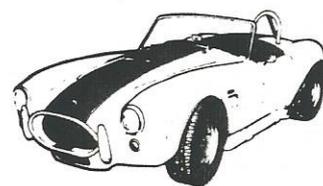
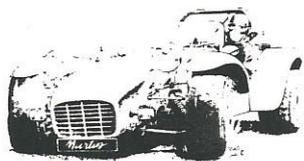


Martin

1992

NEWS LETTER N° 4



EDITORIAL

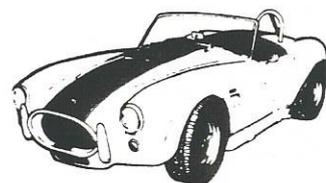
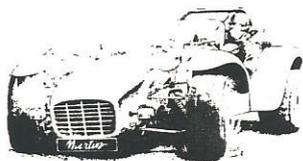
Le printemps est là. Les beaux jours arrivent à grands pas et l'on a hâte de profiter un peu plus de sa MARTIN.

C'est vrai, l'hiver on roule un peu moins souvent; le froid, la pluie, le sel sur les routes...

J'en connais qui profite de la mauvaise saison pour faire quelques transformations. L'un de nous a fait mettre 50cv en plus dans son moteur. Vous vous en rendez compte dès la première accélération. Un autre a refait un lifting intérieur de sa voiture.

Quelques rendez-vous importants sont prévus cette année. Nous espérons vous voir nombreux.

A très bientôt.



NEWS

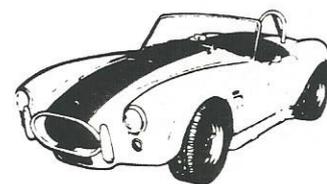
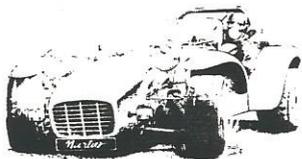
Nouveaux venus

Nous souhaitons la bienvenue à:

Monsieur BALTHAZAR de Clabecq: SEVEN
LECOCQ A. de Verviers: SEVEN
LION O. de Bruxelles: SEVEN
QUICK AUTO'S de St Martens Latem: SEVEN
VERREYT O. de Rixensart: SEVEN
SEVERIN G. de Hamme Mille: COBRA.

Un contrat de distribution des voitures MARTIN, pour la région de Uccle et Watreloo a été signé avec la société CAR REPLICIA sprl, située ch. de Waterloo N° 1488 à Uccle.

Ils ont en stock une COBRA neuve; elle est superbe.
Qu'on se le dise.



ACTIVITES

Vous étiez nombreux à participer à ces diverses activités :

1. Rallye Martin Waterloo 20/10/91
2. Ouverture garage Ford Hamron à Overijse 22/12/91.
3. Cocktail Salon de L'Automobile Heysel 22/01/92.

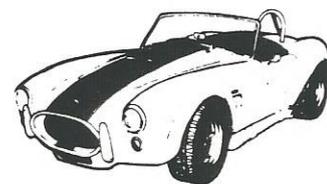
Rallye de Waterloo

Impressionnant notre rendez-vous sous le déluge à Waterloo. Mais vous étiez là en force pour accueillir nos amis français du club de Soissons.

Sillonnant la campagne brabançonne, nous avons pu (re)découvrir le Château de Bois-Seigneur-Isaac, le plan incliné de Ronquières, la Château de Seneffe (voir photo de groupe) pour terminer à Villers-La-Ville au Châlet de la Forêt en dégustant une bonne bière artisanale.

Après la remise de la photo souvenir de notre club, dédicacée par nos membres, nous souhaitons à Francis Mangani et ses amis un bon retour en France (toujours sous la pluie) et en promettant d'être nombreux lors de leur prochaine sortie en France (9 et 10 mai 1992).

