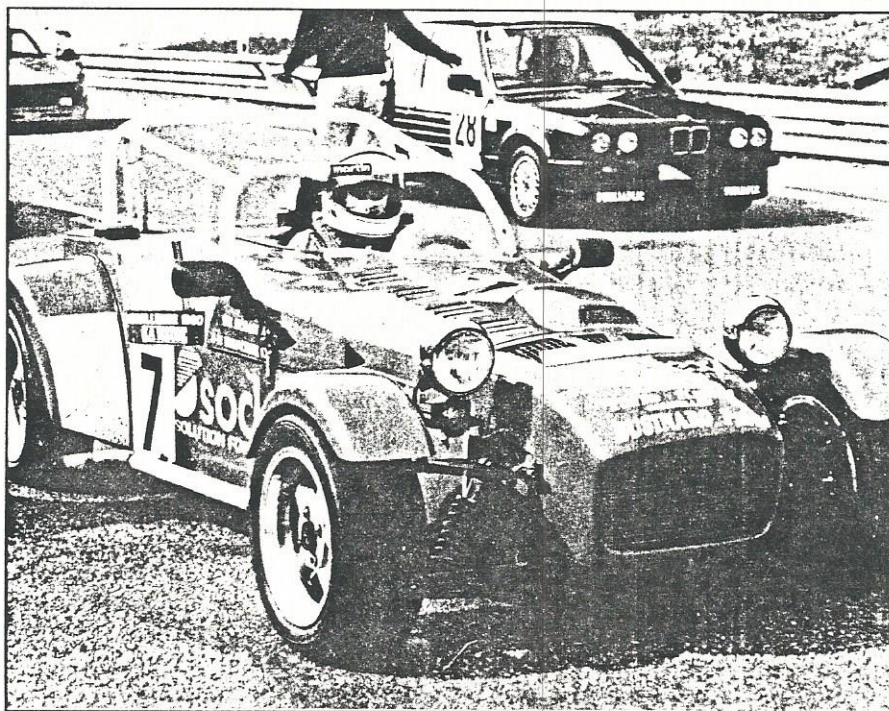


«BM» et autres «GTi» et pourtant, cela n'est qu'une préparation pour la saison prochaine. SODEXI est une société d'exploitation et d'inventions, et s'occupe entre autre de recyclage de produits chimiques et des problèmes de pollution et d'économie d'Énergie. Le but de l'association sportive est de faire rouler en compétition dès la saison prochaine la MARTIN avec un moteur à carburant biologique.... et oui et ce n'est pas tout...

Grâce à cette initiative, Moto Kit se tourne vers la compétition et envisage de mettre sur pieds dès la saison 1991 un challenge pour les pilotes évoluant sur MARTIN au sein des courses A.S.A.F.

Quand l'on connaît le budget nécessaire pour aligner par exemple une BMW série 3 et que l'on sait qu'une saison en MARTIN sans se priver de jantes, ni de casses peut se faire avec plus ou moins 1.200.000 achat de la voiture compris. C'est belle formule de promotion. Intéressés? ... contactez J.P. DARDENNE ou J.L. TEYSSEDER au 010/84.12.80.... ils sont sympas, aiment ce qu'ils font et le font bien.

Raymond Euchamps.



Quelques données techniques

La Martin est composée d'un châssis tubulaire en acier recouvert de panneaux d'aluminium rivetés. La carrosserie est en polyester. La suspension avant est à roues indépendantes avec doubles triangles superposés, amortisseurs hydrauliques et ressorts hélicoïdaux. La suspension arrière est constituée d'un essieu rigide avec traits de guidage latéraux et barre Panhard couplés à des amortisseurs hydrauliques et ressorts hélicoïdaux. La motorisation fait confiance à un 1.600 ou un 2.000cc d'origine Ford. L'ensemble pèse 640kg en ordre de marche et autorise une vitesse de pointe de l'ordre de 190km/h.

Dimensions:

Longueur hors tout	3680mm
Largeur hors tout	1680mm
Hauteur	1150mm
Empattement	2300mm
Voies AV/AR	1305mm
Poids	640kg
Capacité essence	38 litres
Capacité huile	4 litres

Budget pour un véhicule entièrement monté

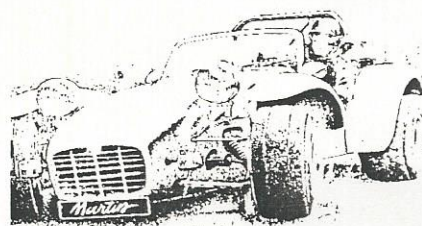
-Finition simple	
1600cc	779.000 + TVA 25%
2000cc	794.000 + TVA 25%
-Finition classique	
1600cc	804.000 + TVA 25%
2000cc	819.000 + TVA 25%
-Finition luxe	
1600cc	832.000 + TVA 25%
2000cc	847.000 + TVA 25%

Prix du kit de base comprenant

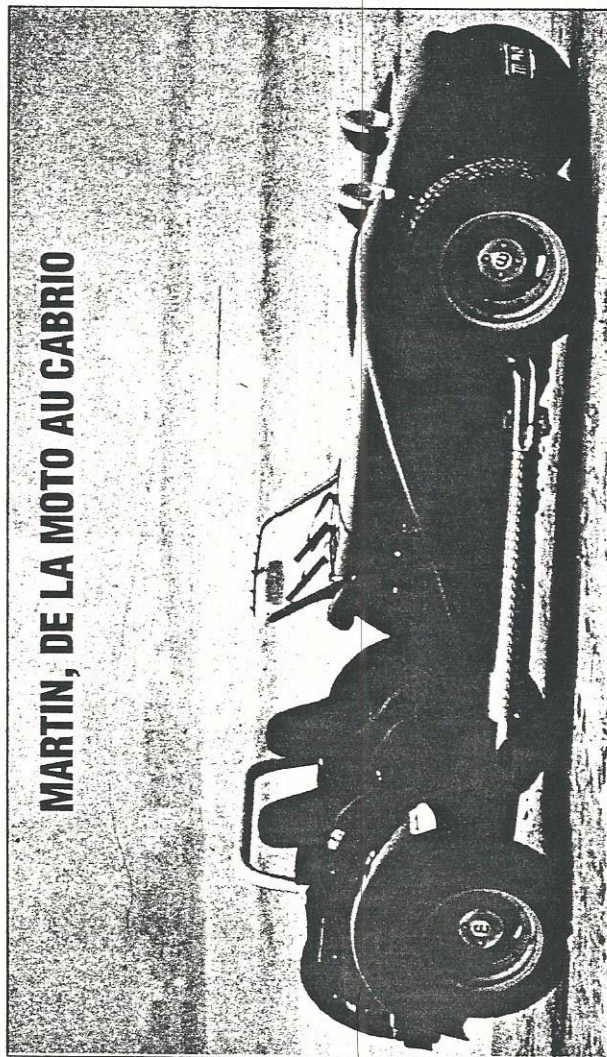
- châssis tubulaire recouvert de panneaux d'aluminium
- tous les éléments en polyester
- cadre de pare-brise avec support
- triangles et barres de suspensions AV et AR
- support moteur
- volant et colonne de direction
- kit pédalier
- réservoir à essence et accessoires
- 4 amortisseurs
- 4 ressorts amortisseurs
- ligne d'échappement chromée
- coque de siège sans garniture

Prix: 342.900 + TVA 25%

**SUPER
MARTIN**



MARTIN, DE LA MOTO AU CABRIO



Fort de 16 années d'expérience dans la construction de cadres moto, largement réputés, le constructeur français Martin décide, dès 1982, d'exploiter ses connaissances pour développer des châssis automobiles tubulaires. Mais pour quelle voiture ! Ce superbe cabriolet est une fidèle réplique des véhicules des années cinquante et devrait faire craquer les nostalgiques. S'il est bien sûr possible d'acquiescer le véhicule « clé en main », équipé d'un moteur 1.600 ou 2.000 cc d'origine Ford, l'originalité réside surtout

dans le fait qu'il est possible d'acheter le kit complet et de monter la voiture soi-même. 200 heures et un minimum d'outillage sont nécessaires pour réaliser le montage... avec les précieux conseils de l'importateur belge, Moto Kit, dont les ateliers sont installés à Grez Doiceau (010/84.12.80). Il va sans dire que cette option nécessite un minimum de savoir-faire mais permet, une fois le travail terminé, de posséder un véhicule « très personnel ». En effet, libre à vous de disposer les instruments de bord, de choisir le

revêtement intérieur, la couleur, ... Le résultat final est très tentant et les 640 kg d'acier et de polyester vous emmèneront allègrement à 190 km/h grâce à des reprises « coup de pied au cul » très agréables ! Depuis peu, l'importateur est en mesure de proposer une nouvelle réplique issue des ateliers de Martin Production : la Cobra 427 Racing. Une copie qui respecte, au détail près, les dimensions de l'original. Disponible avec un V6 de 3 litres développant environ 170 chevaux, on peut parler d'un petit bijou.

SALON TRES SHOW A LIEGE

Le 4ème Racing & Sport Trade Show se tiendra du 11 au 13 janvier '91. Comme à l'accoutumée, il réunira bon nombre de véhicules ayant animé nos courses nationales, motos et voitures, mais aussi la Williams Renault de notre Thierry national, la Suzuki RGV 500 de Kevin Schwantz. Autre moment fort de cette manifestation : la remise des Casques d'Or aux pilotes élus par le public lui-même. Pour les amateurs de sensations fortes, rendez-vous avec un simulateur de la F1 Barclay qui les fera trembler.

