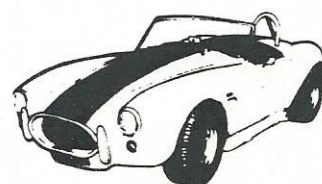
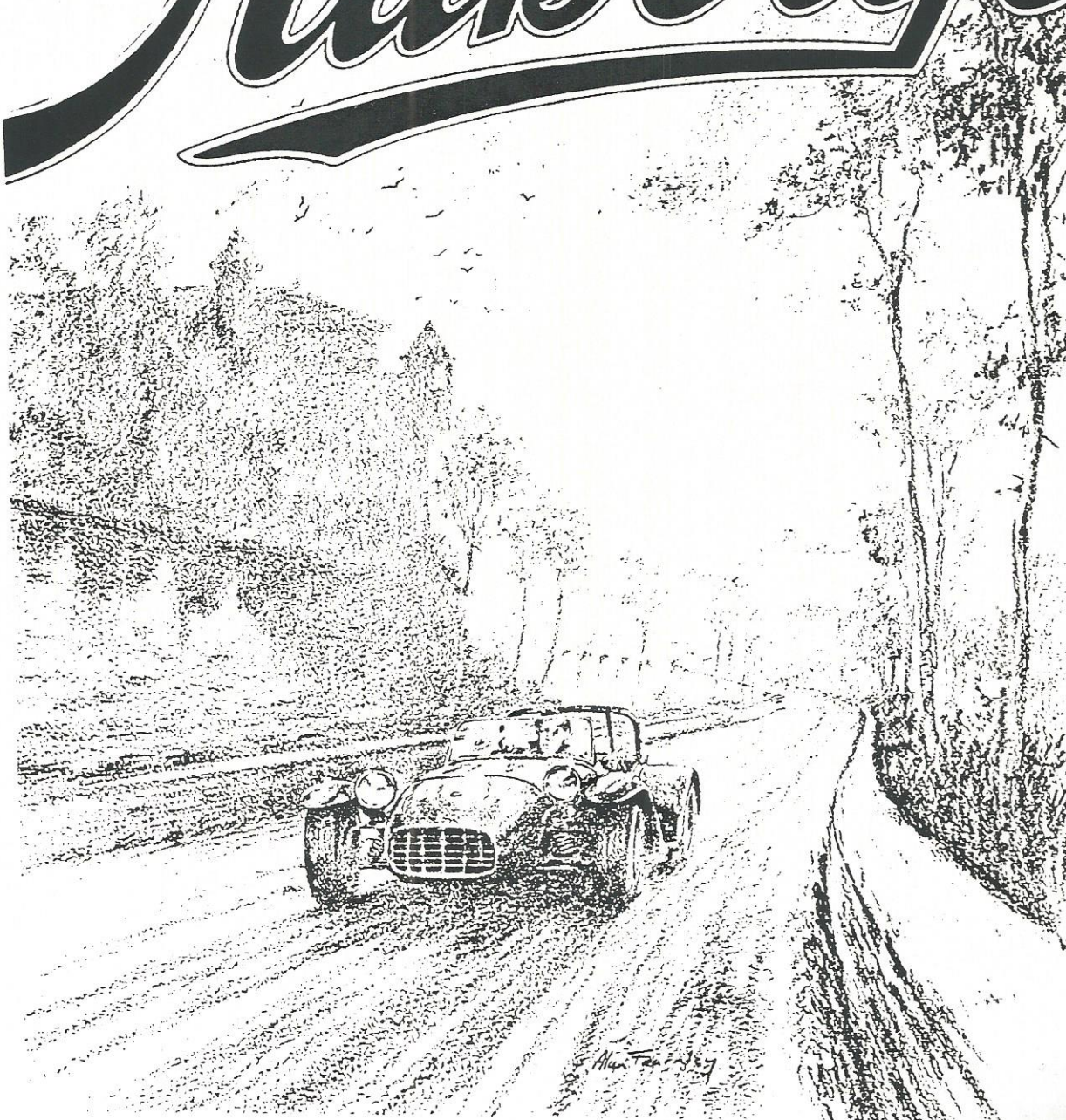


Martin



NEWS LETTER N°3

Auberge



MOTO KIT • 362, chaussée de Wavre — 1390 GREZ DOICEAU • ☎ 010/84 12 80 • Fax : 010/84 44 40
T.V.A. 429.114.241 R.C. Niv. 676.84 BBL : 310-0007704-30

SOMMAIRE

1. Editorial
2. News
3. 3000 Kms en Martin
4. Activités
5. Presse
6. Présentation Cobra
7. Shop
8. Divers

EDITORIAL

Nous voilà déjà dans la grisaille de l'automne. Pourtant, vent, soleil ... et Chris Rea (Superbe clip video dans lequel apparaît un véhicule chéri de nous tous!) vous ont bercé durant vos vacances "décoiffantes".

Dans ce troisième Newsletter, nous tâcherons de faire participer nos "absents" à nos journées exaltantes de Zolder et Francorchamps. Nos autres rubriques vous tiendront au courant de nos diverses activités.

Nous espérons bientôt vous revoir lors de notre prochaine sortie qui aura lieu le dimanche 20 octobre (renseignements dans la rubrique "Activités"). Vos suggestions sont toujours les bienvenues.

Bonne reprise à tous,

Bernard.

NEWS

Nouveaux venus

Notre club "Super Martin" s'élargit et souhaitons comme il se doit la bienvenue à Monsieur Daniel De Ruyck, Monsieur Philippe Herman et Pierre Léonard, Monsieur Michel Vandersleyen, Monsieur Daniel De Ruyck, Monsieur François Van Eetvelde et Monsieur Schilling.

24 Heures de Francorchamps

Le sympathique Roland de Jambline, Président de l'écurie Toison d'or, associé pour l'occasion à Guy Nève, a terminé cette magnifique course à une plus qu'honorable 5ème place au classement général avec la Porsche "Libre Entreprise". De plus, les Porsche ont remporté la très convoitée coupe du Roi qui récompense le constructeur dont les véhicules sont classés de la façon la plus homogène. Bravo pour ce double succès et à l'année prochaine pour un podium.

Calendrier

- 15/09 : journée Mini-Cooper au Heysel
- 27-29/9 : Int. Belgian Rally à Hasselt
- 28-29/9 : Historic Events à Landen
- 24/11 : Bourse d'échange de documents Auto à Verviers

New Styling Super Martin

Notre modèle Super Martin évolue: En effet, les ailes arrières ont été entièrement repensées et élargies afin de recevoir les nouveaux ponts de Ford Taunus qui sont à présent utilisés. Cela donne comme résultat une voie arrière plus large de 7 cm et donc une stabilité accrue à grande vitesse. L'adoption de jantes et pneumatiques plus larges sont également possibles pour plus de motricité.

A l'avant, élargissement des ailes également de façon à recouvrir totalement la roue vue du dessus. Ce souhait provenant du marché japonais tombait à pic pour compenser l'élargissement du train arrière.

3000 KILOMETRES EN SUPER MARTIN

Notre ami Francis Košec s'en est allé en vacances en Yougoslavie au mois de mai dernier au volant... de sa Martin. 3000 kilomètres aller-retour sans le moindre souci et les deux trajets furent effectués en une seule traite, s'il vous plaît. Pourtant, tous types de conditions climatiques furent paraît-il au rendez- vous.

Francis se fera un plaisir de vous conter cela de vive voix lors de notre prochain meeting et nous vous garantissons de grands éclats de rire.

A tous ceux qui n'ont pu se séparer de leur joujou favori pendant les vacances et qu'il leur ferait plaisir de nous faire partager leur aventure, nous les encourageons à nous transmettre le récit de leur voyage en Martin ainsi que l'une ou l'autre photo illustrant leur périple.

ACTIVITES

Le club Martin n'a pas chômé :

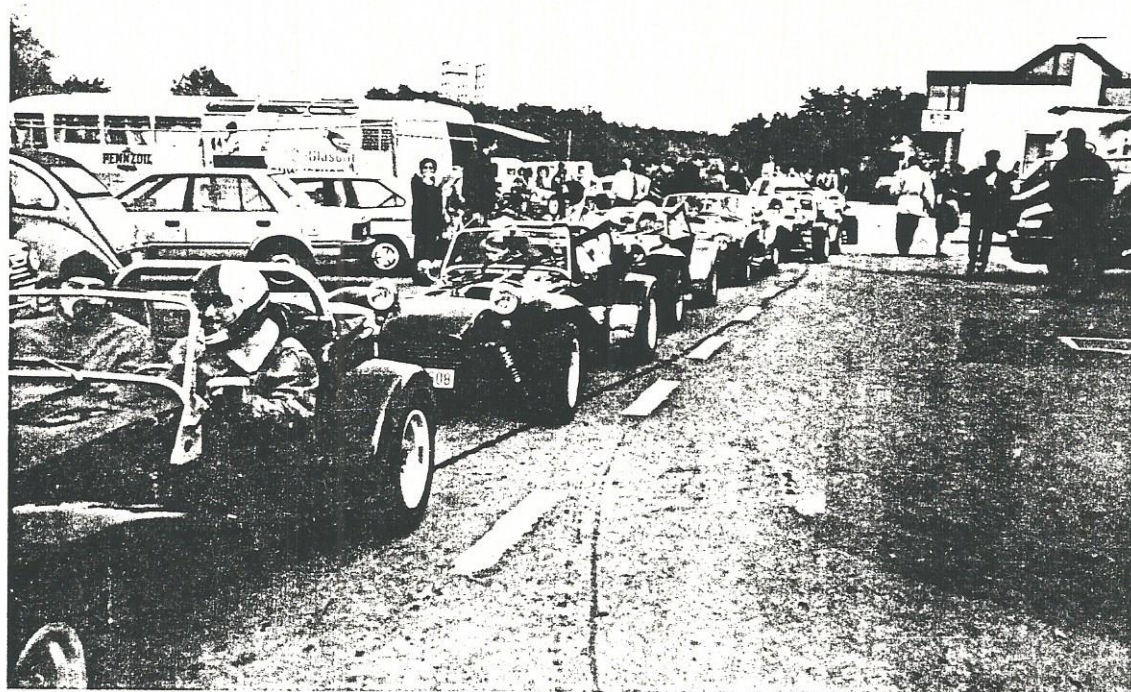
1. Speed Day Toison d'Or 24/03/91
2. Barbecue Didier Steyls 04/05/91
3. Trophée des Ardennes/G.P. Historique 18/05/91

Nous tenons à remercier tout particulièrement les parents de Monsieur Didier Steyls pour le magnifique repas et cette superbe Martin glacée qu'ils nous ont fait l'honneur de partager en cette journée du 4 mai.

Speed Day Toison d'Or

En collaboration avec l'écurie Toison d'Or nous avons pu nous défouler sur le circuit limbourgeois de Zolder le 24 mars dernier. Quelques tours du circuit en lever de rideau de la course d'endurance nous ont permis d'évaluer nos mécaniques aux performances surprenantes. Nous espérons que notre ami Thierry de Patoul s'est bien remis de ses émotions. Ouf ! seulement une aile arrière arrachée à sa splendide Martin noire, assurément une des plus belles du club.

En prologue, nous avons sillonné la région de Jodoigne et de Saint Trond, avec des arrêts aux châteaux de Neerheydissem et Duras (culture et sport doivent faire bon ménage). Pour ceux qui sont à la recherche de petites routes sympas, nous vous remettons l'itinéraire avec ses curiosités.





De wagenoorloosbewijs is enkel
geldig voor voertuigen tot max.
3000 Kgr. totaalgewicht.