Martin

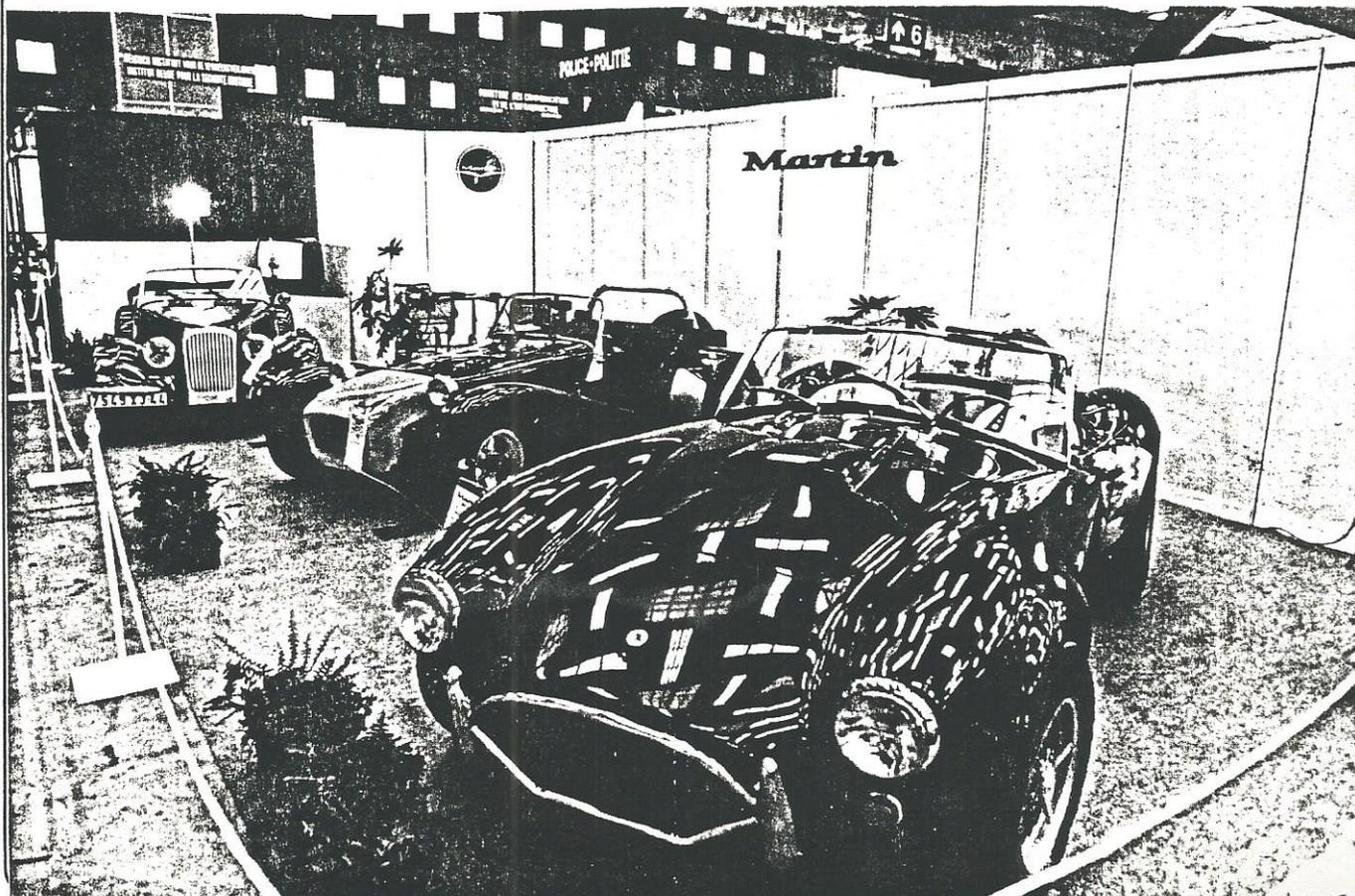


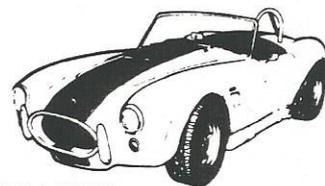
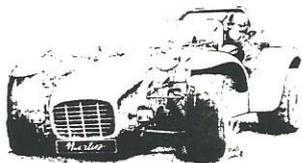
Salon de l'Auto

"Martin Automobiles" fut bien représenté lors du dernier Salon de Bruxelles : une TILBURY venant en droite ligne de Frances, un Roadster et une Cobra gracieusement mises à notre disposition par deux de nos "gentils membres", Messieurs Herman et Vandersleyen.

Le salon fut un réel succès pour Motokit avec de nombreuses ventes en perspective. Même à 50 km/h. nous sommes là pour vous offrir le plaisir de rouler cheveux au vent.

Une dizaine de bouchons ont sauté pour accueillir nos amis lors de notre cocktail, sans compter les autres "bouchons" sur le ring de Bruxelles. Un merci spécial à notre amis français Francis Mangani, Président du club Martin France-nord, qui vint de Soissons pour nous rendre visite.





PROCHAINE RENCONTRE - PROCHAINE RENCONTRE - PROCHAINE

A l'initiative du club Martin France, nous sommes invités les 9 et 10 mai à une manifestation dans la région du circuit de Folembroy.