Quant aux passionnés de tout terrain, il seront accueillis par un Espace Aventure qui les emmènera loin, très loin. Les « jeunes » ne seront pas pour autant laissés pour compte : les 14-17 ans pourront de fait prendre un volant, celui d'une Opel Corsa, et s'initier en compagnie d'un moniteur sur un circuit tracé sur l'esplanade. A voir et à vivre aux Halles des Foires de Liège.

HISTORIQUE ECURIE TOISON D'OR ASBL

Fondée le 02 décembre 1953, par une trentaine de "fanas" de l'automobile, l'Ecurie Toison d'Or a eu parmi ses membres les plus grands champions tant en rallye qu'en circuit ou autres disciplines.

Les plus grands rallyes tels que "Liège Rome Liège" - "Liège Sofia Liège" - "Tour Auto" et beaucoup d'autres furent gagnés par les O.Gendebien, P.Frère, L.Bianchi, G.Harris, G.Hacquin, J.Patte...

La F1 discipline suprême a aussi été une chasse gardée TOISON D'OR. En effet, comment oublier la brillante carrière de Jacky Ickx reconvertie en Top pilote de Rallye-Raid. T.Boutsen et plus récemment B.Gachot et E.Van de Poel défendent nos couleurs au plus haut niveau du sport auto.

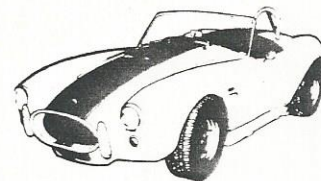
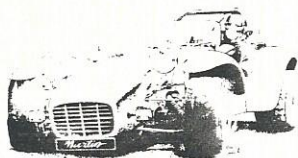
D.Theys, H.Huysman, P.Nève, E.Bachelart, P.Dieudonné, C.Bourgoignie, R. de Jamblinne ainsi que notre champion national J.M. Martin furent ou sont encore nos dignes représentants.

L'Ecurie fut également vainqueur de divers challenges:

-	Le LUCAS GIRLING	6 fois
-	Le MARTINI	4 fois
-	Le SOIR	4 fois
-	Le WYNNS	1 fois
-	Le UBEA CASTROL	1 fois

Enfin, l'Ecurie se targue d'organiser à Pâques, et ce depuis de nombreuses années, un meeting plus spécialement destiné aux amateurs. C'est ainsi que le Circuit de Zolder théâtre de cet événement fut le témoin des premiers tours de roues de nombreux futurs champions TOISON D'OR et autres...

Martin



7. BON DE RESERVATION

JOURNEE TOISON D'OR

DATE : 23 mars 1991

LIEU : Circuit de Zolder

LIEU DE DEPART : Motokit - Grez Doiceau

ITINERAIRE : A définir

PARTICIPATION AUX ACTIVITES SUIVANTES :

- Spectateur	0
- Lunch	0
- Anti-slip	0
- Piste	0
- Course	0 (non chronométrée)

TALON -REPONSE

A renvoyer au secrétariat, 24, Kastanjedreef à 3090 OVERIJSE.

Oui, je désire participer à la journée Toison d'Or.

Je serai accompagné de ... personnes.

Nom : Prénom :

Tél : Adresse :

Cobra 7 litres



Qui êtes vous Carroll Shelby?

Carroll Shelby... ce cowboy au physique de géant semblant directement sortir d'un film de John Ford, ce sympathique texan à la silhouette dégingandée familière des pistes et circuits internationaux...

Carroll Shelby et ses Cobras, deux noms qui sont intimement liés pour le prestige de la course automobile américaine, deux noms pour lesquels les fanatiques vouent un culte très particulier... A l'image de leur maître, les Cobras respirent la puissance.

Carroll Shelby, qui êtes-vous ? Né le 11 janvier 1923 à Leesburg, au Texas, Carroll Shelby se passionna pour les voitures dès son plus

jeune âge. C'est cependant dans l'aviation qu'il devait faire ses premières armes, en devenant pilote d'essais et instructeur de vol à l'U.S. Army. Avant la dernière guerre mondiale, l'armée de terre américaine possédait en effet sa propre aviation. Quittant l'avion pour la voiture, il abordait le sport automobile à l'âge de vingt-neuf ans, à l'époque de la célèbre course « Carrera Mexicana », au volant d'une M.G. « T-C » empruntée, avec laquelle il devait disputer et... remporter sa première compétition !

Les succès se répétant, sa progression fut rapide et il parvint à réunir, en 1956, la somme nécessaire pour se procurer une voiture « dans le coup » : une Ferrari 750 de 3 L de cylindrée qu'il menait quatorze fois à la victoire...

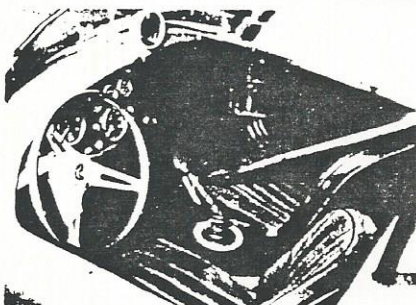
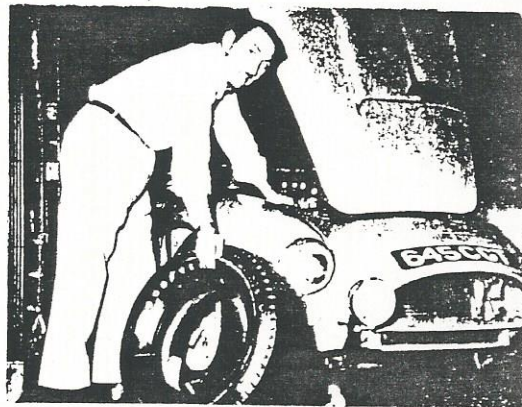
Champion des U.S.A. catégorie « voitures de sport » en 1956-1957, la presse spécialisée américaine lui attribua également le titre de meilleur conducteur de cette catégorie ces deux années-là et aussi en 1958, année au cours de laquelle il adhéra à l'écurie officielle Aston-Martin pour les courses de longue haleine.

La consécration de sa carrière lui vint en 1959, avec une victoire au classement général aux 24 Heures du Mans, en compagnie de Roy Salvadori, sur une Aston-Martin 3 L.

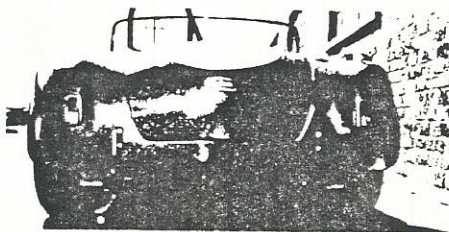
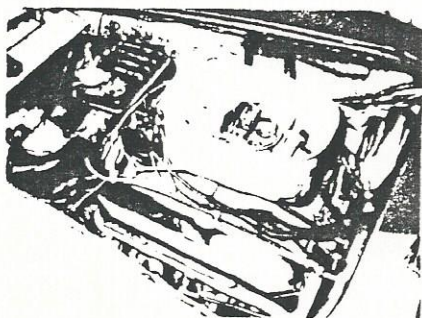
Carroll Shelby devait abandonner le pilotage des voitures en course en 1960, pour des raisons médicales ; cependant, il n'abandonna pas pour autant la compétition automobile puisque, voulant réaliser un vieux rêve secret, il prenait contact avec la

firme britannique A.C. Cars Ltd, qui construisait des automobiles sportives à moteur Bristol de 2 L de cylindrée et avec Ford-U.S.A. Projetant de construire sa propre voiture de sport, il voulait réaliser une sorte de cocktail, envisageant de monter un moteur Ford V-8 américain sous le capot et sur le châssis renforcé de l'A.C. anglaise. Après des contacts délicats avec le grand constructeur des Etats-Unis, Shelby obtint des Ford V-8 de 4,3 L (qui se substitueront plus tard, en 1964, au 4,7 L). A.C. Cars livra à Los-Angeles quelques bases de ses voitures et Goodyear offra son soutien pour les pneumatiques.

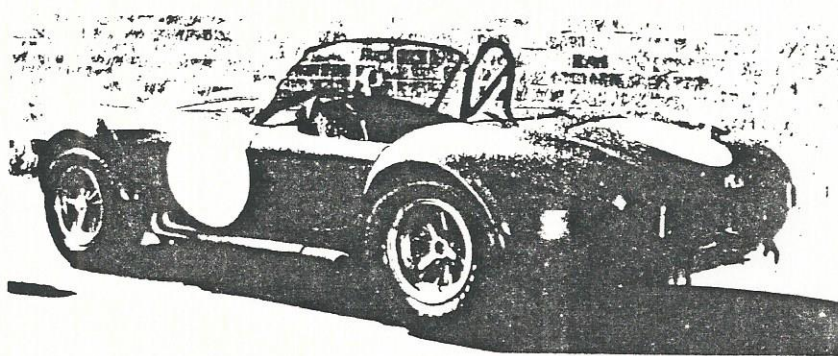
Monstrueuse, regorgeant de chevaux, la première Cobra vit le jour en 1962. Elle prévoyait à une gamme très variée des travaux de Shelby (qui s'étend de la Cobra 4,7 L et 7 L aux Ford G.T., en passant par les Mustang améliorées) universellement appréciés par les sportifs de l'automobile, travaux qui sont réalisés à côté de l'aérodrome de Los-Angeles, à la Shelby American Inc., qui occupe une superficie de 9000 m². Carroll Shelby, le patron, est devenu parallèlement le directeur du service course de Ford, service qu'il anime de son dynamisme. C'est à lui qu'incombera la responsabilité de cette équipe aux prochaines 24 Heures du Mans... Ses rivaux sont maintenant les Ferrari, qui lui ont pourtant offert de brillants débuts ! Gageons que l'homme au feutre à larges bords et au pantalon rayé, nous réserve encore beaucoup d'autres surprises...