ZATERDAG
Pasnummer / Numéro d'immatriculation
KZ-Kennzeichen / Immatriculation number

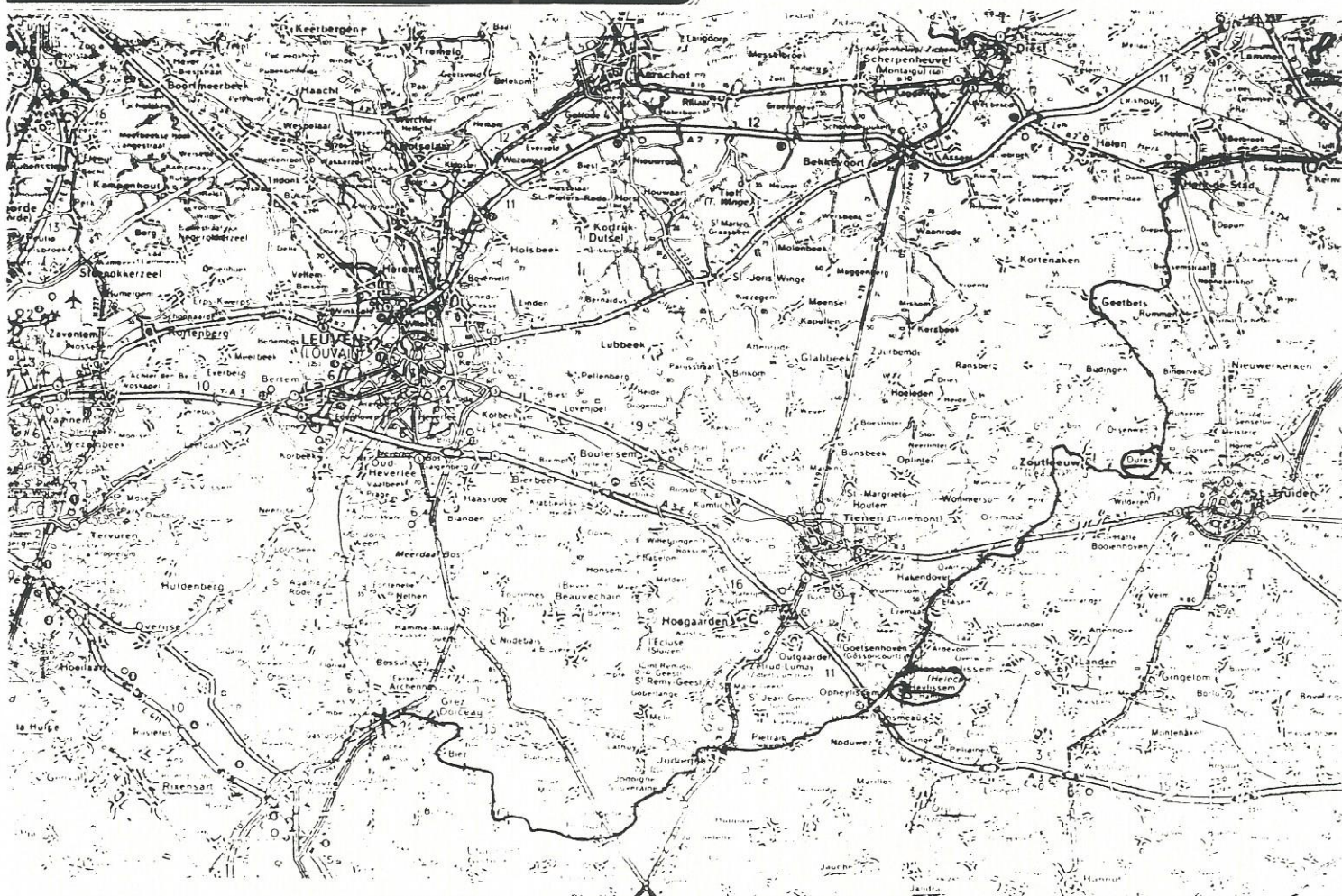
Speed Day Toison d'Or
24 maart '91

P Paddock

ZONE

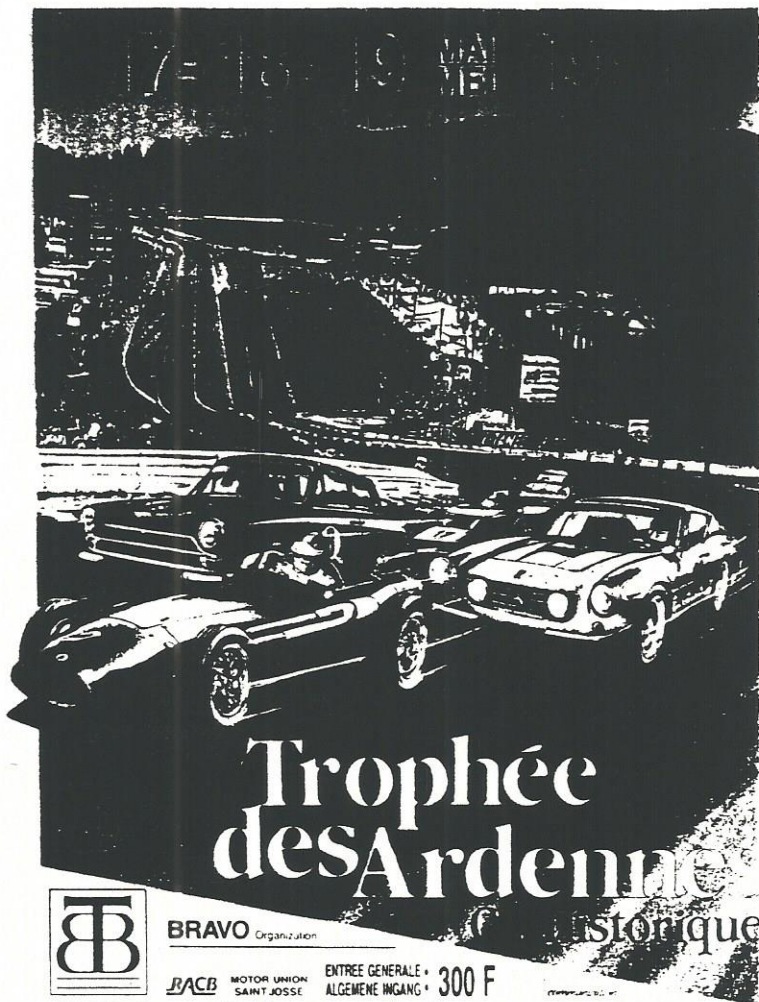
ZICHTBAAR AAN DE VOORUIT PLAATSEN - STRICT PERSONELIJK GEBRUIK
A PLACER VISIBLEMENT DEVANT LE PARABRISSE - USAGE STRICTEMENT PERSONNEL
BITTE VOR DER WINDSCHUTZSCHEIBE ANBRINGEN - STRENG PERSONLICH VERWENDEN
TO BE PLACED VISIBLE ON THE FRONT SCREEN - USAGE STRICTLY PERSONAL

N° 0103



ITINERAIRE

- Motokit (Gastuche)
- Grez-Doiceau
 - Biez
 - Heze
 - Longueville (route six Vallées)
- Incourt
- Dongelberg
- Jodoigne Souveraine
- Jodoigne
 - Prendre direction Hannut
 - Pietrain
- Opheyllissem
- Heyllissem : arrêt au Chateau
- Neerheyllissem (direction Linter)
 - Eliksem
 - Overhespen
 - Gussenhoven
 - Linter
- Helenbos
- Runkelen
 - Pompe Q8 : prendre à gauche Binderveld
- Geetbets : Après l'église : Rummen
 - Direct. Heek de Stad
 - Donk
 - Dans Heek de Stad
 - après l'église : dir. Hasselt
- Berbroek
- Spalbeek
- Kermt
 - Tourner à gauche
 - Après Eglise (Kredietbank)
- Kuringen (passage à niveau)
- Plaque Zolder (Friture)
 - Tourner à gauche
 - Passer au-dessus Autoroute et Kanaal
 - Direction Zolder Heusden (panneau jaune)



BRAVO Organization

PACB

MOTOR UNION SAINT JOSSE

ENTREE GENERALE + 300 F

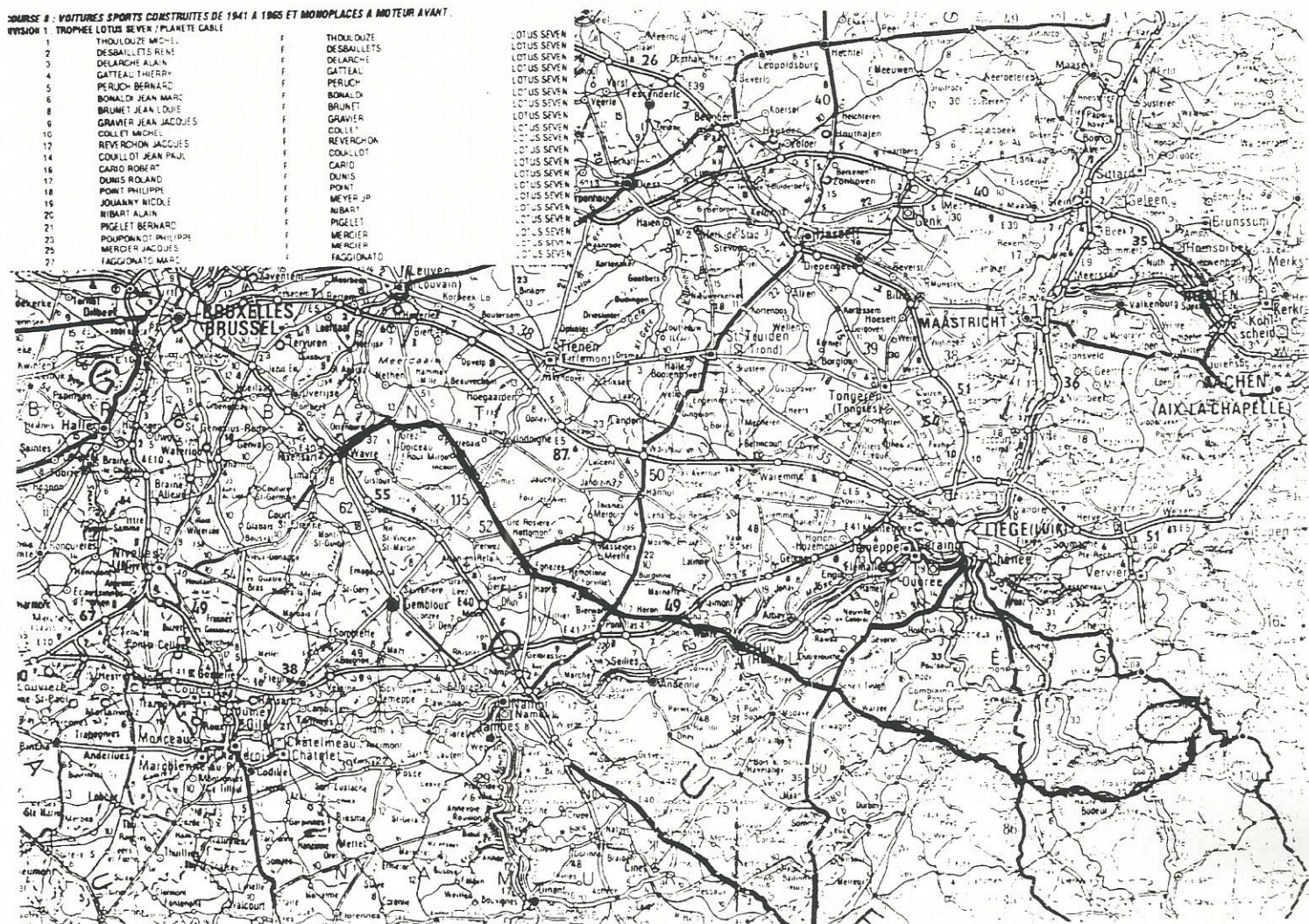
ALGEMENE INGANG

SPA - FRANCORCHAMPS

SOURCE 8 : VOITURES SPORTS CONSTRUITES DE 1941 A 1965 ET MONOPLACES A MOTEUR AVANT.

VERSION 1. TROPHÉE LOTUS SEVEN / PLANETE CABLE

1	THOULOZE MICHEL	F	THOULOZE
2	DEBAILLETS RENE	F	DEBAILLETS
3	DELAICHE ALAIN	F	DELAICHE
4	GATTEAU THIERRY	F	GATTEAU
5	PERUCH BERNARD	F	PERUCH
6	BONALDI JEAN MARC	F	BONALDI
7	BRUNET JEAN LOUIS	F	BRUNET
8	GRAVIER JEAN JACQUES	F	GRAVIER
9	COLLET MICHEL	F	COLLET
10	REVERCHON JACQUES	F	REVERCHON
11	COUILLON JEAN PAUL	F	COUILLON
12	CARDI ROBERT	F	CARDI
13	DUNIS ROLAND	F	DUNIS
14	POINT PHILIPPE	F	POINT
15	JOUANNY NICOLE	F	JOUANNY
16	NIBART ALAIN	F	NIBART
17	PIGELET BERNARD	F	PIGELET
18	POUPONOT MICHEL	F	POUPONOT
19	MERCIER JACQUES	F	MERCIER
20	FAGGIONATO MARC	F	FAGGIONATO



Trophée des Ardennes

Journée unique, temps superbe. Tracé de liaison de Wavre à Stavelot par les petites routes ardennaises : Génial !

Entrée Paddock privilégiée pour nos membres, courses palpitantes... et de multiples véhicules chers à nos coeurs en piste. Souvenir inoubliable mêlé d'odeurs de gomme et d'huile de ricin.

Nous tirons notre chapeau à Mademoiselle du Petit Thouars au volant de la Super Martin de son sympathique père. Elle s'en est tirée avec beaucoup d'honneurs.

PROCHAINE RENCONTRE - PROCHAINE RENCONTRE - PROCHAINE

Le dimanche 20 octobre prochain, nous aurons le plaisir d'accueillir quelque membres du **CLUB MARTIN FRANCE** et plus précisément des membres du nord de la France.

A cette occasion, nous effectuerons une randonnée touristique par quelques unes des plus jolies routes du Brabant.

Nous comptons particulièrement sur votre participation à **TOUS** de façon à recevoir au mieux nos amis français, et puis plus on est de fous,...

Nous vous ferons parvenir rapidement plus de précisions concernant le lieu et l'heure de rendez-vous.