Pour des raisons de réservation d'hôtel et de circuit, veuillez nous envoyer d'urgence votre bon de participation et votre acompte de 300 Francs Français par un chèque barré au nom de Francis Mangani. Voir en annexe lettre et demande d'engagement. Nous comptons tout particulièrement sur votre présence afin de défendre les couleurs du club Belgique!!!

A ne pas louper.

Le premier grand rendez-vous organisé par la maison mère: MARTIN FRANCE.

Il aura lieu le week-end de Pentecôte et croyez-moi, la journée de dimanche sera remplie d'activités mémorables.

Nous partirons vraisemblablement le samedi matin pour rejoindre nos amis de SOISSONS, faire la route ensemble en touriste, via les châteaux de la Loire et arriver à la Roche le samedi soir. Restera 35 kms à faire le dimanche matin pour rejoindre les Sables d'Olonne.

Si vous n'avez pas reçu de demande de dossier de chez MARTIN, contactez nous.

P.S.

1) La journée Speed Day organisé par l'écurie Toison d'Or prévue pour début avril n'aura pas lieu pour des raisons de coût de location du circuit de Zolder ainsi que le bruit (P... d'écologistes).

Toutefois, la Toison d'Or espère pouvoir organiser une journée sur le circuit de Croix-en-Ternois le Lundi de Pâques. Infos suivront.

2) Le TROPHEE DES ARDENNES aura lieu les 15-16-17 mai 92.
Nous espérons obtenir des places Paddock.
Voir programme en annexe.



SOISSONS, le 12 Janvier 1992

Représentant du Nord de la FRANCE

François MANGANI
6, rue du Pont ,Pommiers

0200 SOISSONS

Tel; 23.73.03.77

Cher Ami,

L'automobile Club Martin du Nord de la France organise le 9 et 10 Mai une manifestation dans la région du circuit de FOLEMBRAY .

Le circuit de FOLEMBRAY se situe 20 Kms au nord de SOISSONS (100 Kms au nord -est de PARIS).

Le programme de cette manifestation est le suivant :

- rendez-vous le samedi 9 Mai vers 18H à l'Auberge du Rond d'Orléan (située en forêt de Saint-Gobain).
- repas entre tous les membres des clubs MARTIN FRANCE et BELGIQUE.
- Dimanche 10 Mai : rallye touristique dans la très belle forêt de Saint-Gobain durant la matinée .
- à midi pique-nique au club house du circuit.
- l'après-midi : circuit avec chronométrage à la tour de contrôle.
- remise des coupes.

Le prix pour les deux journées de cette manifestation s'élèvera à 1300 Francs par voiture pour deux personnes.

Si une voiture vient avec une seule personne, ou au contraire s'il y a des personnes supplémentaires sans l'option circuit, me contacter. Nous espérons votre présence car cette manifestation verra pour la première fois ensemble en France les deux Club MARTIN FRANCE ET BELGIQUE.

Nous souhaitons que vous fassiez votre inscription le plus rapidement possible (fin Février au plus tard), à cause des réservations d'hotellerie.

Une documentation très précise sur ces deux journées vous sera envoyée à la réception de votre inscription.

A bientôt et amicalement.

François MANGANI

DEMANDE D'ENGAGEMENT

NOM:

PRENOM:

ADRESSE:

VOITURE N°IMMATRICULATION:

COULEUR:

NOMBRE DE PERSONNES:

ACOMPTE A VERSER:300F

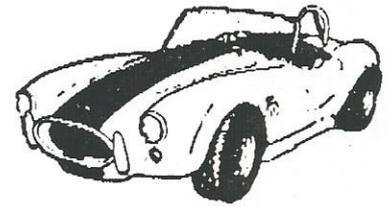
LE SOLDE SERA A REGLER LES 9 ET 10 MAI

A RENVOYER AVANT FIN FEVRIER A:

FRANCIS MANGANI
6 RUE PONT POMMIERS
02200 SOISSONS
TEL: 23 73 03 77



Martin
AUTOMOBILES



**1^{er} RALLYE TOURISTIQUE
DE VENDEE**

DATE : 07 JUIN 1992 (Week-end de Pentecôte)

LIEU : PAYS DES OLONNES

VEHICULE : MARTIN et Invités

Madame, Monsieur,

Nous avons le plaisir de vous annoncer que se déroulera, le 7 juin prochain (week-end de Pentecôte), le premier Rallye Touristique de Vendée organisé par MARTIN PRODUCTION.

Ce rassemblement est ouvert à vous tous, propriétaires de véhicules MARTIN et à vos amis possédant eux aussi un véhicule hors du commun.

Si ce projet vous séduit, renvoyez-nous le bon ci-joint pour obtenir, sans engagement de votre part, le dossier complet.