Le poste de pilotage de la Cobra 427, version compétition. On notera la position inversée des vitesses commandées par le gros levier blanc disposé sur la couverture de boîte, ainsi que l'ancrage du tube de soutien et de renforcement de l'arcade de sécurité. Le moteur est alimenté par un carburateur Holbey à quadruple corps, c'est la moindre des choses lorsqu'il faut nourrir 485 ch.



La Cobra 427 de compétition : les choses deviennent sérieuses. Par rapport à l'ancienne version, le châssis a été élargi de 12 cm et renforcé en de nombreux points. Avec 920 kg et 485 ch, mieux vaut effectivement s'entourer du maximum de précautions et c'est pour cela sans aucun doute que cette voiture est équipée de ressorts hélicoïdaux et d'amortisseurs réglables (elle comportait à l'origine des ressorts à lames).



— Tu comprends, le gars qui achète une Cobra est inévitablement un monsieur qui aime la voiture, « ce » genre de voiture. Il aime donc conduire et là tu peux me croire, il en a pour son argent (58.000 F !). J'ajouterais que le gars en question n'est pas obligé d'être un « dingue » ; les 425 ch de ce moteur n'empêchent pas de rouler à 60 kmh en quatrième, la souplesse de celui-ci est tout simplement étonnante. Et puis, lorsque tu en as marre, il suffit d'appuyer.

Tu veux que je me résume ; tu vois, sans considération de prix, pour moi la Cobra est une des voitures les mieux adaptées à la conduite extrêmement rapide. Elle a été pensée par des gens qui savaient ce qu'était la vitesse et, surtout, ce qu'elle exigeait sur le plan

conception. Shelby n'est pas un gamin ; te dire qu'il destine cette bagnole au pépère de 60 ans, non, restons sérieux mais, je te le répète, le gars dans le coup n'a rien à craindre.

Remarque, cette version-là, c'est la paisible, la « Street » comme ils l'appellent, mais il y a aussi la 7 L compétition avec... 100 ch de plus ! Je ne l'ai conduite qu'une seule fois en course, l'an dernier au Grand Prix d'Angola. Alors là, c'est le monstre. Quand tu démarres, on te suit à la trace pendant... 150 mètres. Il faudrait au moins la piste de Bonneville pour pouvoir mettre le pied au fond. Je me souviens, comme il fallait quand même que je m'habitue, en début de course, j'ai suivi la Ferrari P2 de Piper puis, comme ça commençait à aller, j'ai quand même passé la... quatrième et hop, au

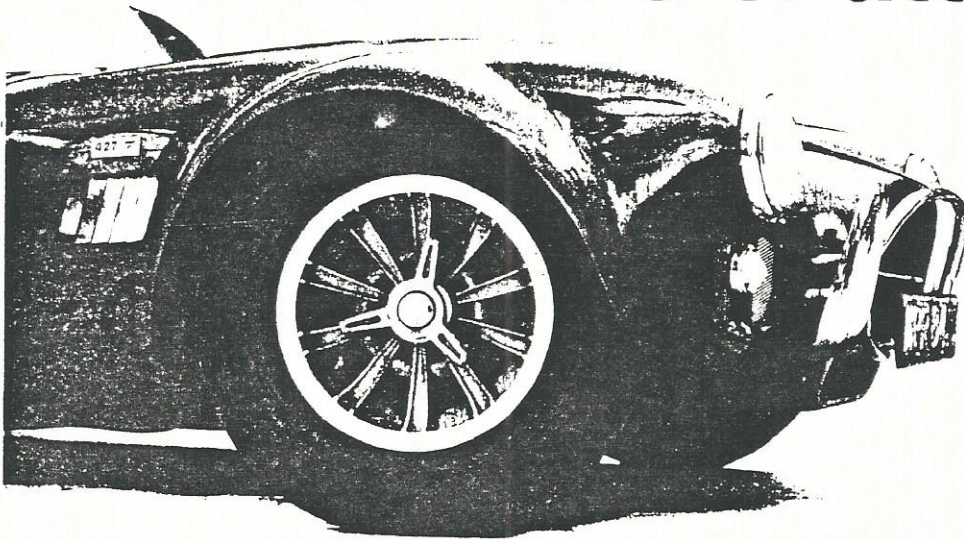
revoir Piper. Remarque, il m'a revu après car, là-bas, les bords de trottoirs sont plutôt mauvais mais il a quand même dû être impressionné le David. La preuve ? Il vient de gagner les 500 Miles de Brands-Hatch sur une... Cobra 7 L !

— En dehors de tous les bons souvenirs que cette voiture a pu te laisser, n'as-tu jamais connu de frayeurs particulières à son volant ?

— Non, franchement non. Tu peux ne te faire peur avec cette voiture que si tu la crains avant même de l'essayer. La Cobra, c'est comme la vie en général, si on a peur, on est cuit, on ne fait plus rien !

Sur ce, Jo reprend le tournevis avec lequel il réparait la porte de la voiture qu'il pilotera un prochain dimanche et se remet à siffloter : « Que c'est beau, c'est beau la vie... »

Ce monstre si attachant :



ELLE est sans doute la voiture dont on rêve le plus lorsque l'on est très petit et qui vous fait un peu regretter d'avoir grandi lorsqu'il faut lui faire donner son maximum.

C'est sans doute pour cela que nous n'avons pas hésité à lui faire l'honneur de la couverture de ce numéro.

Son évolution, son comportement, ses succès ont été évoqués en de nombreuses circonstances dans nos colonnes. Mais à dire vrai, plusieurs numéros suffiraient à peine pour rendre fidèlement tout ce qu'elle peut avoir de fantastique et d'insolite.

La Cobra, c'est la performance au sommet, 425 ch pour la version client et 485 ch sur la version compétition.

On trouvera ici la petite histoire de son créateur Carroll Shelby et les impressions de Jo Schlesser, sur cette voiture qu'il a pu piloter en plusieurs circonstances.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES 427 COBRA

DIMENSIONS GÉNÉRALES

Empattement : 228,6 cm
Longueur : 396,24 cm
Largeur : 172,72 cm
Hauteur : 124,46 cm
Voie (AV-AR) : 142,2 - 142,2 cm
Poids : 975 kg

COQUE

Panneaux en aluminium. Châssis léger en tubes d'acier.

MOTEUR

Type : Ford V-8 - soupapes en tête.
Cylindrée : 7 litres.
Alésage-course : 102,2 x 96,2 mm.
Puissance : 425 ch à 6 000 tr/mn.
Couple : 66,4 mkg à 3 700 tr/mn.
Carburateur : 2 x 4 V Holley.
Taux de compression : 11,5 : 1.

TRANSMISSION

Boîte de vitesses Ford à 4 vitesses synchronisées.

RAPPORT DE RÉDUCTION PONT AR

3,54 : 1.

SUSPENSION

Indépendante AV et AR - Ressorts à boudin - Amortisseurs hydrauliques.

FREINS

A disque, Girling.

ROUES

7 1/2 x 15 alliage léger.

PNEUS

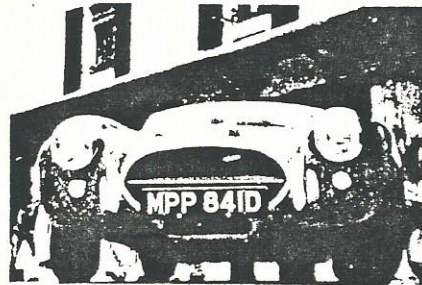
8.15 x 15

PERFORMANCES

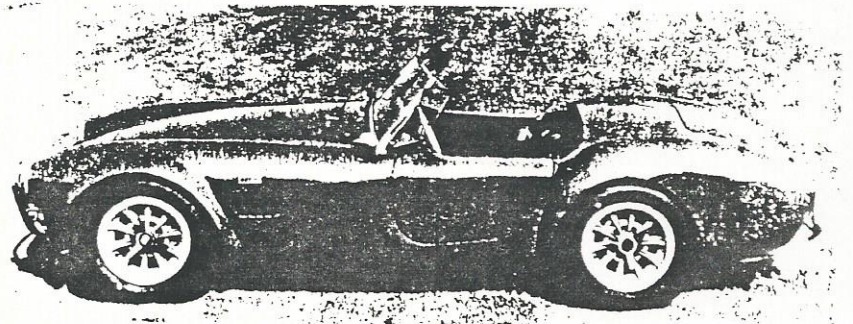
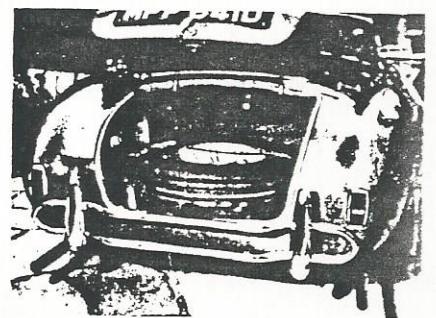
0 à 90 kmh 3 s 97/100
0 à 150 kmh 7 s 86/100
0 à 150 kmh - 0 14 s 22/100
1/4 mille 12 s 20/100 à 177 kmh
Vitesse maximale 262 kmh

KMH à 1 000 TR/MN (AVEC RAPPORT FINAL
STANDARD DE 3,54 : 1)

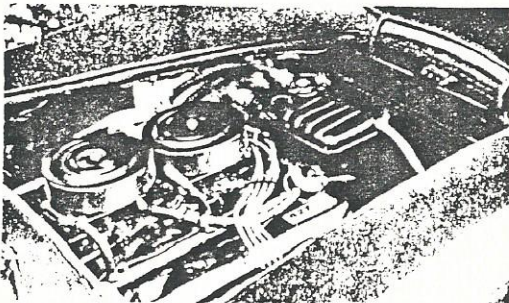
Vitesses	Rapports	Kmh 1 000 tr/mn	Vitesses maxi (kmh)
1	2,32	19,0	125
2	1,69	29,0	182
3	1,29	32,0	203
4	1,1	40,0	261



C'est en 1960 que Shelby prenait contact avec AC et Ford car il rêvait depuis longtemps de construire sa propre voiture de sport. En partant des éléments du châssis de l'AC, John Tojelo, un ingénieur anglais, adaptait la structure tubulaire aux performances que l'adoption d'un moteur Ford de 4,3 L, puis de 4,7 L et enfin de 7 L allaient entraîner. On remarquera que le coffre arrière qui accueillait une roue de secours impressionnante ne peut recevoir en fait qu'une bonne valise.