PRESSE

Les Martin et la Mode

"The Cockneys of London", firme spécialisée dans la mode pour enfants a fait appel à notre Super Martin comme support visuel pour leur catalogue.... très British !

P.S. : Les modèles ont déjà tous contracté le virus Martin !

Le moniteur de l'Automobile

Le numéro du 21/3/91 nous a consacré un petit encart dans sa rubrique téléx.

Het Belang van Limburg

Article sympa qui nous a mis en contact avec de nombreux amoureux de la marque.

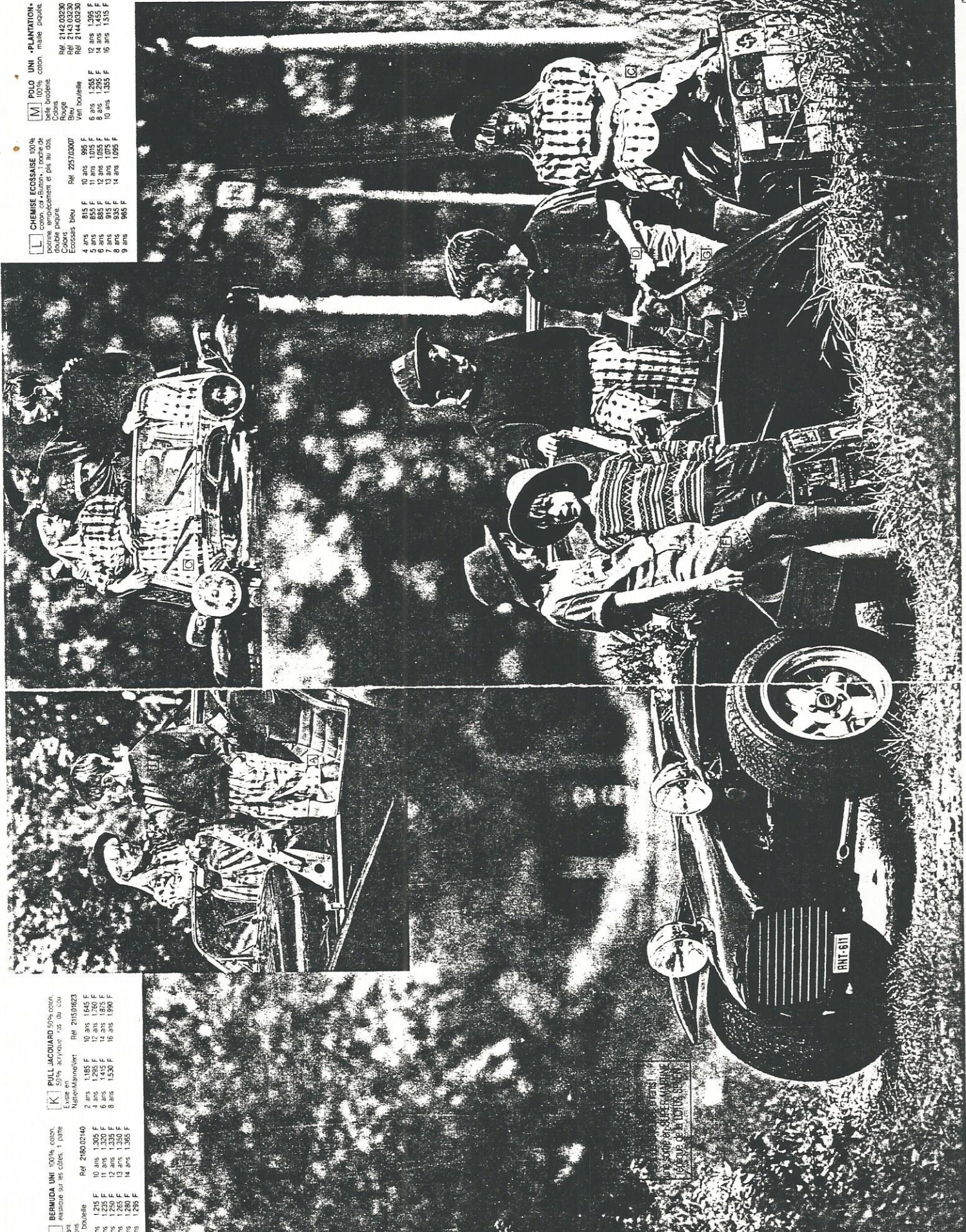
Auto Hebdo

Magnifique entrée de jeu pour notre Cobra grâce au bon goût de la rédaction de l'hebdomadaire automobile francophone le plus titré d'Europe.

425 chevaux sauvages

Envoûtant résumé à propos de la naissance des Cobra, alliant l'harmonie et la bestialité.

ANNEXES : Articles et extraits correspondants.



STYLE FOLIE D'ELEGANCE • BONOT & COCKNEYS

... PARES POUR LA FETE...

L CHEMISE ECOSSAISE 100% coton, 100% belle broderie. Colons: Bleu. Réf: 2152.0007

4 ans	915 F	10 ans	985 F
6 ans	885 F	12 ans	1055 F
8 ans	915 F	14 ans	1075 F
10 ans	935 F	16 ans	1095 F

M POLO UNI • PLANTATION. Colons: Vert bouteille. Réf: 2143.03230

4 ans	815 F	10 ans	1395 F
6 ans	885 F	12 ans	1395 F
8 ans	915 F	14 ans	1455 F
10 ans	935 F	16 ans	1515 F

J BERNUDA UNI 100% coton, 50% acrylique. Colons: Vert bouteille. Réf: 2140.02140

4 ans	1215 F	10 ans	1305 F
6 ans	1250 F	12 ans	1335 F
8 ans	1280 F	14 ans	1350 F
10 ans	1305 F	16 ans	1390 F

K PULL JACQUARD 50% coton, 50% acrylique. Colons: Bleu. Réf: 2151.0623

4 ans	1185 F	10 ans	1645 F
6 ans	1215 F	12 ans	1675 F
8 ans	1250 F	14 ans	1705 F
10 ans	1280 F	16 ans	1790 F

B CHEMISER FILLE ECOSSAISE 100% coton, 100% belle broderie. Colons: Bleu. Réf: 2151.0623

4 ans	1215 F	10 ans	1305 F
6 ans	1250 F	12 ans	1335 F
8 ans	1280 F	14 ans	1350 F
10 ans	1305 F	16 ans	1390 F

C JUPE ECOSSAISE 100% coton, 100% belle broderie. Colons: Bleu. Réf: 2151.0623

4 ans	1215 F	10 ans	1305 F
6 ans	1250 F	12 ans	1335 F
8 ans	1280 F	14 ans	1350 F
10 ans	1305 F	16 ans	1390 F

D CEINTURE ruban. Colons: Bleu. Réf: 2151.0623

4 ans	1215 F	10 ans	1305 F
6 ans	1250 F	12 ans	1335 F
8 ans	1280 F	14 ans	1350 F
10 ans	1305 F	16 ans	1390 F

E T SHIRT 100% coton, 100% belle broderie. Colons: Bleu. Réf: 2151.0623

4 ans	1215 F	10 ans	1305 F
6 ans	1250 F	12 ans	1335 F
8 ans	1280 F	14 ans	1350 F
10 ans	1305 F	16 ans	1390 F

F JUPE JEANS 100% coton, 100% belle broderie. Colons: Bleu. Réf: 2151.0623

4 ans	1215 F	10 ans	1305 F
6 ans	1250 F	12 ans	1335 F
8 ans	1280 F	14 ans	1350 F
10 ans	1305 F	16 ans	1390 F

G BERNUDA JEANS 100% coton, 100% belle broderie. Colons: Bleu. Réf: 2151.0623

4 ans	1215 F	10 ans	1305 F
6 ans	1250 F	12 ans	1335 F
8 ans	1280 F	14 ans	1350 F
10 ans	1305 F	16 ans	1390 F

H POLO TRICOLEUR 100% coton, 100% belle broderie. Colons: Bleu. Réf: 2151.0623

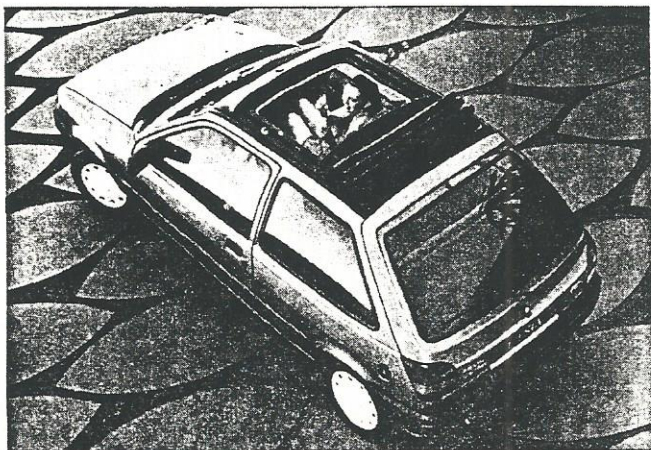
4 ans	1215 F	10 ans	1305 F
6 ans	1250 F	12 ans	1335 F
8 ans	1280 F	14 ans	1350 F
10 ans	1305 F	16 ans	1390 F

I PULL TON SUR TON 50% coton, 50% acrylique. Colons: Bleu. Réf: 2151.0623

4 ans	1215 F	10 ans	1305 F
6 ans	1250 F	12 ans	1335 F
8 ans	1280 F	14 ans	1350 F
10 ans	1305 F	16 ans	1390 F

J BERNUDA UNI 100% coton, 50% acrylique. Colons: Bleu. Réf: 2140.02140

4 ans	1215 F	10 ans	1305 F
6 ans	1250 F	12 ans	1335 F
8 ans	1280 F	14 ans	1350 F
10 ans	1305 F	16 ans	1390 F



FIESTA CALYPSO

Avec le retour des beaux jours, Ford propose une version « à ciel ouvert » de la Fiesta, caractérisée par un toit ouvrant souple de grandes dimensions à commande électrique. Elle est animée par le petit moteur HCS de 1100 cm³ associé à une boîte mécanique manuelle

à 5 rapports. Disponible uniquement en version 3 portes, la Calypso dispose de déflecteurs avant et arrière permettant la conduite « plein soleil » sans pour autant souffrir des turbulences inhérentes à ce genre de plaisir.

ERRATA

□ **Prix de revient kilométrique.** Une erreur s'est malencontreusement et subrepticement glissée dans les colonnes du prix de revient kilométrique 1991 des voitures à essence du n° 970. Elle concerne la Nissan Primera 2.0 SLX, pour laquelle nous avons comptabilisé 16 F au kilomètre pour la consommation d'huile. Les lecteurs les plus perspicaces auront déjà corrigés : il fallait bien évidemment lire 16 centimes/km.

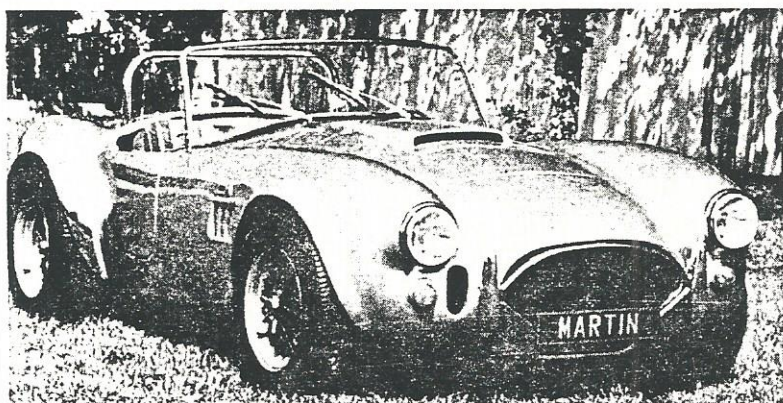
□ **BMW 525i.** Une deuxième erreur est venue se glisser dans ce même nu-

méro (décidément !), concernant cette fois la vitesse maxi de la BMW 525i. Dans un petit tableau comparatif repris en page 28, et intégré à l'essai détaillé de la 325i, figure le chiffre de 229 km/h alors qu'en page 153 (les concurrentes de la Volvo 960), elle n'est plus que de 212 km/h. Grossière bétise. Les 229 km/h sont en effet revendiqués par la nouvelle 525i 24 soupapes, alors que l'ancienne version 12 soupapes se contentait pour sa part de 212 km/h.