Dans l'attente, veuillez croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de nos sentiments distingués.

Georges MARTIN

MARTIN PRODUCTION

Rue Clément Ader Z.I. les Fruchardières 85340 OLONNE SUR MER (France) LES SABLES D'OLONNE
Tél. 51.32.41.88 Fax. 51.32.92.01

Programme des courses et catégories

Voitures de tourisme d'avant 1965.

Tout droit venues de cette époque où il était possible de s'aligner en course le dimanche avec la voiture que l'on utilisait tous les jours de la semaine, les Ford Mustang, BMW TI, Alfa Romeo GTA et autre Cortina Lotus retrouveront les Anglia, Fiat Abarth, Mini Cooper S dans un concert d'échappements libres. Cette course entrera en ligne de compte pour le Championnat d'Allemagne des voitures historiques.

Voitures GT et GTS d'avant 1965.

En ce temps là, les voitures de grand tourisme, les reines de la route ne se bousculaient pas aux carrefours. C'était toujours un grand moment que de croiser une Ferrari GTB4, une AC Cobra, une Porsche 356 ou une Jaguar E. Pas étonnant dès lors que les courses qui les opposaient aux Austin Healey, Lotus Elan et MGB, constituaient un spectacle haut en couleurs. Vous retrouverez cette émotion l'espace d'un week-end.

Monoplaces de Formule 1 à moteur avant.

Vestiges encore bien fringants d'une technologie qui a fait la loi durant un demi-siècle, les monoplaces à moteur avant restent des voitures de course hyper-spectaculaires. ERA, BRW, Vanwall, Cooper, Ferrari, Maserati, Mercedes, la légende est en marche et elle passe par Francorchamps.

Sports Prototype d'avant 1975.

Comment imaginer aujourd'hui, côte à côte même l'espace d'une seconde, une machine d'usine de 7.000cc et un petit proto artisanal mu par un moteur 1.300 à peine "gonflé" ? Et bien, il y a un peu plus de 25 ans, tout était possible. Les Ford GT40, MK IV, Lola T70, Mc Laren M8C ne dédaignaient pas la compagnie des petites Chevron B6, Porsche 904, et autres Abarth.

Challenge MG/Jaguar.

Tout le charme et la tradition des courses de club made in England avec des affrontements à couteaux tirés entre MGB, MGC, Jaguar XJS et MK II, Morgan et Triumph TR4.

Monoplaces d'avant 1975.

Il était une fois un royaume où les turbos, l'effet de sol et la télémétrie n'existaient pas. C'est là que vivaient heureuses les Lotus, Cooper, Lola, Tecno, Merlyn. Partagez leur bonheur retrouvé !

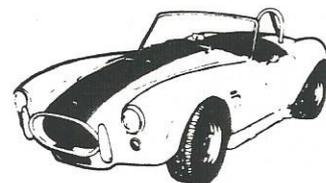
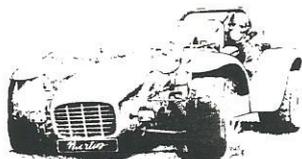
Cette course entrera en compte pour le Championnat d'Europe de F2.

Sports Prototypes d'avant 1965.

En voyant leurs lignes parfois un peu étranges, on a peine à croire que ces Lotus 23, Lister Jaguar, Lola, Ginetta Climax et Elva BMC sont les "ancêtres" des groupes C actuelles. La forme a bien changé, mais pas la philosophie.

Formule 5000.

Même si elles n'ont jamais pu rivaliser en performances et en prestige avec les Formules 1, les Formules 5000 constituaient une alternative intéressante pour certaines équipes. Les Lola, March, Surtees et Mc Laren ont néanmoins connu leur heure de gloire en Europe, mais aussi en Australie et aux U.S.A. ! Elles revivront à Francorchamps.



PRESSE

L'événement (n° 212)

Jean-Pierre nous présente fièrement deux superbes Roadsters Martin destinés au Japon.

Merci à Monsieur Léon Barbier pour le professionnalisme de ses rubriques Automobiles.

L'Argus de l'Automobile (5/12/91)

4 pages entières consacrées à l'Artisan des Sables d'Olonne : Georges Martin et ses diverses productions. Voir articles en annexe.

RTBF Liège

L'équipe d'Auto-Vision est venue réaliser un reportage sur les activités de Motokit. Ne manquez surtout pas cette émission qui est prévue pour le dimanche 12 avril à 18h.