Le moteur qui équipe la version « Street », celle destinée à la clientèle normale dérive directement du 7 L de la Galaxie.



Parler de la Cobra en France, c'est inévitablement penser à Jo Schlesser. Personne dans le monde de l'automobile, n'ignore en effet, que tant sur route que sur piste, notre Jo national a su, au volant de cette voiture, tenir tête aux meilleurs. Grand cœur, s'il en est un, Jo a trouvé dans cette voiture un engin lui permettant d'exprimer parfaitement sa combativité, tout en libérant cette fougue qui est sans aucun doute sa plus belle qualité de pilote.

Qui, mieux que lui, pouvait donc nous parler, en toute franchise, de cette voiture, de ce qu'il fallait en attendre, de ce qu'il fallait savoir craindre chez elle ?

Personne certainement. Nous avons donc voulu bavarder quelques instants avec Jo : conversation bien agréable, car peu de pilotes

parlent voiture avec autant de passion et d'enthousiasme.

— Jo, si tu devais recommander la Cobra à une catégorie particulière d'utilisateurs, quelle serait celle-ci et que pourrais-tu leur en dire ?

— Mon vieux, je ne suis pas commerçant. Mais ce que je peux t'affirmer, c'est qu'il faut, pour apprécier cette voiture, avoir un peu la mentalité d'un anglais. Être assez indifférent à tous les détails relatifs au confort et savoir savourer, déguster les possibilités vraiment extraordinaires du moteur.

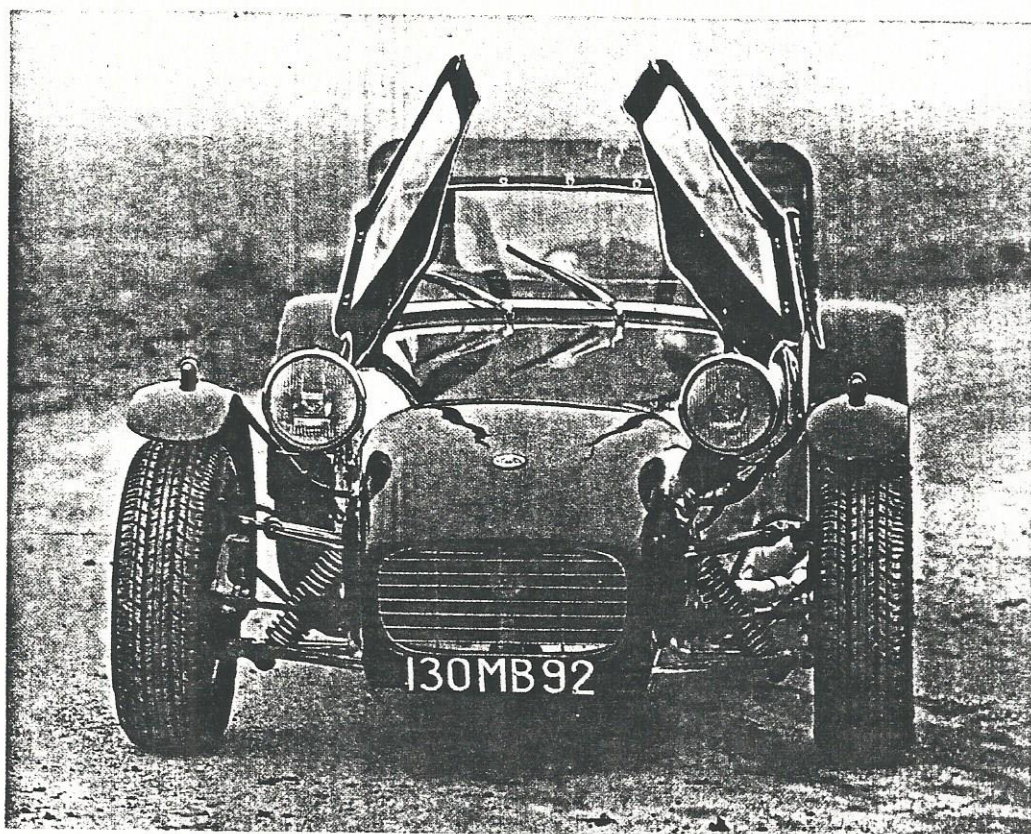
— Bien sûr, mais cette « petite » auto est, malgré tout, susceptible de rouler à 262 kmh : je suppose donc qu'elle appelle quelques ménagements ?

e la première Lotus, bricolée en 1948 sur la base d'une Austin Seven à la Lotus VI de 1953, en passant par les Mk II, III, et IV - il n'y eut jamais de Mk V - jusqu'aux monoplaces de Formule 1, en passant par les sport-prototypes et autres Elan, Elite, Europe, l'histoire de la marque se confond avec celle de Colin Chapman. Dans cette généalogie qui puise dans la préhistoire pour aboutir aux temps post-modernes, la Lotus VII n'est plus une automobile, c'est un fétiche.

1957, la première Lotus Seven est présentée au salon de Londres. Elle établit les fondations d'un édifice qui, via-Catherham Cars, ne cesse de croître et embellir. Le châssis se compose de tubes de section carrés et ronds de 3/4 à 1 pouce. La suspension avant est constituée d'un bras supérieur, d'un triangle inférieur et d'un combiné ressort/amortisseur. A l'arrière, le pont rigide est guidé par deux tirants parallèles et une barre Panhard. Le boîtier de direction est un Burman à vis et galet. Les freins hydrauliques ont des tambours de 9" à l'avant et 8" à l'arrière. Le moteur est un Ford Anglia, à soupapes latérales, de 1172 cm³ avec une boîte Ford à trois rapports.

1958, Lotus sort la Super Seven équipée du moteur Coventry Climax FWA à arbre à cames en tête et boîte de vitesses d'Austin A30 à quatre rapports. Les freins avant sont à disques. Pour reconnaître les Lotus de cette époque, il convient de savoir que les Seven "A" ont un moteur de Morris Minor, les "F" un Ford et les "C" un Coventry Climax.

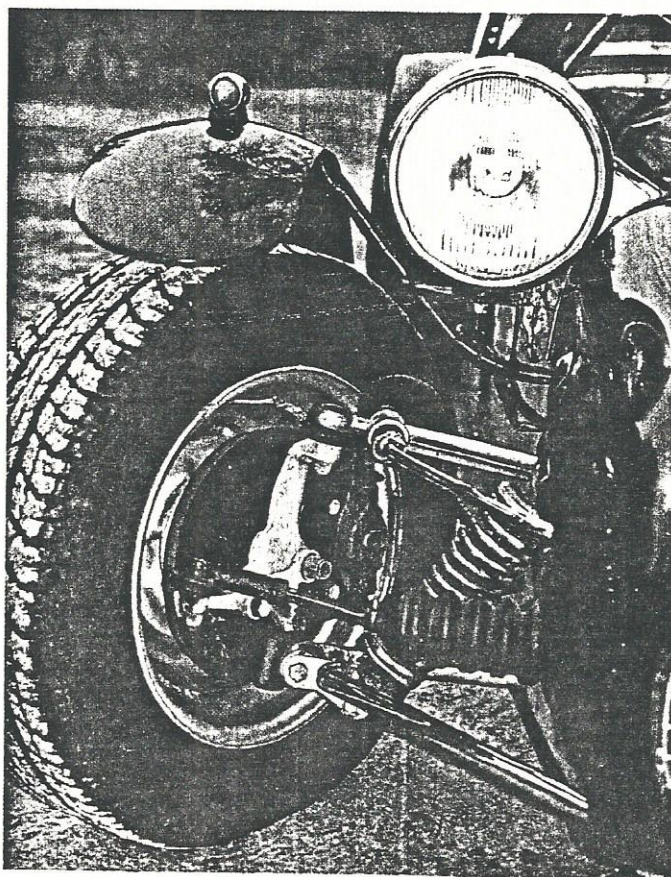
1960, fin de la Seven Série 1 et début de la Série 2. Inspiré du précédent, le châssis est cependant simplifié, la direction est à crémaillère, les roues réduites à 13 pouces, les ailes en polyester. Le moteur est nouveau : 1098 cm³ Austin Healey Sprite pour la "A".



33 ANS APRÈS SA SORTIE, CETTE VOITURE EMBRYON-

NAIRE ROULE TOUJOURS DANS NOS MÉMOIRES :

SOUVENT IMITÉE, JAMAIS ÉGALÉE.



1961, le moteur Ford 100E est remplacé par le 105E culbuté, 997 cm³ de la Ford Anglia, tandis que sur la Seven F, on proposait le Ford 109E 1340 cm³ préparé par Cosworth.