APPEL A TEMOINS

Dans sa version originale, le projet de loi Dehaene prévoyait la possibilité pour les forces de l'ordre de procéder à des contrôles de vitesse à l'aide d'appareils automatiques. En clair, de pouvoir placer un radar à un endroit quelconque sans qu'un agent qualifié soit présent. La Chambre et le Sénat ont refusé de voter ce texte. Plus récemment, le ministre de la Justice, répondant à une interpellation de Robert Hendrick, a confirmé en séance publique de la Commission de la Justice de la Chambre, que les constats effectués selon ces méthodes ne constituent pas une preuve probante, marquant par la même occasion son opposition à l'utilisation systématique de ce type d'appareil. Apparemment, la gendarmerie n'en a cure et a mis le procédé en œuvre. Depuis peu, elle dresse des procès-verbaux pour infraction aux limitations de vitesse en stipulant que cette infraction

a été constatée sans la présence d'un agent qualifié. Nous venons de recevoir à la rédaction la copie d'un « pro justitia » sur lequel figure effectivement la mention « infraction constatée sans la présence d'un agent qualifié ». Pourquoi ? Sans doute pour créer des précédents et forcer ainsi la main au pouvoir législatif. C'est donc maintenant au juge qu'il appartiendra d'apprécier s'il peut fonder sa conviction sur un tel moyen de preuve, compte tenu notamment du refus du législateur de cautionner une telle méthode. L'A.D.L.C. a décidé de s'opposer à ce qu'elle considère comme un coup de force de la part de la gendarmerie, qui veut passer outre la volonté du Parlement. Nous invitons donc toute personne victime d'un tel procès-verbal à prendre contact avec nous ou à en transmettre copie au bureau du journal. Il est temps de réagir.



La Martin Cobra 427 Replica.

COBRA MARTIN

L'artisan de Grez-Doiceau poursuit son élargissement de gamme et annonce que la Martin Cobra 427 Replica, présentée au printemps 1990 lors du Salon du Cabriolet à Paris, est désormais disponible en Belgique. Réalisée sur la base d'un châssis poutre maison sur lequel vient se greffer une carrosserie monocoque en polyester, elle utilise des éléments de liaison au sol d'origine Ford. Fidèle en tout points aux cotes du modèle original, Martin a cependant dû se résoudre à réduire quelque peu la cylindrée des Cobra d'époque. De 7 litres, celle-ci descend ainsi à 2,9 litres, puisqu'on retrouve sous le long capot le V6 de la Ford Scorpio, dans sa version ca-

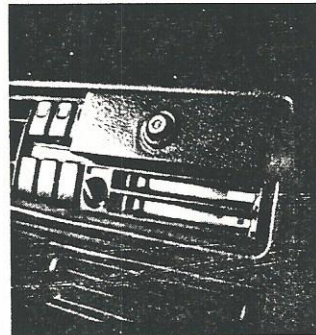
talisée, développant 150 ch (peut-être bientôt le V6 Cosworth ?).

Mais Automobiles Martin n'en reste pas là. Depuis le 1^{er} janvier 1991, il assure également la production et la commercialisation de Tilbury Automobiles à La Rochelle, un petit cabriolet dans le style « années 30 », mû par un 1108 cm³ d'origine Renault. Comme tous les autres modèles de la gamme, la Tilbury est disponible « clé en main » ou en kit à partir du mois d'avril. Automobiles Martin annonce également la mise à l'étude d'une réplique de Ford GT40 qui devrait être commercialisée au début 1993.

AUTO MOTO SHOW 1991

Une quarantaine de concessionnaires du Hainaut occidental exposeront leurs gammes respectives du 22 au 25 mars au Hall des Expositions Tournai Expo. Organisée en alternance avec le Salon de Bruxelles, cette manifestation mise sur pied par l'A.S.A. Tornacum

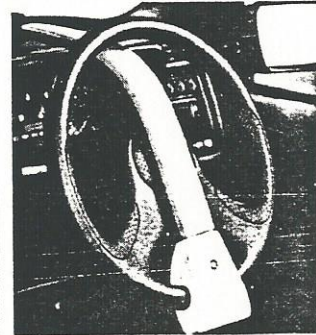
en est aujourd'hui à sa 7^e édition et a décidé de célébrer l'événement en présentant 6 véhicules de la collection Mahy d'Autoworld. Les visiteurs sont attendus dès le vendredi 22 mars de 14 h à 20 h et le jours suivants de 10 h à 20 h.



Radio Safe.

MISTER SECURITY

Cette société spécialisée dans la conception d'équipements antivols pour l'automobile propose 2 nouveaux produits. **Radio Safe** est plus spécifiquement prévu pour les autoradios et correspond aux normes internationales. Il s'agit d'un boîtier en acier empêchant le voleur d'atteindre les broches et les pinces de fixation disposées de part et d'autre de l'appareil. Le couvercle se (dé)verrouille au moyen d'un cylindre pour clé tubulaire de haute sécurité. Cet équipement est proposé au prix de 2.495 F TVAC. Voilà la radiocassette



Stoplock.

sécurisée, reste à préserver... la voiture. **Mister Security** propose à cet effet une nouvelle poignée de blocage de volant baptisée **Stoplock**, au prix de 2.995 F TVAC. Une barre courbée en acier renforcé, recouverte d'une gaine de plastique, vient s'insérer au centre du volant, bloquant ainsi la direction. Ce système présente donc l'avantage de pouvoir être arimé tout en permettant au conducteur de rester assis au volant. Pour tout renseignement, s'adresser à Pro Mail sprl, Desmedstraat 9, 2322 Hoogstraten. Tél. : 03/314.80.84.

EEN BELGISCHE DROOM

België was ooit een toonaangevende autonatie, en is dat eigenlijk nog steeds. Ook al hebben we geen eigen auto-industrie meer. Nergers ter wereld worden per kop meer wagens per jaar gebouwd en bovendien hebben we links en rechts nog wel enkele excentrieke bouwers.

Eén daarvan is de Waalse firma Motokit, gespecialiseerd in roadsters en invoerder voor de Benelux van het merk Martin sinds 1982. Deze dagen wordt hun aanbod uitgebreid met een Super Martin en een Martin Cobra 427. De wagens zijn gebaseerd op replica's van de Lotus 7 en de AC Cobra 427. Sinds 1982 zijn er in Frankrijk en in ons land ongeveer driehonderd Martins aan de man gebracht die de eigenaars de jaren '50 en '60 opnieuw laten beleven.

Het originele van de Martin-aanpak is dat je de wagen kant en klaar kan krijgen of als bouwpakket. Wie voor dit laatste opteert, krijgt een basiskit aangeboden en heeft dan plusminus 300 uren nodig om zijn eigen wagen te bouwen. Deze formule laat ook personalisering toe: andere indeling van de dashboardinstrumenten, binnenbekleding en kleur van de wagen. Dit systeem laat ook toe dat de koper talrijke stukken op de tweedehandsmarkt zoekt waardoor de kosten kunnen gedrukt worden.

Technisch gezien bestaat de 7-replica uit een buizenchassis en geklonken aluminium. De Cobra-replica bestaat uit een ijzeren balkchassis. Beiden modellen hebben een polyester carrosserie. De mechanische en transmissie-onderdelen hebben Ford als thuisbasis. De 7-replica gebruikt een 4 cilinder 1600cc of 2000cc van de

Sierra, terwijl de Cobra door een V6 2900cc-injectiemotor met kat van de Scorio wordt uitgerust. De wagens van Martin zijn duidelijk op en top Europees: Frans chassis, Duits interieur, Engelse look en Belgische voorbereiding.

**Inlichtingen:
Motokit Grez Doiceau 010-84.12.80.**

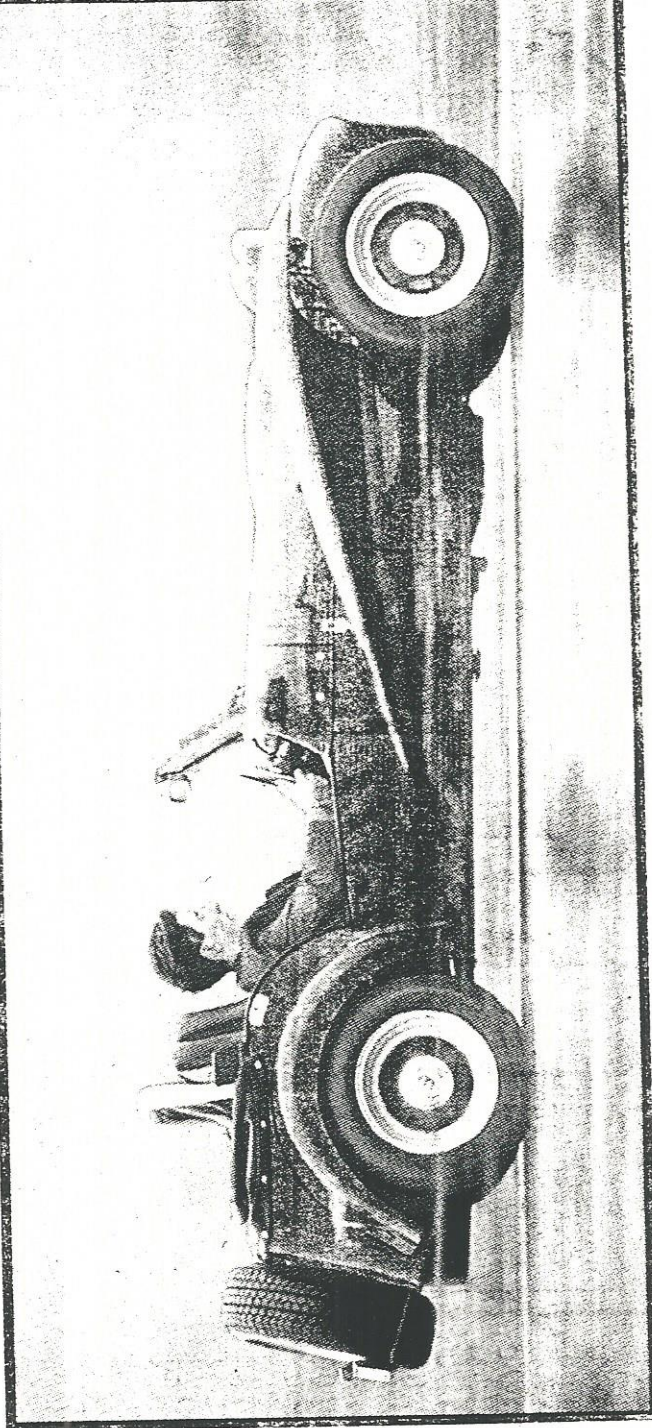
merkt Epron op. "Anders talen de kopers de rode kaart boven. De eerste oogopslag wordt alsmäär belangrijker en de eerste "touch", het eerste contact met de vingers, bepaalt vaak of de koop al dan niet doorgaat. Dat alles hebben we goed in ons achterhoofd gehouden en gecombineerd met ons verleden en imago heeft de ZX langzaam maar zeker vorm gekregen."

COLLECTIE

"Het resultaat is de zogenaamde "collectie". Toen we op zoek gingen, naar de

de prijs en in het veld de standing of status - is onze ZX-collectie tot stand gekomen met de Rollex (passe-prijs, jong, vrouwelijk), de Icare (passie, standing, spief), de Avantage (rationeel, is, familie) en de Aura (raaie, standing, stevigheid). Ize benadering is dus origineel en er zit echt geen volgordin. We hebben enkel rekening gehouden met de wense van de klant en onze wagens telkens aangepast. De ZX, één dus, maar toch vier."

In de buurt van Toulon kregen we in de voorbije dagen uitvoerig de kans de ZX aan de



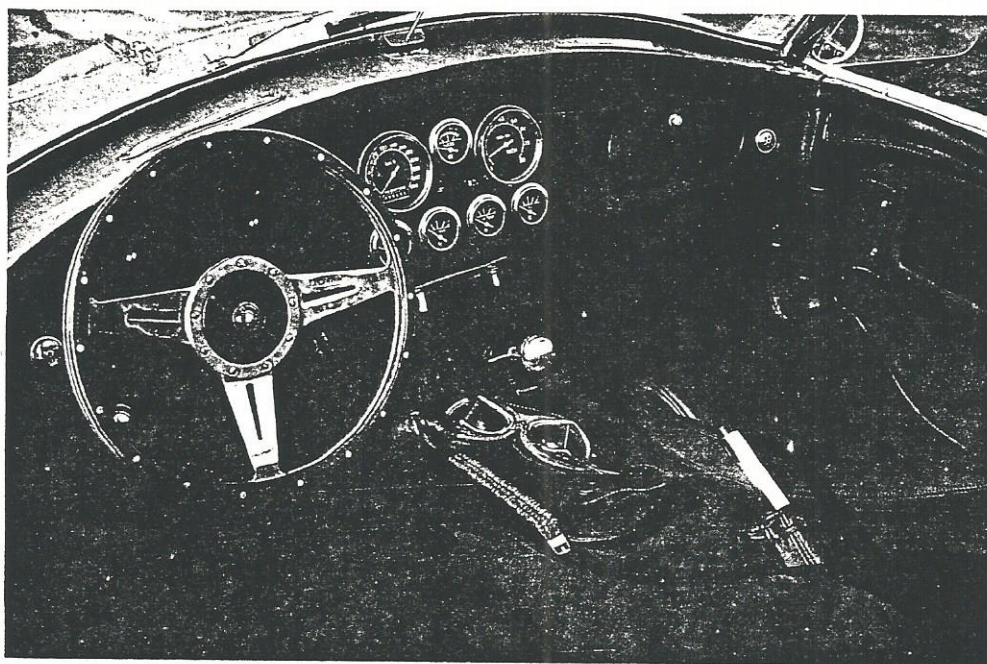
Deze Lotus 7-replica van Martin mag best gezien worden. (Foto: Martin)

COBRA MARTIN

Gueule d'amour

LA COBRA A FAIT ET FERA TOUJOURS RÊVER.
GRÂCE À MARTIN, ELLE DEVIENT SEULEMENT PLUS
ACCESSIBLE. BIENVENUE À BORD !

PIERRE DAUBROSSE — PHOTOS PATRICK SAULETEL



L'intérieur dépayse autant que les formes galbées de la carrosserie.

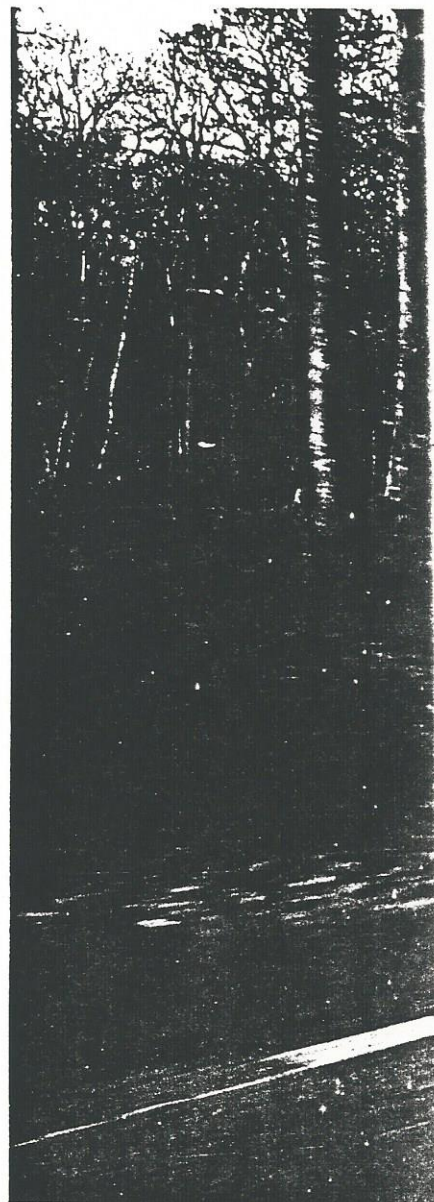
Salon du cabriolet, avril 1990. À côté du roadster Martin apparaît une Cobra flambant neuve. La PGO ? Non, celle-ci occupe normalement son stand à quelques mètres de là. Alors ? Eh bien la Cobra Martin est née, tout simplement ! Depuis, elle a fait le Mondial, à Paris, en octobre, Rétromobile en février, sera présente au Kit Car Show de Birmingham, fêtera son anniversaire au Salon du Cabriolet 91 à Paris, du 4 au 7 avril, avant de s'envoler pour le Salon de Tokyo en fin d'année. Une cinquantaine de coques ont déjà été produites et l'objectif pour 1991 porte sur une soixantaine de voitures fabriquées. À terme, Martin Production compte en sortir 100 par an ! Utopique ? « *Tout le monde rêve devant une Cobra, et les vraies sont aujourd'hui si rares* », commente Bruno Betus, chargé, entre autres multiples activités, des relations avec la presse. « *Nos clients roulent tous les jours dans de lourdes berlines*

aseptisées, dotées d'assistances de toutes sortes, de l'air conditionné, etc. En roulant en Cobra, ils retrouvent des sensations oubliées et se font plaisir », explique-t-il. Plaisir des yeux d'abord, car les formes de l'auto ont toujours constitué un régal. La Martin, baptisée Martin 427 Racing restitue le charme et le pouvoir de séduction de l'original. Elle offre une bien meilleure impression que les premiers roadsters Martin — répliques de Lotus Steven — dont la finition laissait à désirer. Sorti en 1986, le roadster s'est bien amélioré et a trouvé sa clientèle. Il a déjà été produit en 350 exemplaires, et rien que cette année, la petite usine des Sables d'Olonne devrait en fabriquer une centaine de châssis. On ne chôme pas chez Martin, d'autant que depuis le mois de janvier de cette année, l'entreprise a repris la fabrication du Tilbury, ce petit roadster aux lignes anglaises, sur base de Renault 4, à la société La Rochelle Autolaisirs. Une cinquantaine pourrait

être construite cette année, ce qui porterait le total des fabrications Martin pour 1991 à 210 voitures, montées ou en kit.

UNE MOTO À 4 ROUES

Mais comment en arrive-t-on à fabriquer des répliques de Cobra ? Au départ, Georges Martin, aujourd'hui âgé de 42 ans, se lance à Paris, en 1972, dans la fabrication de cadres de motos. Il aime cette activité pour son côté créatif, et à côté de ses réalisations pour la route, engage des motos en championnat du monde d'endurance. Au début des années 80, il livre jusqu'à 500 cadres par an. Puis le marché des 2 roues commence à changer, et au Salon de Paris 1986, il présente sa première Martin roadster, « une moto à quatre roues ». Entre temps, il a installé Martin Production aux Sables d'Olonne et s'est transformé en chef d'entreprise ; 27 personnes travaillent





avec lui dans des locaux de 1 500 m². À la fois au four et au moulin, c'est-à-dire derrière la table à dessin, à l'atelier, au téléphone, etc., il continue à créer, mais ne roule plus à moto. « *Je ne peux plus me le permettre* », dit-il en montrant son entreprise, qu'il ne quitte pratiquement jamais. Conscient de l'importance de l'export pour une SARL comme la sienne, Georges Martin a créé deux succursales, l'une en Grande-Bretagne et l'autre en Belgique où sont assemblées les voitures exportées non vendues en kit. Une autre succursale devrait bientôt naître en Allemagne. Il est aussi représenté au Japon et au Portugal par des importateurs. Les 2/3 environ des roadsters Martin partent à l'exportation, et 7 Cobra sur 10. Et la moto, dans tout ça ? À part quelques pièces encore faites aux Sables, l'activité moto repose sur Martin Belami au Japon, et Martin BMW en Allemagne (K 100 Turbo Martin), avec moins d'une centaine de motos

montées localement dans ces deux pays. Visiblement rangé des deux roues, Georges Martin souligne toutefois : « *L'expérience acquise sur les motos permet aujourd'hui d'aller plus vite* ». Comprenez : le roadster et la Cobra ont de quoi tenir !

L'ESPRIT COBRA

À côté du roadster Martin déjà connu, proposé 160 000 F tout monté ou à partir de 65 000 F en kit (hors mécanique), apparaît donc la Cobra Martin, réplique d'une 427 7 litres street version de 1966, dotée d'une prise d'air de capot semblable à celle de la version Racing. Précisons tout de suite que cette voiture n'est pas importée d'Angleterre, c'est une création Martin. Elle peut être à vous pour 250 000 F ou en kit à partir de 56 400 F (hors mécanique), sachant qu'il faut environ 350 heures pour la monter soi-même. Si vous demandez

d'entrée quel V 8 elle utilise, vous avez tout faux, les normes sont telles qu'aujourd'hui les artisans évitent ces bêtes à chagrin (d'homologation). Alors Martin a choisi le V 6 Ford de 3 litres monté dans la Scorpio. Equipé de 2 catalyseurs, il développe 145 ch et délivre 22,6 mkg à 3 000 tr/mn. Ce n'est pas assez puissant ? Sans doute, mais les performances obtenues avec les 975 kg de la bête restent satisfaisantes, suffisantes en tout cas pour quelqu'un recherchant d'abord dans cet achat le look et le mythe Cobra. D'autant que le 0 à 100 km/h s'effectuerait en 6''5, et que la vitesse de pointe s'établirait à 205 km/h avec le pont court et environ 220 avec le pont long. Ce n'est pas ridicule, loin de là, et franchement, le plaisir procuré par cette auto passe par bien d'autres considérations que des chiffres. Le V 6 est accouplé à la nouvelle boîte de vitesses Ford MT 75. Martin reprend d'ailleurs le maximum de pièces d'origine

La Cobra respire la liberté, et grâce à Martin, on peut y goûter ! La tenue de cap reste bonne à haute vitesse, plus de 200 km/h, mais il faut s'habituer à la direction très lourde en virage. Les freins arrière n'ont pas droit à des disques.

**Georges Martin
de la moto à la
Cobra. Mais
toujours des
sensations !**

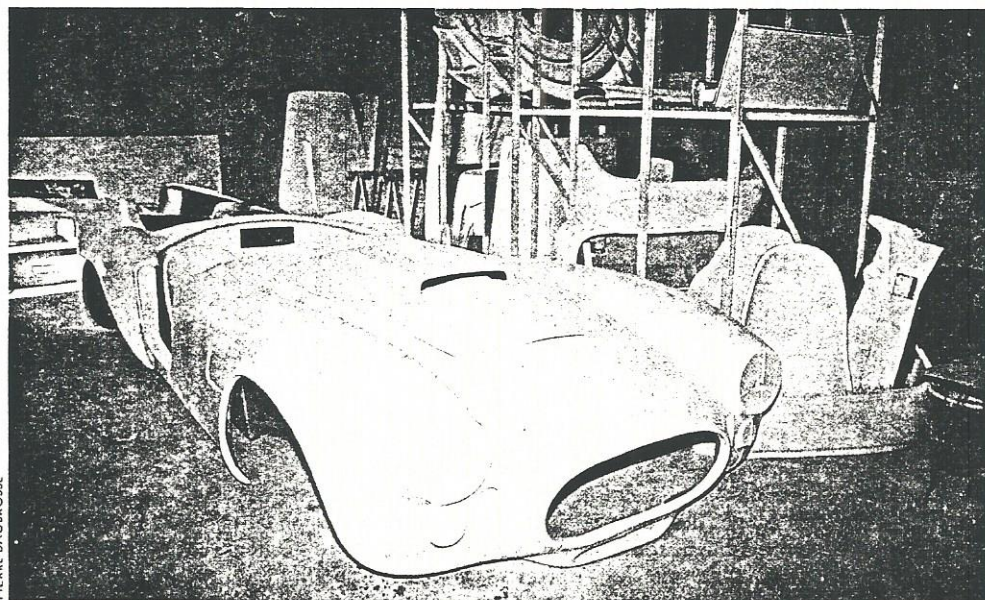
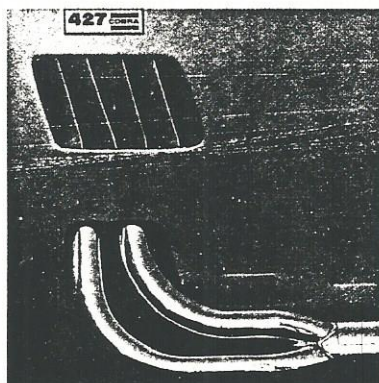
Ford. Ainsi, le châssis tubulaire caissonné (phosphaté chez un sous-traitant de Heuliez), conçu et fabriqué par Martin, intègre-t-il des berceaux de Ford Sierra recevant les trains roulants. Chance : la Cobra et la Sierra ont les mêmes voies. Les freins aussi viennent de chez Ford (assistance, disques ventilés avant de diamètre 239,7 mm, etc.), comme la direction (non assistée), mise à part la colonne, spécifique. Les amortisseurs, dont le positionne-

ment est modifié, sont fabriqués « maison » (tubes et coupelles) à partir de pièces achetées à un équipementier spécialisé. Mais sur demande, le client peut se faire monter des Spax réglables (14 positions) à l'arrière. En fait, Martin assure la fabrication du maximum de pièces : c'est une façon pour lui de mieux contrôler la qualité et de pouvoir réagir vite : et puis il aime créer ! Il aime voir la pièce naître sur sa table à dessin et sortir des

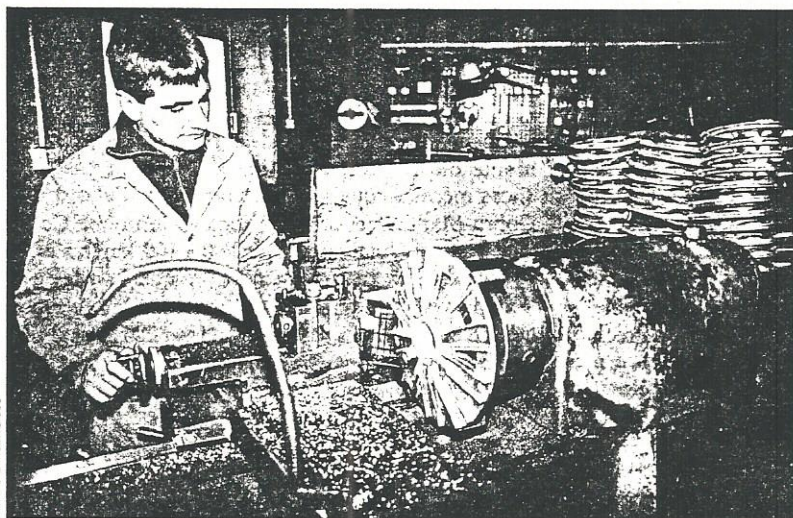
nombreuses machines qui garnissent l'atelier : tours, fraiseuses, scies, cintruse à commande numérique, postes de soudures, etc. Environ 85 % des pièces nécessaires à la Cobra (hors mécanique) sont faites maison ; citons les pare-chocs, les échappements, les moyeux avant, le bouchon d'essence à ouverture rapide (renfermant un bouchon classique fermant à clé), l'entourage de pare-brise, le levier de vitesses, les sabots de protection des ailes arrière (en alu), l'arceau de sécurité, les déflecteurs et leurs ferrures, les papillons de roue et les roues elles-mêmes ; elles sont réalisées en acier avec un voile alu reprenant le dessin des jantes d'origine. L'atelier Martin se charge aussi de la sellerie (cuir Connolly noir, ou autres) et des faisceaux électriques. La fabrication à la main, cela existe toujours ! Les équipements comme les phares, joliment galbés, proviennent de chez Lucas, les volants de chez Motolita, les pneus sont des Goodyear NCT de 215/70 x 15 et 235/70 x 15 importés spécialement d'Angleterre où ils sont fabriqués pour Rolls Royce. Et la carrosserie, me direz-vous. Elle a été moulée sur une vraie et l'imité donc à merveille. Réalisée en fibre de verre, elle est renforcée par endroits de renforts tubulaires en acier. Elle est boulonnée et collée au châssis. Livrable sans arceau, la Cobra Martin peut en recevoir un petit côté conducteur, ou un plus large, comme celui que vous pouvez voir dans ces pages sur la voiture utilisée pour un bref galop d'essai...