Le succès de la Seven était basé sur une astuce fiscale : livrée en kit pour 499 £ (Seven F) elle échappait aux principales taxes.

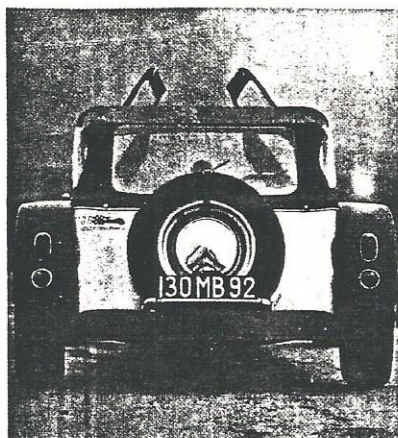
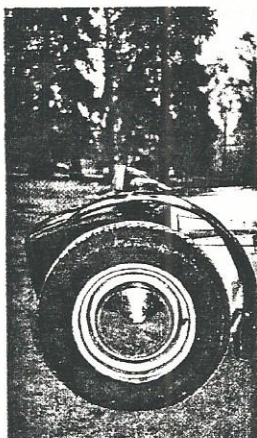
1962, le moteur de la Ford Cortina Cosworth 95ch est monté avec une boîte Cortina.

1968, sortie de la Série 3 qui ne dispose plus que de deux choix de motorisation : le groupe 1598 cm³ Ford 225E 84ch et le 1297 cm³ 72ch. Cependant, une "S" était proposée avec un moteur Ford Holbay de 1598 cm³ de 120ch. La même année, Lotus présentait une Twin Cam SS avec le moteur de l'Elite. Ce fut la dernière des Seven dans la configuration classique.

REMANIEMENT

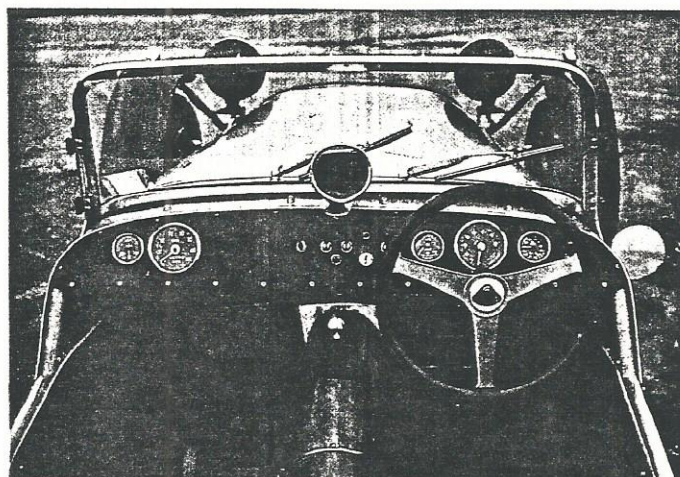
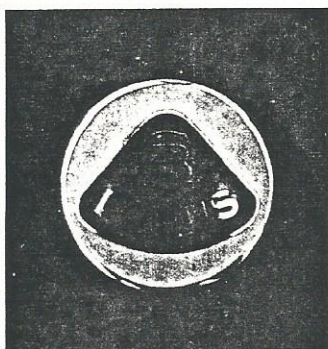
1970, Lotus remanie entièrement la Seven pour produire la Série 4 qui sort en mars. La nouvelle carrosserie est entièrement en polyester. Le train avant utilise une double triangulation. Cette automobile, qui ne représente plus la Seven qu'avaient aimée les puristes, se vend très bien à une nouvelle clientèle recherchant une voiture sortant de l'or-

dinaire mais quand même un peu "mode". C'est l'époque des buggies en plastique. La Série 4 est proposée avec quatre motorisations différentes : S4 Seven 1300, à moteur Ford 1300 de 72ch, S4 Seven 1600 avec moteur Ford 225E 1598 cm3 84ch, S4 Seven 1600 TC avec moteur Ford Lotus 2ACT 1558 cm3 115ch et enfin S4 Seven Holbay 2ACT de 1558 cm3 125ch; toutes les boîtes sont des Ford Corsair à quatre rapports. Les Série 4 seront produites à environ 1000 exemplaires dans leurs différentes versions, jusqu'en mai 1973.



RÉSURRECTION

Après l'arrêt de la production en 1973, Caterham Cars, une petite entreprise de la banlieue sud de Londres, acheta la licence de fabrication des Série 4, puis elle remit en fabrication les Série 3, avec le moteur 150ch de la Big Elan Sprint. Un pont De Dion est monté en 1985, puis quatre freins à disques en 1988. Actuellement ces voitures sont toujours produites. De nombreux artisans ont copié la Lotus, personne ne l'a égalée, et dans la filiation, seules les Caterham peuvent revendiquer d'appartenir à la bonne branche de la famille.



CLUBS

Club Lotus France :

La Pelouse, Tuffé

72120 Conneré

Club Lotus :

PO Box 8,

Dereham,

Norfolk NR19 1TF

Grande-Bretagne

Tel : 0362.694459

LITTÉRATURE

"Lotus Seven 1957-1980" par

R.M. Clarke, Brooklands Books

"Lotus Seven Super Profile"

par Graham Arnold, Haynes

"A collector guide : The Lotus

& Caterham Sevens"

par Jeremy Coulter, Motor

Racing Publications

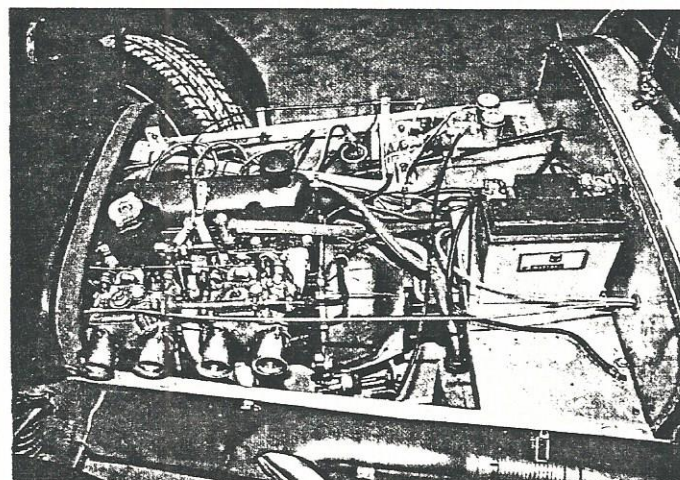
"Lotus, toute l'histoire"

par Gérard Crombac, EPA

"Legend of Lotus Seven"

par Dennis Ortenburger, Osprey

Publishing Limited



QUELQUES PRIX

Série 1 F :

180.000 F (Auto Passion)

Série 3 F : 27.000.000 Lires

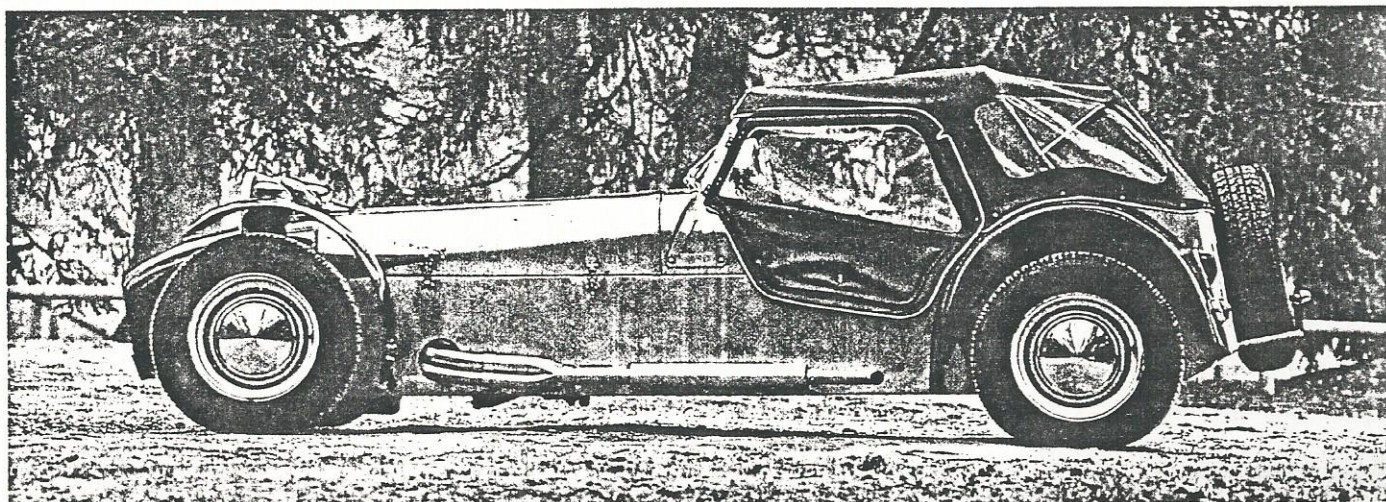
(Ruoteclassiche)

Super Seven S2/S3 :