■ CHEVEUX AU VENT

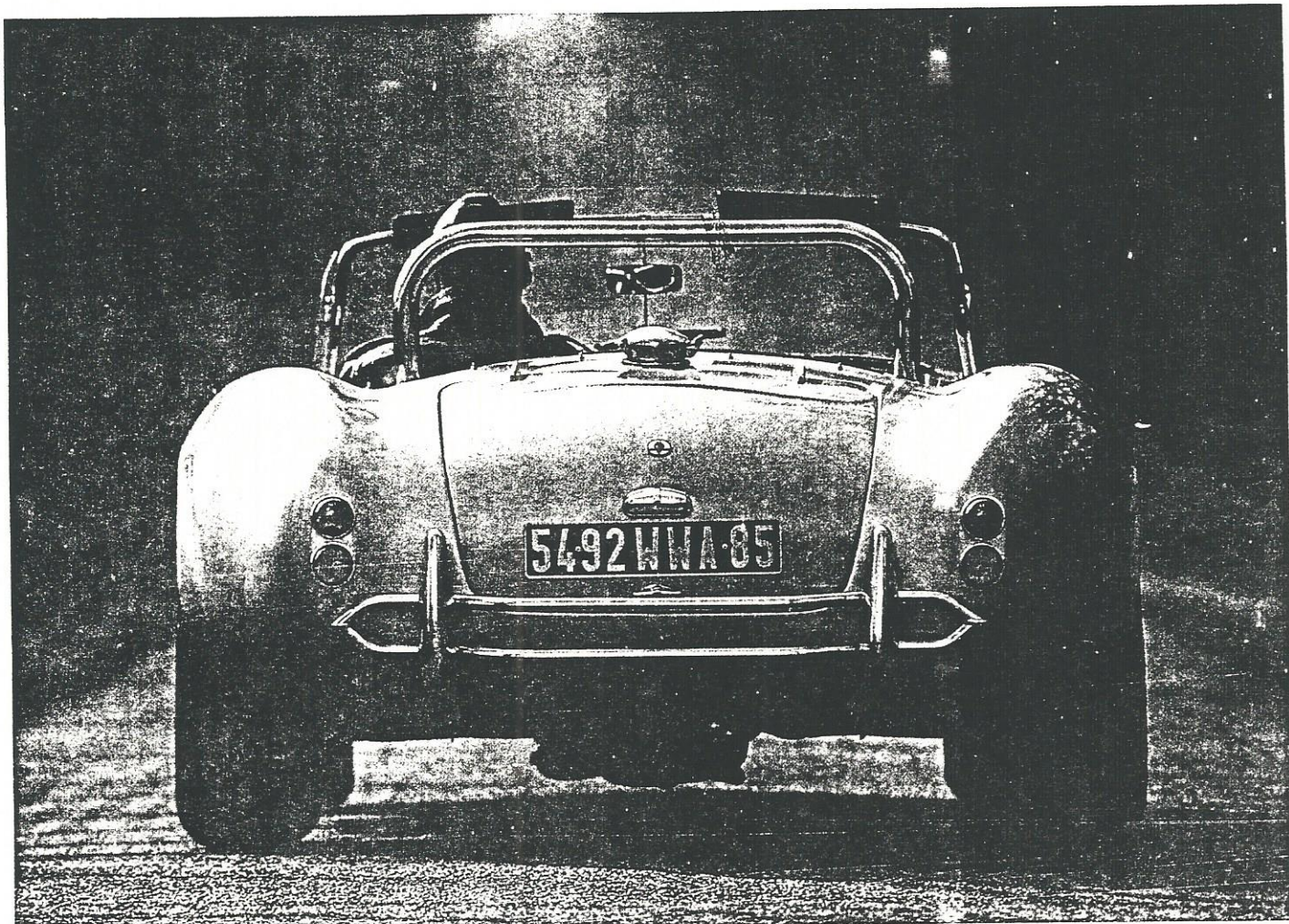
Après une semaine d'exposition, la Cobra du stand Martin à Rétromobile a eu l'air heureuse de se retrouver sur la route. Nous l'avons vite débarrassée de sa capote qui l'enlaidit plutôt, mais peut se révéler fort utile. Elle se monte à l'ancienne avec deux demi-arceaux et protège de la pluie « mieux qu'une Morgan et moins bien qu'une Golf ». Heureusement, il n'a pas plu ! Sachez tout de même qu'elle est proposée 2 800 F en option. Cette voiture est la première construite, qui devait passer au crash-test. Mais elle était trop belle, et l'homologation a été obtenue avec une autre auto, encore visible aux Sables d'Olonne. Ça fait toujours mal à voir, et d'ailleurs, ce test pourrait bien disparaître dans les années à venir. Très galbée, très sensuelle la Cobra vous laisse bouche-bée. Bien sûr, les échappements latéraux ne sont pas branchés, ils ne sont même pas montés d'origine, mais l'ensemble n'en dégage pas moins un fort parfum d'authenticité. Même si l'instrumentation — venant bien des Etats-Unis —



*Martin
Production
fabrique la
plupart des
pièces
composant la
Cobra, la
carrosserie, le
châssis, mais
bien d'autres
encore, mille en
tout environ.*



PIERRE DAUBROSSE



est regroupée au centre de la planche de bord. Le cuir Costil rouge habille joliment l'habitacle. On remarque le levier de vitesses, fidèle à l'origine, et le levier alu regroupant les commandes des phares, du klaxon et des clignotants. Prendre place dans le petit baquet n'est pas aisé, car la voiture a été adaptée à un client de petite taille. Passer de l'accélérateur au frein pose quelques problèmes, mais on s'y fera ! le V 6 démarre instantanément, mais on regrette déjà, bien que le son des échappements soit satisfaisant, l'absence d'un V 8, pour la forme, pour les chevaux, pour l'Histoire. L'avantage de cette Cobra est cependant d'utiliser une mécanique moderne, donc fiable. Il faut normalement faire une croix sur le coup de la panne ! À moins que la bombe anti-crevaisson — il n'y a pas de roue de secours — ne puisse venir à bout d'un éclatement particulièrement sournois... Dans un vrombissement sympathique, la Cobra prend son envol. Le pont long n'autorise pas le wheeling, mais les sensations ne sont pas absentes pour autant. À partir de 100 km/h, le bruit et le vent vous enveloppent, vous commencez à planer. À 200 km/h, la tenue

de cap reste impeccable. Les freins (montés avec des durites aviation) répondent bien, mais la suspension se montre trop souple. Cette première voiture n'est pas en configuration définitive. Alors au freinage, l'avant s'écrase et la carrosserie vient frotter sur les pneus. Dans ces conditions, il est impossible d'attaquer et de profiter des sinuosités de la route. Domage ! Quant à la direction, non assistée, elle rappelle vraiment celle des voitures anciennes par sa lourdeur et son inertie. Mais cela fait partie du charme ! Au même titre que l'environnement intérieur, délimité par les déflecteurs et les pare-soleil, avec au centre, le petit rétroviseur monté sur sa tige verticale...

Alors voilà. Si les accélérations ne sont pas foudroyantes, la conduite de la Cobra Martin permet quand même de se replonger dans la passion de cette voiture hors du commun. Il faudra réessayer l'auto avec le pont court et les bonnes suspensions. La clientèle semble l'apprécier, à tel point que Georges Martin pense déjà élargir sa gamme, avec dans quelques années, une... GT 40 !! À suivre... □

MARTIN PRODUCTION

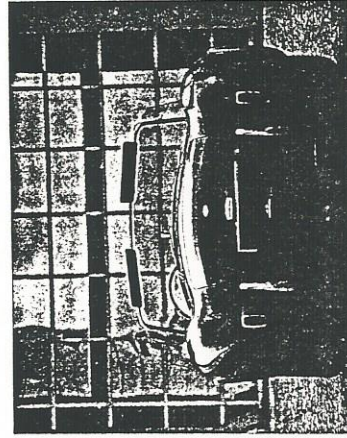
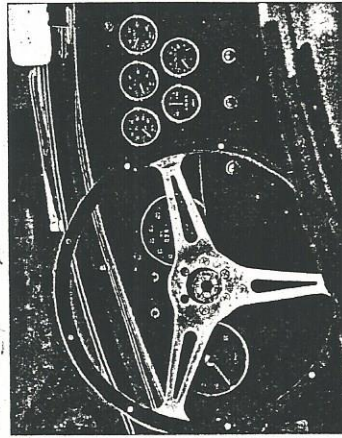
Rue Clément Ader
ZI les Fruchardières
85340 Olonne-sur-Mer
Les Sables-d'Olonne
Tél. : (16) 51.32.41.88. Fax. (16) 51.32.92.01.

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES COBRA MARTIN

- **Moteur** : Ford V 6 longitudinal AV.
- **Cylindrée** : 2 935 cm³ (93×72 mm).
- **Rapport volumétrique** : 9,5 à 1.
- **Alimentation** : injection Bosch.
- **Puissance** : 145 ch à 5 500 tr/mn.
- **Couple** : 22,6 mkg à 3 000 tr/mn.
- **Transmission** : roues arrière motrices.
- **Boîte** : 5 vitesses.
- **Châssis** : tubulaire caissonné. Carrosserie fibre de verre.
- **Suspensions** : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques.
- **Freins** : AV à disques ventilés, AR à tambours.
- **Direction** : à crémaillère.
- **Jantes** : Martin 7×15 (AV), 8×15 (AR). Pneus GoodYear NCT 215/70 (AV), 235/70 (AR).
- **Poids** : 975 kg.