150.000 F (Cote L.V.A.)

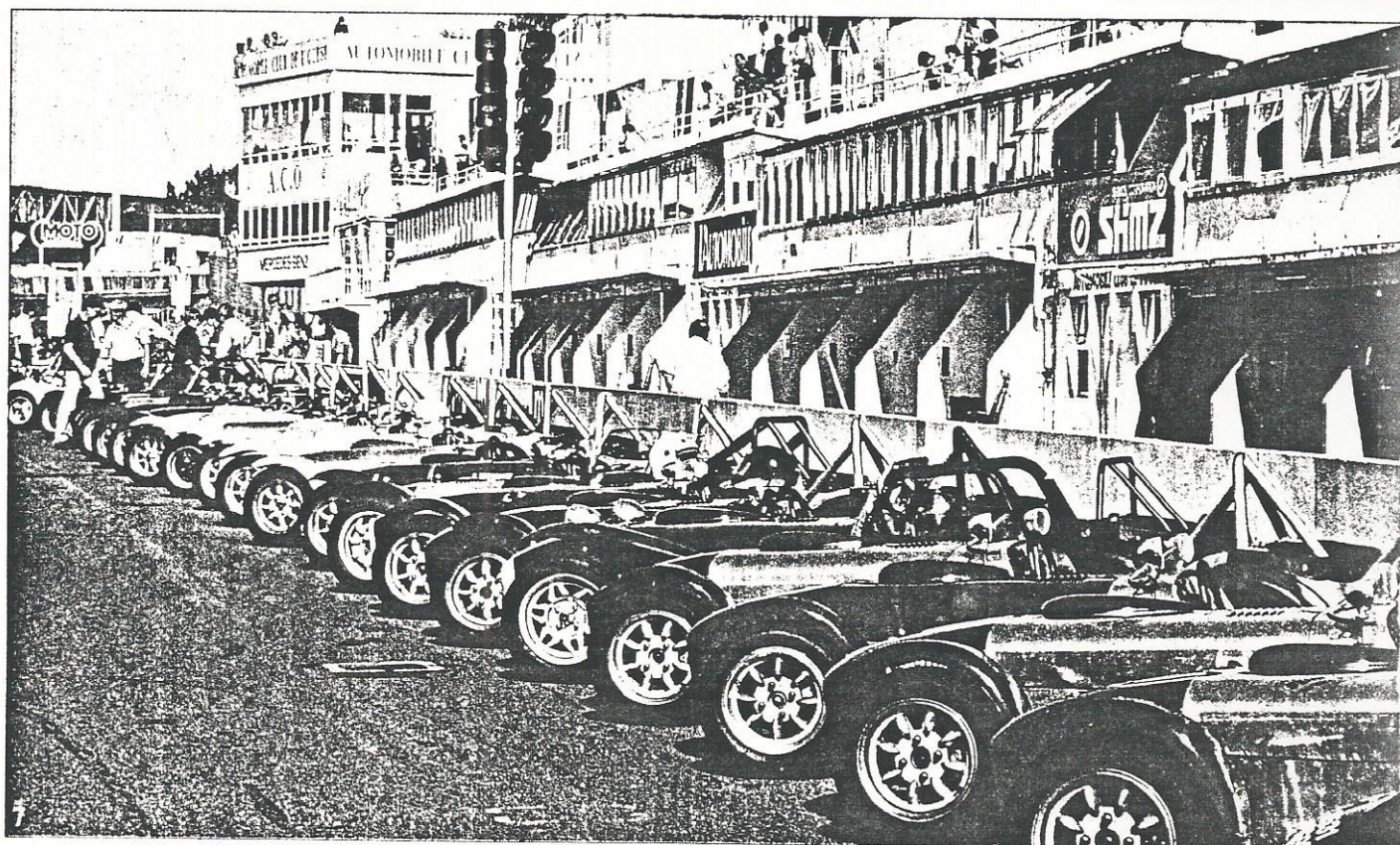
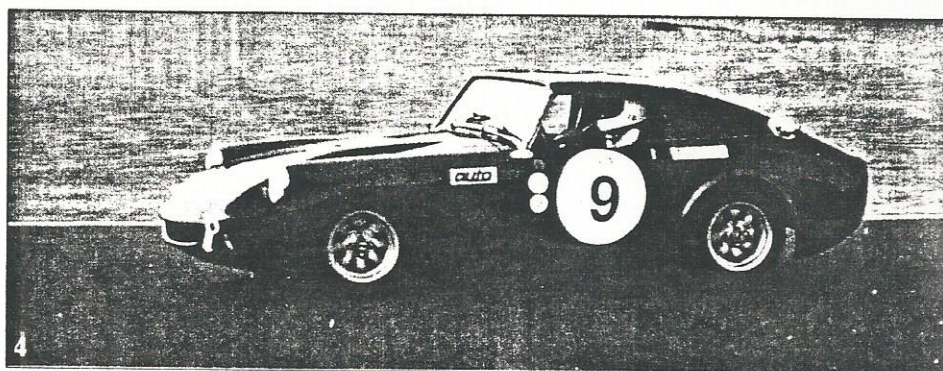
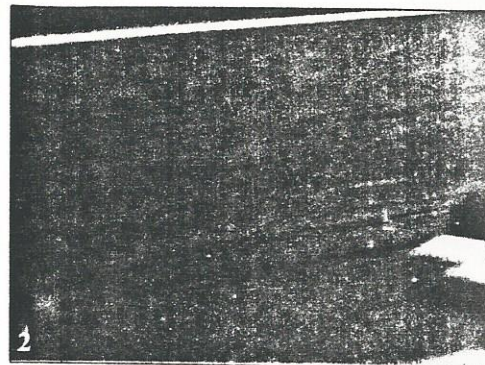
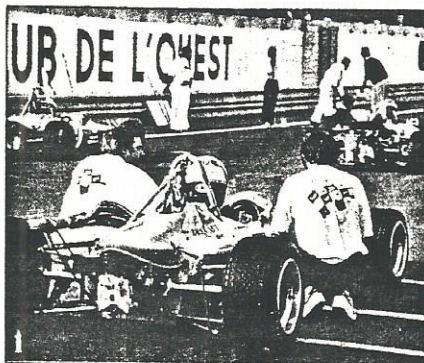
Super Seven S1 : 15.000 £

(Collectors Cars)



LOTUS AU MANS RETOUR VERS LE FUTUR

Depuis que Le Mans est Le Mans et qu'existe le circuit permanent, pas une marque (qu'elle fabrique des autos, des motos, des camions, des karts, des dragsters ou d'autres monstres de l'enfer) n'a su résister au désir de s'affronter sur le circuit de la Sarthe. Pas une ? Erreur ! Lotus n'y figura guère, car Colin Chapman avait juré de ne plus y revenir ; c'était une question de principe... et de goujons.



En ce dimanche d'automne chaud et ensoleillé comme peut l'être un été indien, le circuit du Mans eût plus précisément le circuit Bugatti, fêtait les retrouvailles Le Mans-Lotus. Depuis 1962, Colin Chapman avait, en effet, claqué la porte des Hunaudières pour une triste histoire de boulons ; ces retrouvailles étaient aussi celles des voitures anciennes qui, depuis 1984, avaient été écartées du circuit. Sous l'énergie conjuguée de l'ACO et de l'Agence TOP et avec l'aimable collabora-

tion de Michel Loreille, 130 concurrents franco-britanniques plus quelques helvètes purent ainsi se retrouver sur les rives de ce circuit magnifique, pour l'heure un peu boudé côté gradins, mais toujours plongé dans la saveur des pins...

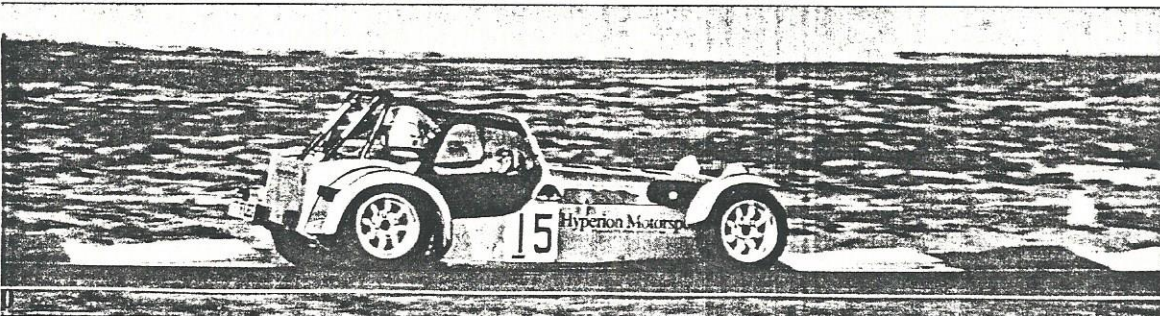
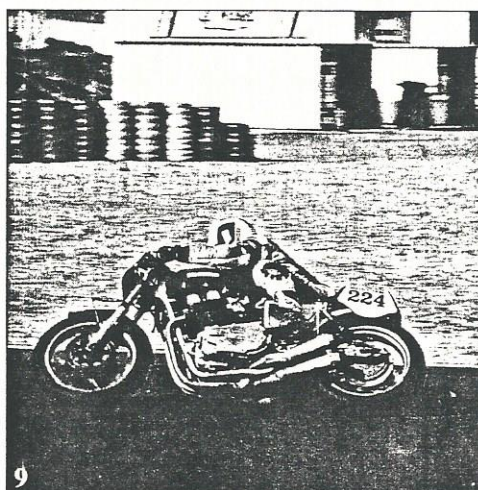
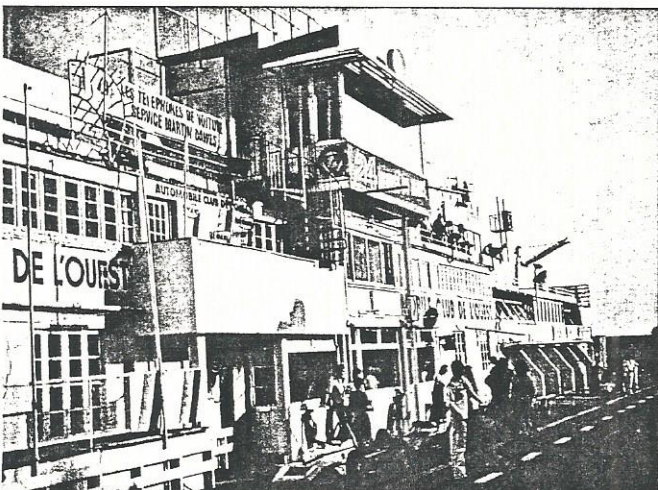
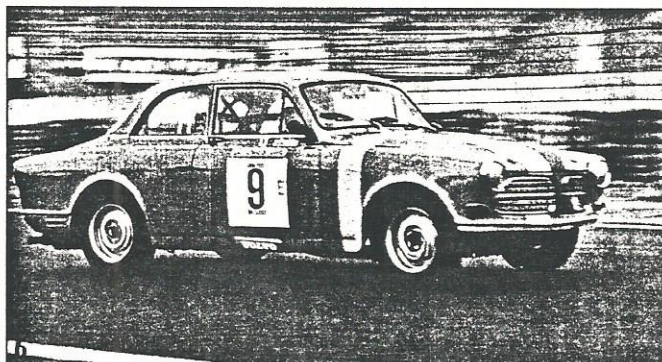
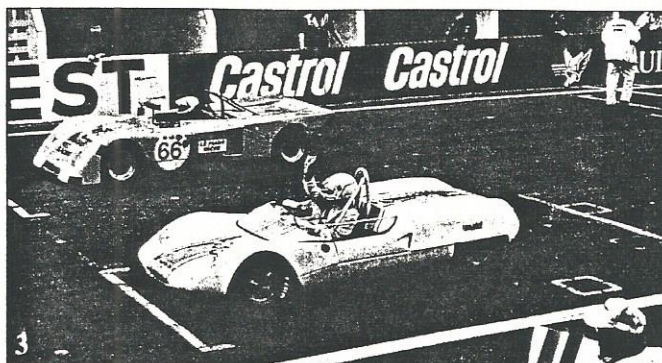
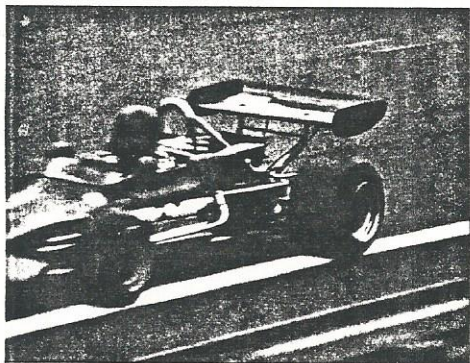
Les prémices d'un grand événement

Pour cette première réédition (puisque telle est la volonté des co-organisateurs de renouveler tous les ans des courses historiques au Mans), c'est entre piste et bac

à sable que se situait le spectacle tant la lutte était présente dans chaque plateau.

Nous en tiendrons pour exemple les duels BMW-Cortina, Austin Healey-Diva, Porsche Type E, March contre March, Chevron contre Lotus et surtout Lotus contre Lotus.

Trois plateaux Lotus étaient prévus en effet : Trophée Super Seven, Trophée Caterham France, Trophée Caterham Angleterre, trois trophées bien spécifiques mais hauts en couleurs, en glissades et en bagarres.



1. En F3, Claude Gosselin et sa Chevron bouclait les 10 tours à 129, 385 km/h derrière Gilles Bouyer, Patrice Jamin et François Canne.
2. 1'47"18 : meilleur temps de la journée pour Chr. Hollinger et sa March F2.
3. Départ des Monos-Protos : Chevron et Lotus 23 ; celle par qui tout arriva avec ses quatre boulons de roue avant et six arrière ; elle sera refusée par les commissaires techniques. Chapman ne reviendra jamais au Mans.
4. Austin Healey Sprite : onze apparitions au Mans, cinq fois classée, deux fois vainqueur de sa catégorie.
5. Le Baron Rouge servit aussi en Lotus.
6. Gérard Lepron et sa Volvo dans la chicane Dunlop.
7. Cinquante Lotus 7 et Caterham sur la ligne droite : du jamais vu au Mans.
8. Les bâtiments et les stands datent de 1956 ; ils seront détruits cette année pour faire place à des installations plus modernes.
9. Les motos courraient en « classiques » et « Vintage ». Bourachdène et sa Laverda 1000 conserva la tête pendant 2 tours face aux « Béhémistes » Daridan et Danzer.
10. George Lambton signait le meilleur temps des Super Seven et Caterham en 2'05"11.

Rapide et intense, « le » Bugatti sait se faire respecter. Il se révèle éprouvant pour les mécaniques avec ses longues droites et ses épingles serrées nécessitant accélérations et freinages appuyés ; combien de boîtes ont souffert, combien de moteurs ont surchauffé, combien de freins se sont évanouis, impliquant pour l'avenir une mise au point spécifique des autos, avec des rapports longs, notamment ?

Côté pilotage avec ses chicanes rapides (passerelle Dunlop) et surprenantes (Chemin aux bœufs) et ses

grandes courbes en appui, le circuit ne pardonne aucune faute et vous jette sans sourciller dans un bac à sable redoutable : décélérations impressionnantes, risques de capotage et destruction des châssis légers garantis.

Et pour compléter ce chapitre sur les réjouissances, facteurs d'un beau spectacle, il faut compter sur les pages historiques que la Sarthe peut illustrer : Cobra, Jaguar, Ferrari (pour une fois totalement absente comme les Alfa en GT), Triumph, Porsche et les autres, donc Lotus, autant de marques glorieuses qui se sont illustrées au

Mans et que l'on aura grand plaisir à retrouver dans cette ambiance pour suivre les luttes inachevées.

Enfin et non des moindres, au titre des trajectoires, sachez que la moto ancienne fait partie du programme avec les Seeley, les BSA et surtout les BMW qui, dès cette année, nous ont donné une implacable démonstration de leur efficacité sur un tel circuit.

Alors, rendez-vous l'an prochain sur le « Nouveau » Mans, tout refait côté bâtiments et a priori très accueillant...

D.P.

PASSÉ-PRÉSENT

Septembre 1957 : naissance de la 1^{ère} Lotus « Seven » (prototype) : châssis-cadre tubulaire avec panneaux de carrosserie en alu rivetés. Moteur Coventry-Climax 1.100 cm³. Pont De Dion et freins à disque. Version commerciale : pont rigide, moteur Ford 4 cylindres 1.172 cm³ (soupapes latérales) et freins à tambour.

1958 : modèle « Super Seven » de production : moteur Coventry-Climax 75 CH, roues à rayons. + 160 km/h.

1959 : modèle Seven « A » : moteur BMC « A » et boîte de vitesses BMC.

Juin 1960 : série II : châssis de conception plus simple. Masque avant redessiné en fibre de verre. Ailes différentes (sur demande en fibre de verre).

1961 : Seven II disponible avec moteur Ford Anglia « 105 E » « Super Seven » sur demande avec Ford Cosworth 1.340 cm³ (dérivé du 4 cylindres de la « Classic »).

1962 : Super Seven « 1500 » : moteur Ford Cortina. Sur demande avec transformation Cosworth.

1967 : la société « Caterham Cars » devient distributeur exclusif de la Lotus Seven aux termes d'un accord conclu avec la marque.

1968 : série III : moteur Ford 1600 « Cross-Flow ».

1969 : Seven « SS » : châssis renforcé. Moteur Lotus-Holbay Twin Cam de 125 CH (production officielle : 13 exemplaires).

1970 : série IV : conception entièrement revue. Châssis en échelle. Panneaux structurels en acier. Carrosserie redessinée en fibre de verre.

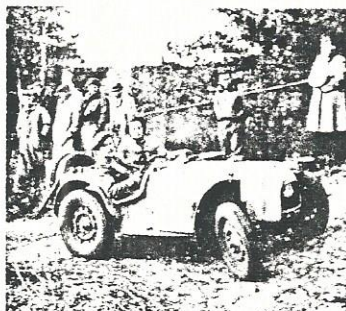
1973 : droits de production de la Super Seven acquis par Caterham Cars, lancement de la série IV Caterham.

1978 : Caterham « Seven Sprint » : moteur Ford 110 CH.

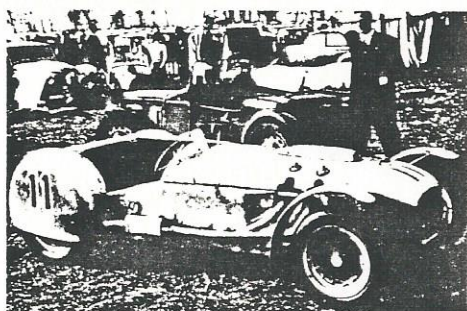
1980 : améliorations à la suspension, à la direction, au système de freinage et à l'équipement.

1984 : Super Seven BDR-Caterham avec moteur Cosworth 16 soupapes

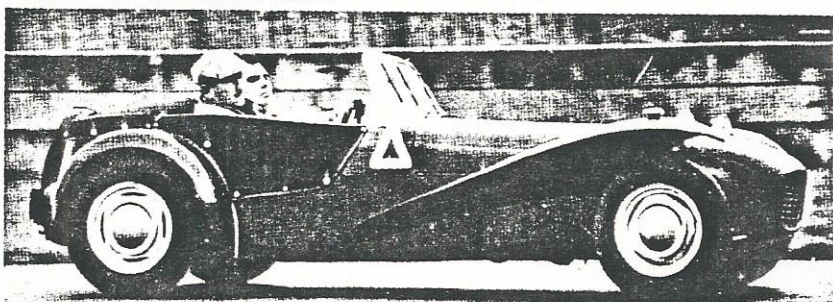
CHRONOLOGIE



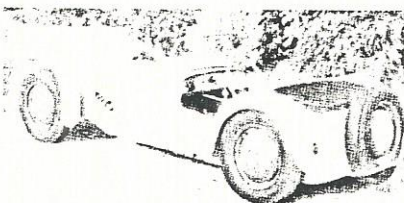
Le temps des pionniers : Monsieur et Madame Chapman disputant un trial en 1950 sur une Lotus MK2.