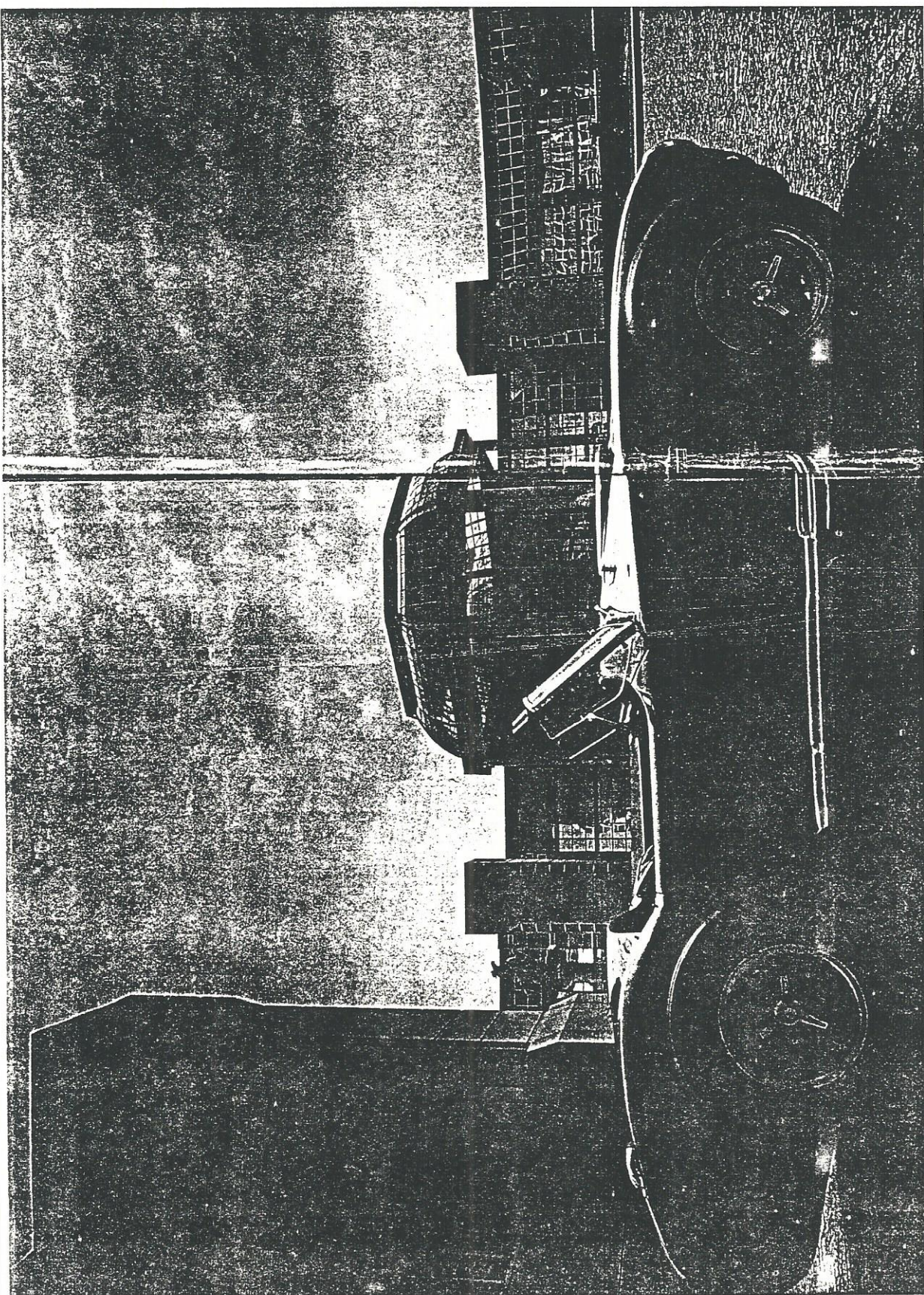
La Cobra a été placée dans un cadre aussi étonnant qu'elle : celui du siège social du groupe Bouygues. Considéré de profil, ce roadster sans concession montre bien la simplicité de ses lignes mais également la surpuissance latente qui l'habite.

Les échappements latéraux paraissent gronder même à l'arrêt, le tableau de bord est l'antithèse du style hyper-aguicheur de la Honda NSX et le volant est la sobriété même, avec une jante de section sans doute un peu faible. Vue de l'arrière, les énormes pneus suggèrent la force qu'ils sont chargés de transmettre au goudron.



425 CHEVAUX SAUVAGES

L'AC Cobra est née de par la volonté d'un homme, Carroll Shelby, de donner naissance à une voiture américaine simple mais surpuissante, capable de tenir la dragée haute à n'importe quelle voiture européenne, à commencer par Ferrari. Un pari gagné !



Pike's Peak, 4 juillet 1961. Lieu fameux s'il en est, site de la plus vertigineuse course de côte du monde — j'en sais personnellement quelque chose pour l'avoir dégusté comme passager de Kankkunen qui s'entraînait au volant de sa 405 Turbo 16 — et aussi date privilégiée puisqu'elle rappelle l'indépendance des États-Unis, en quelque sorte le 14 juillet US. Que se passe-t-il donc ce jour-là à cet endroit ? Tout simplement une conversation entre Dave Evans, l'une des têtes pensantes de Ford en matière de sport et un nommé Carroll Shelby, âgé à cet instant de 29 ans, ex-pilote de B17 puis de Midget, puis de poids lourds, éleveur de poulets et, de toute manière, fanatique de conduite à la plus haute vitesse possible ! Que voulait donc Carroll Shelby ? Têtu comme tout bon Texan, et même comme les plus mauvais, il désirait persuader Evans de lui vendre à vil prix son plus gros V8, afin de le glisser sous le capot en alu d'un curieux roadster britannique, le AC Ace, dont le constructeur, la Bristol Aeroplane, venait d'estimer que, perdant déjà suffisamment d'argent à étudier des avions dont plus personne ne voulait, il était temps de fermer un département automobile, hérité manu militari de BMW en 1945

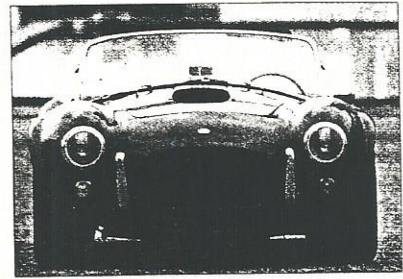
De 130 à 485 ch, une belle progression

Après maintes tergiversations, Shelby parvint à séduire Evans mais, en fait de V8 monstrueux, il ne fut d'abord question que de deux petits 3622 cm³ de base avec, comme instructions : « gonflez-les et rappelez-moi ! » Des 130 ch d'origine, il fut aisé de monter jusqu'à 160 puis, se ravisant, Ford envoya quelque chose de plus consistant, un V8 de 4261 cm³ avec une boîte mécanique quatre vitesses. C'était là le début de la véritable aventure car, pour débiter, il fallut renforcer de partout le châssis AC, qui avait bien du mal à supporter 265 ch ! C'est à l'automne 62 que démarra la fabrication en série des premières Cobra 260, équipées du même V8 qui, dans sa version

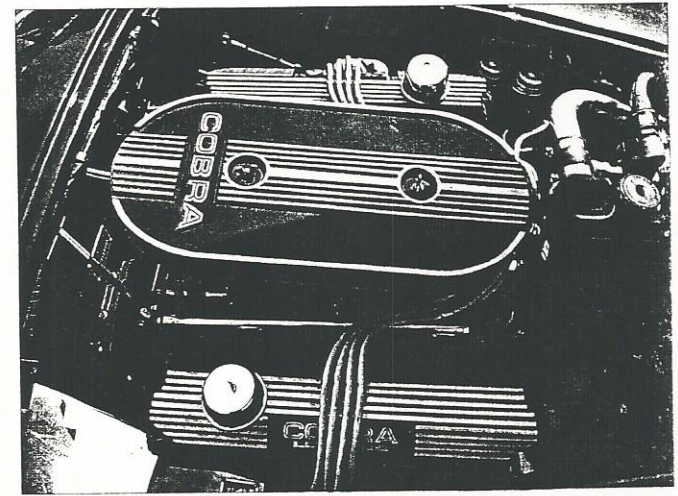
ultime, parvint à produire jusqu'à 320 ch ! On passa ensuite au type 289 puis, enfin, à l'énorme 427, avec son 7 litres qui développe en version « ballade » 425 ch et, en version sérieuse, c'est-à-dire course, 485 ch ! Asséner une telle puissance à une caisse légère étudiée à l'origine pour rouler à 170 km/h, cela ne se passe pas sans difficultés. En réalité, les premières Cobra étaient presque inconduisibles, en raison de l'énorme puissance et, plus encore, de la brutalité du gros V8 qui « envoyait la purée » avec une telle soudaineté que les transferts de couple et de masse disloquaient le train avant, détruisaient les géométries et rendaient de la sorte la voiture quasi-incontrôlable autrement qu'en ligne droite !

Les Ferrari ? Des voitures pour demoiselles

La plus grosse amélioration résida d'emblée dans le montage d'une direction à crémaillère puis les techniciens de Shelby ainsi que ceux de Ford commencèrent à travailler, de façon à rendre la voiture plus civilisée. Le palmarès sportif des diverses versions de la Cobra est impressionnant. Elle a réussi à battre plus d'une fois les Ferrari et il est vrai que, comparées à cette grande brute de Cobra, les voitures italiennes sont presque des engins pour demoiselles. Pourtant, le roadster américain n'a jamais été un foudre de vitesse (215 km/h dans ses bons jours) mais passer en dessous de 25 s aux 1000 mètres départ arrêté ne représenta jamais un énorme problème pour les versions les plus puissantes. Avec un poids inférieur à la tonne, la Cobra procure des sensations d'accélération difficilement égalables mais, malgré tout, le freinage n'a jamais été le point fort de la voiture, surtout en compétition. A l'époque de sa splendeur première, j'ai fait connaissance avec la Cobra grâce à Jo Schlessler. Par deux fois, je suis parti sur la route et, par deux fois, j'ai dû téléphoner pour appeler au secours : cause de la panne ?

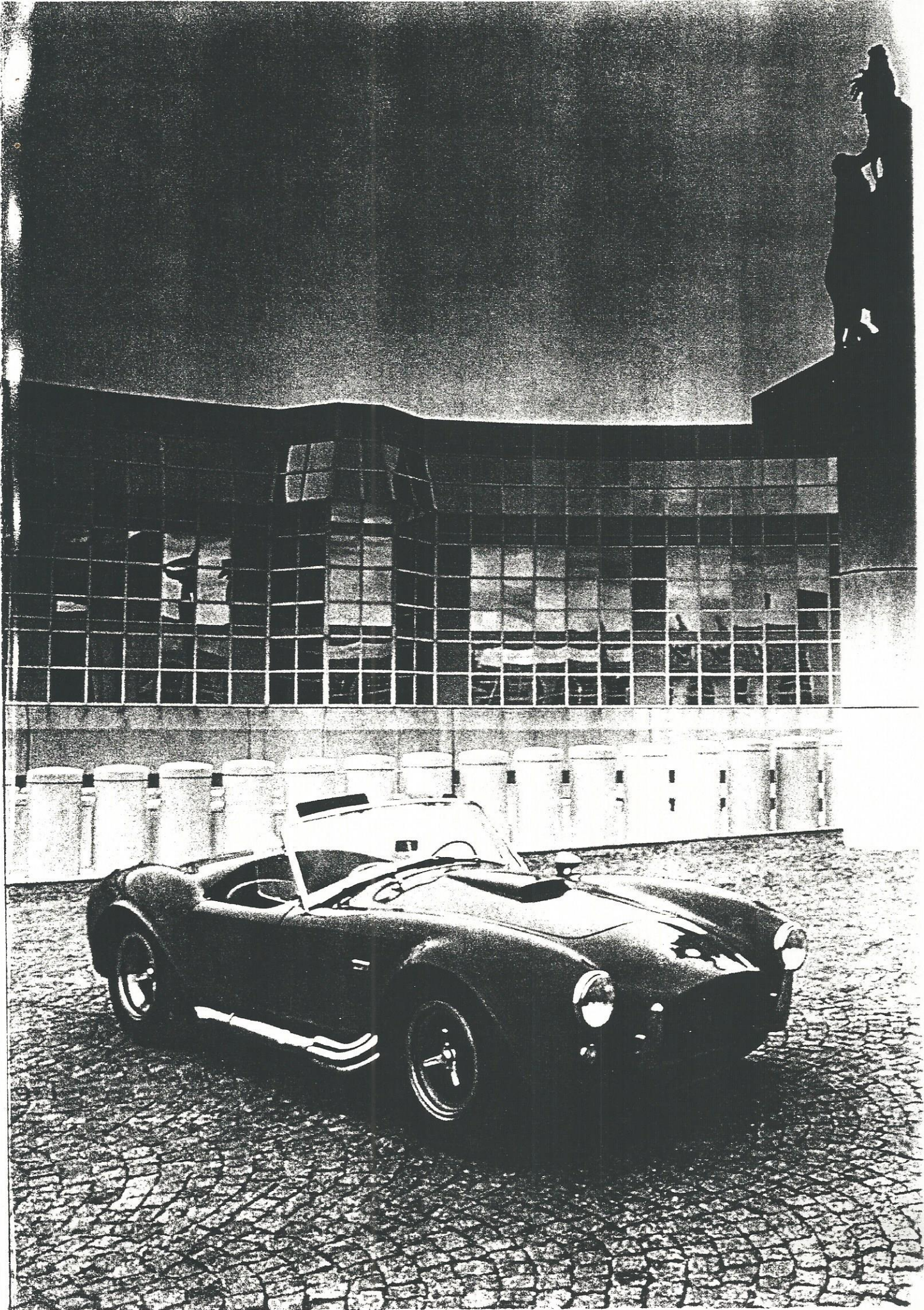


Cette énorme bouche béante, sans la moindre fioriture, est simplement chargée d'aspirer les grandes quantités d'air que le radiateur réclame



impérieusement pour tenter de refroidir le gros V8 perpétuellement en menace de surchauffe. Les larges jantes à serrage central soulignent la vocation purement sportive de l'objet qui, même campé sur ses quatre roues, semble se cabrer aussi impérieusement que la reproduction des chevaux de Marly au pied de laquelle il piaffe lui aussi. Certes, les répliques de la Cobra 427 sont nombreuses mais aucune n'atteint à l'inquiétante beauté de l'original.

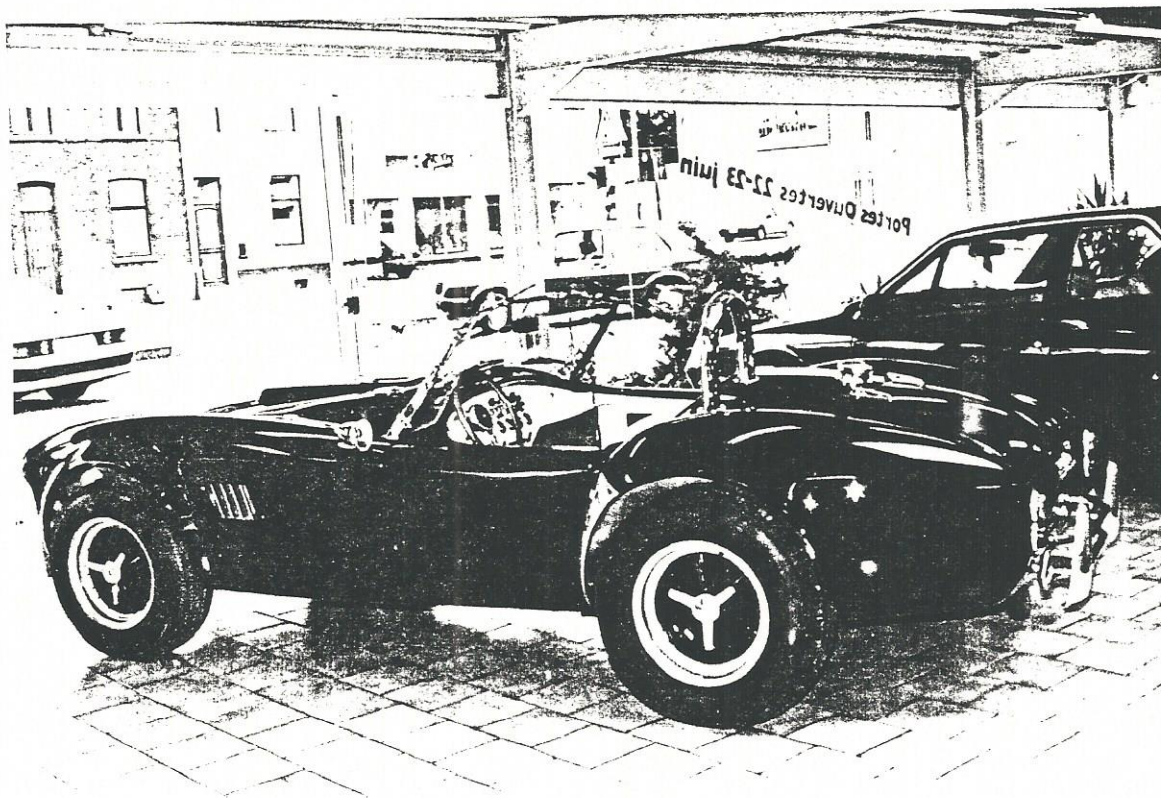
A chaque fois, rupture de la courroie de ventilateur dans une accélération et, comme le V8 était plutôt susceptible côté refroidissement, il ne fallait pas tarder à couper le contact sous peine d'ennuis sérieux ! Heureusement, j'avais eu quand même le temps de me régaler dans des reprises tumultueuses, avec un train arrière toujours prêt à passer devant... Cette fois, j'ai retrouvé une voiture plus calme peut-être — l'âge... — mais toujours aussi exigeant. En dépit des formes rebondies, l'habitacle ne convient pas aux très grands gabarits et rien — volant, bacquet, pédales — n'est vraiment en ligne ! Quant au petit pare-brise, on ne sait trop s'il vaut mieux regarder au travers ou par dessus mais, par contre, on est absolument certain de ne pas passer inaperçu. L'aspect général est fantastique, les énormes échappements latéraux annoncent la tempête et le grondement rappelle vraiment celui d'un avion de combat de la seconde guerre mondiale !



PRESENTATION COBRA

Enfin elle était là ... rayonnante dans sa robe bleue, son habitacle de cuir moelleux et son V6 rugissant.

Vous étiez nombreux au cocktail de présentation et nous remercions chaleureusement Monsieur Jean-Claude Zadeling pour avoir largement participé à la réussite de ce week-end ainsi qu'à Monsieur Michel Vandersleyen, propriétaire de la Cobra Martin, qui n'a pas hésité à nous prêter sa maîtresse préférée. Jaguar, Porsche, Ferrari et même une Panther Kalista étaient de la fête. Merci également à Jean-François Bérondiaux pour nous avoir prêté sa Martin en exposition.





Martin
AUTOMOBILES

Présente

la **COBRA 427** Racing

DATE: Le samedi 22 juin de 14 à 18 heures
Le dimanche 23 juin de 14 à 18 heures

LIEU: Ets. ZADELING S.A. Distributeur officiel MASERATI
chaussée de Louvain, 406 1300 WAVRE.
Tél: 010/24.15.79



NOTRE EXPERIENCE

Martin Production, c'est d'abord une expérience de 16 années de conception et de construction moto, 5.800 partie-cycles de motocyclettes fabriquées à ce jour.

Notre département automobile a été créé en 1986 avec la commercialisation du Roadster Martin.

Nous avons aujourd'hui une expérience technique, administrative et relationnelle UNIQUE en Europe dans le domaine des répliques.

Cette expérience fait revivre la magnificence du concept de la COBRA recréée en totalité.

En plus de cette passion à reproduire avec

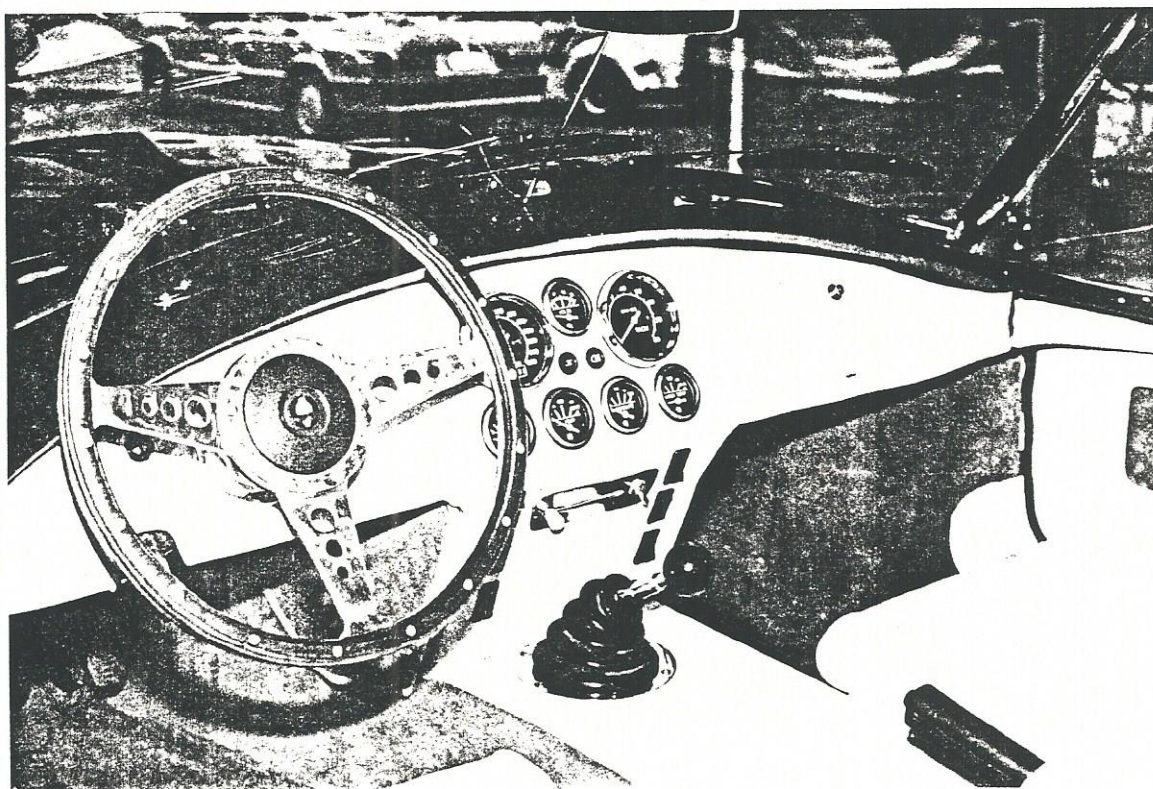
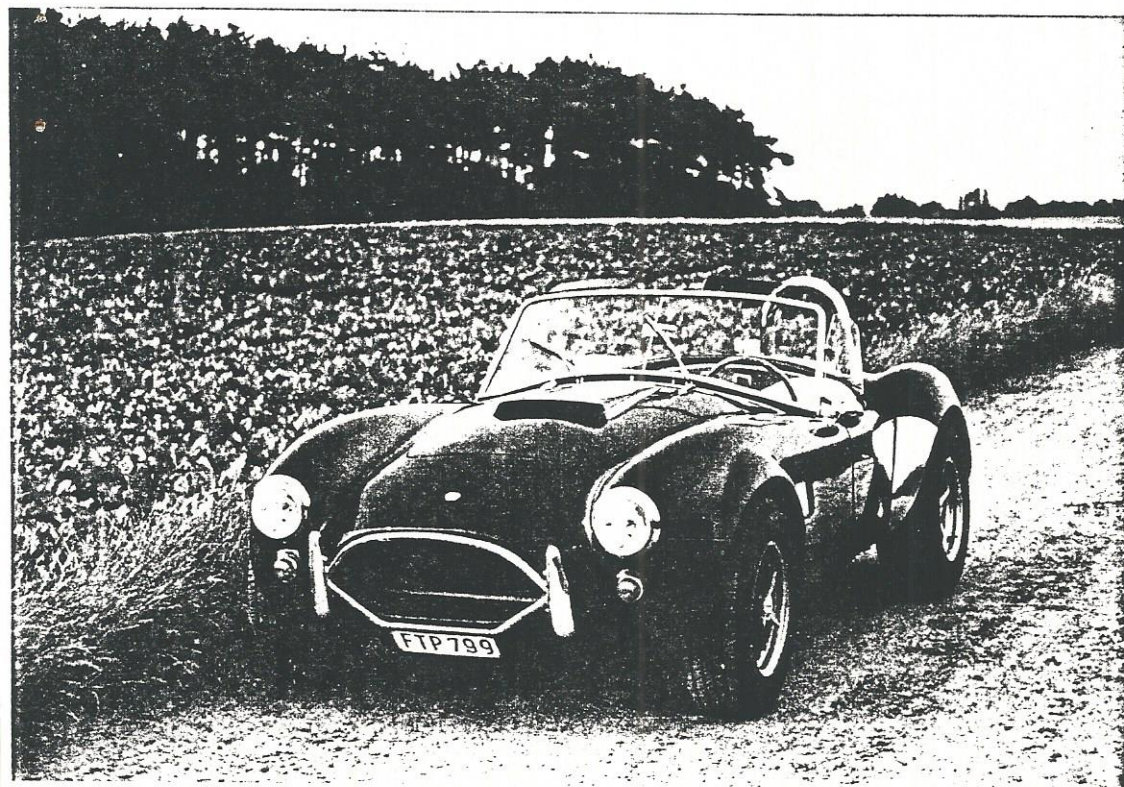
minutie et authenticité, Martin Production fait évoluer la COBRA grâce à la technologie des années 90, en matière de :

- conception et étude technique du produit.
- mécanique correspondant aux standards de normes d'homologations européennes et d'utilisations actuelles.
- fabrication et montage.
- contrôle qualité.

Chez Martin Production, un contrôle qualité rigoureux ainsi qu'un service performant, permet au propriétaire, des années d'utilisation sans problème, un plaisir maximum du concept COBRA.

IMPORTATEUR

MOTOKIT s.c., 362, chaussée de Wavre 1390 GREZ DOICEAU Tél: 010/84.12.80 Fax: 010/84.44.40



DIVERS

Caroll Shelby's Racing Cobra

Très beau livre consacré à la fantastique histoire des Cobras de compétition et autres de 1961 à 1965. De nombreuses anecdotes, 400 photos, ce livre est très complet et dans le plus pur style anglais. (Dave Friedman et John Christy).

Pin's Automania

Ce n'est plus une mode, c'est une folie. Les pin's envahissent tout et particulièrement l'automobile (modèles, sigles, casques de pilotes, ...). Ils atteignent des prix délirants ou font l'objet de trocs passionnés... et je m'y suis laissé prendre : je l'ai enfin trouvé le pin's de la Seven.

Aussi, les pin's Cobra sont arrivés. Réalisés par Martin, ils sont aussi superbes que sobres et de bon goût. Ils sont disponibles chez Moto Kit (voir Shop). De même, de très jolis badges à coudre sont à votre disposition.



SHOP

Certains accessoires vous seront régulièrement présentés dans cette rubrique.
Ils sont disponibles chez Moto Kit.

<u>DESCRIPTION</u>	<u>PRIX TTC</u>
Lunettes Climax	1.375,-
Serrre-tête cuir	2.850,-
Bouchon essence chromé	6.000,-
Volant bois clouté + moyeu	7.000,-
Video tape Martin	1.200,-
Sigle de capot Martin en email	750,-
Lettrage Martin chromé malle AR	500,-
Pin's Cobra	350,-
Badge Martin Automobiles	250,-
Newsletter 1+2	100,-