La Mark 6 ou le chaînon essentiel...



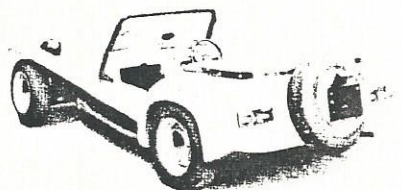
Colin Chapman (soi-même) faisant une démonstration des capacités de la Super Seven. Convaincu ?...



La Seven série 1 introduite en 1957 : 40 chevaux seulement sous le pied droit. Il faut un début à tout.

150 CH DIN. Super Sprint avec « Cross-Flow » Ford 135 CH.

1985 : suspension arrière De Dion (avec différentiel Ford Sierra), améliorations de détail.



La série IV inutilement « modernisée ». L'histoire la mettra entre parenthèses...

1986 : Super Seven HPC avec moteur Cosworth BDR 1700, 170 CH.

1988 : 4 freins à disque, suspension modifiée, protection châssis anti-corrosion.

LA COUPE DES PROVINCES

Sur l'initiative d'une fine équipe de journalistes passionnés et de pilotes automobiles qui, pour ne pas les citer, comptaient parmi eux, Gérard Crombac, Harold Kay et Maurice Biraud, naissait, il y a 25 ans, une formule « jeunesse » sponsorisée par les « grands ».

Du jamais vu dans les archives de la compétition : distribuer des autos à des clubs pour en sortir des pilotes, donner un volant à ceux qui n'en ont pas. Les promoteurs de l'opération avaient pour ce faire Ford France, Europe I, BP et notre

confrère Sport Auto. La monture sélectionnée était la Super Seven à moteur Ford (pré-Cross-Flow) qui brillait par ses qualités sportives et économiques. 19 autos furent donc distribuées en kit à diverses associations sportives représentant chacune une région de France. Mission leur était confiée d'assembler les Lotus et de sélectionner parmi leurs adhérents le meilleur pilote. Un règlement prévoyait évidemment une préparation autorisée de façon à laisser une chance égale à chaque participant ; mais en fait, bon nombre d'associations confièrent le montage et la préparation à des

professionnels avertis.

Cette formule « Ford-jeunesse » baptisée poétiquement « coupe des Provinces » débuta en 1964. Elle ne dura hélas ! que deux saisons, car les autos souffraient d'un manque d'entretien caractérisé. Chaque saison se jouait sur 8 manches courues en levée de rideau des Trophées de France, à Reims, Pau, Clermont, Albi, etc, mais aussi en d'autres occasions et sur d'autres pistes telles que Magny-Cours et La Châtre.

Les « Super Seven » se révélèrent parfaitement à la hauteur de leur mission. Avec leurs petites roues et leurs dérobades, elles laissaient aux



Le Trophée Lotus a parfois accueilli des grands noms de la compétition automobile. Pour Pescarolo aussi, il s'agira d'un retour aux sources...

jeunes talents le loisir de montrer leur finesse et leur subtilité, ce qui ne laissa nullement indifférents les promoteurs de formule III qui découvrirent là de nouveaux talents. Ainsi vit-on apparaître des noms comme Pescarolo, Mieusset, Servoz-Gavin, Depailler, Dayan, Grandsart, Grandsire qui, fourbissant leurs premières armes, glanèrent leurs premiers succès au titre de leur région. Cette coupe des Provinces fut le tremplin de carrières brillantes dans les hautes sphères de la compétition, affirmant par là-même, le pouvoir « révélateur » de cette formule qui, en deux ans d'existence, dévoila de si nombreux talents. La Super Seven y était bien pour quelque chose...

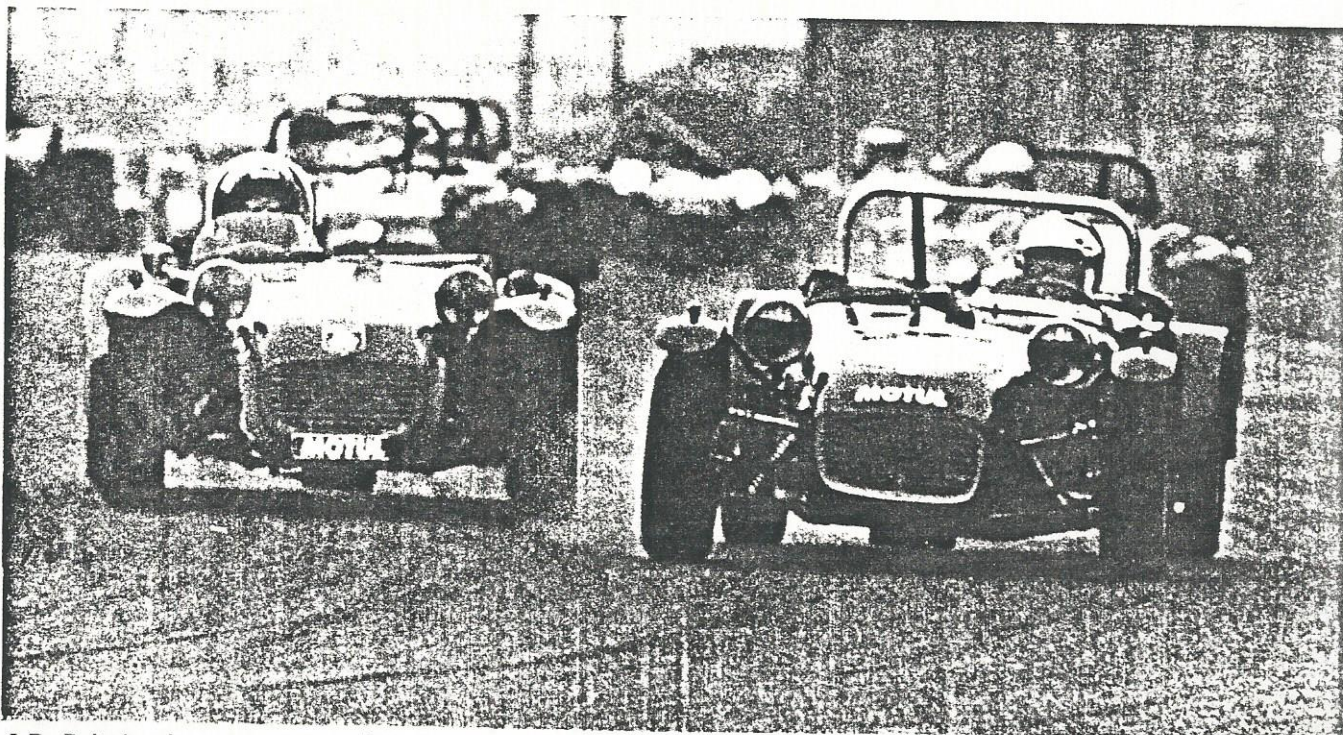
TROIS HOMMES ET UN TROPHEE

Ils sont jeunes, ils y croient, ils ont de la santé, de l'humour, du tempérament et des idées. Tels sont les deux fondateurs du Trophée Lotus Super Seven, Jean-Paul Couillot et Alain Nibart, deux figures bien connues du milieu « véciste » qui fréquentent, depuis des années, les circuits de France, de Navarre et d'Europe. Et qu'importe le matériel aligné pourvu qu'ils aient l'ivresse. Plutôt que de suivre l'escalade des préparations et la surenchère des règlements à « interprétation variable », ces deux authentiques « amateurs » (au sens noble du terme) ont ainsi choisi de

s'en tenir longtemps à l'éthique initiale du championnat VEC que l'on pourrait résumer selon cette formule : l'essentiel est de courir, la gloire peut attendre...

Mais Alain, sur son AC « Zéphyr », Jean-Paul sur sa Lotus XI n'en ont pas oublié pour autant de se dépasser pour passer devant, à la loyale et en soignant leur style. Entre deux épreuves, on les retrouvera aussi arpenter les couloirs de la F.F.S.A. (Fédération Française du Sport Automobile), des dossiers pleins les bras et des problèmes administratifs pleins la tête. Exerçant, plusieurs années durant, des responsabilités importantes au sein de l'A.S.A.V.E., ils ont été de ceux qui ont contribué à dynamiser et à crédibiliser le championnat de France VEC, tout en défendant parallèlement les principes d'amateurisme ayant présidé à sa création. Puis, en 1986, ce sera le « grand saut », en d'autres termes, la mise sur pied d'un trophée « monotype » réservé aux Lotus Super Seven...

« 22 ans après la « Coupe des Provinces », nous a confié Jean-Paul, le temps semblait venu de faire revivre en « VEC » ce genre de formule toujours très populaire, du fait même qu'elle garantit des épreuves chaudement disputées, le talent du pilote (et parfois aussi la chance) faisant seul la différence en course »... Avec l'aide d'Alain, Jean-Paul a fondé l'association « Top » (pour « Trophées-



J.P. Beltoise dans ses œuvres (à droite sur la photo) au GP de l'Age d'Or 1988.