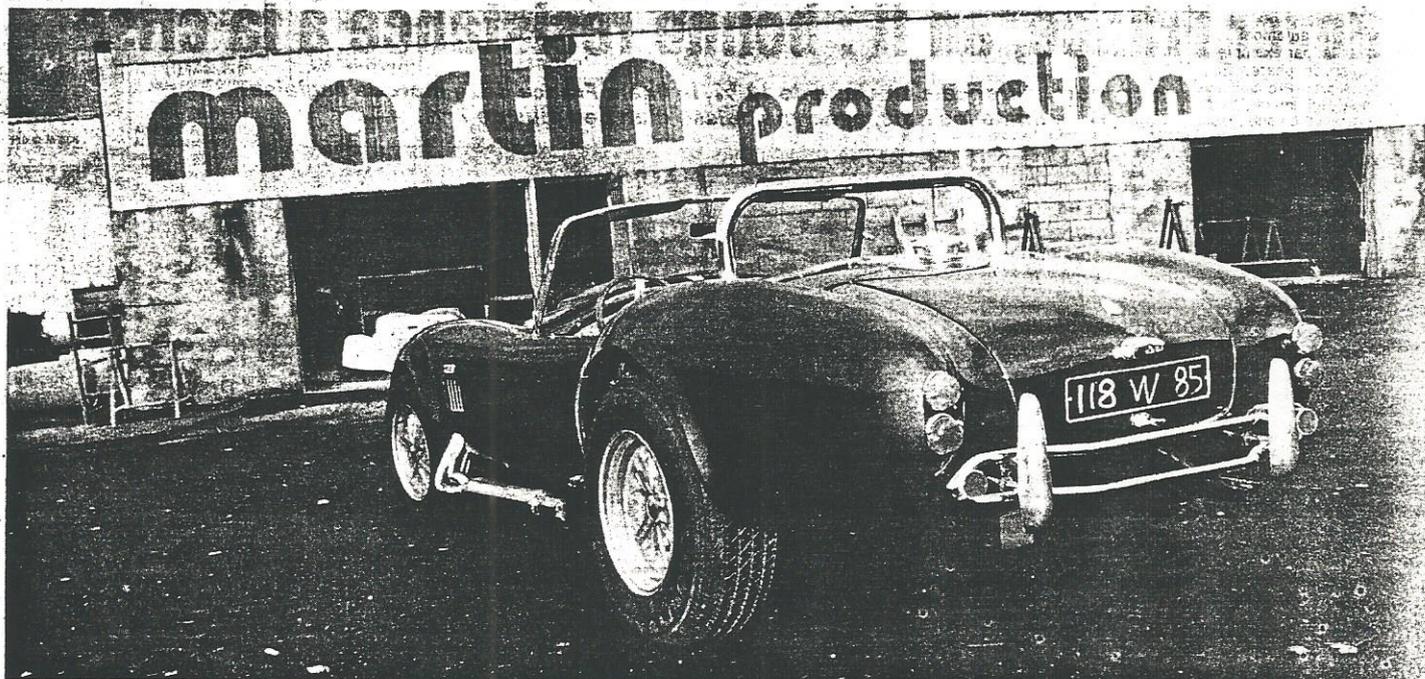
LA FIN DU RÊVE ?

Reportage de Léon Barbier



Et si on construisait soi-même son rêve à quatre roues ? Il faut environ 200 heures de travail pour le montage, à partir du kit de base, de ce roadster sportif, la Super Martin. Homologuée aux normes UTAC depuis mai 1987, cette voiture de conception originale est importée et homologuée en Belgique par la société Moto Kit, dirigée par Jean-Pierre Dardenne.

En 1992, l'automobile fait-elle encore rêver ? Depuis près de vingt ans, on sait l'énergie précieuse. La vitesse est coupable et la sécurité obsède. Fonctionnalisme et austérité ont été les thèmes imposés à une industrie automobile culpabilisée. Mais les signes du changement apparaissent. La créativité et une certaine fantaisie reprennent leurs droits. L'automobile traverse une période passionnante de progrès techniques accélérés. Elle se réorganise, se diversifie, se spécialise. Quel que soit le pouvoir d'achat de la clientèle, il faut séduire pour survivre. Donc redevenir très désirable... Organisé dans la capitale de l'Europe, le 70e Salon International de l'Auto, de la Moto et du Cycle ambitionne de devenir le premier Salon d'Europe à la veille de 1993, en récupérant tout son prestige et ses privilèges de 1er Salon de l'année.

Martin Production construit ses « réplia » sur un site de 1 500 m².

Martin Production : de deux à quatre roues

Comment l'artisan des Sables-d'Olonne est passé des motos sportives à l'automobile de rêve.

Spécialiste des « réplia », Martin Production a adapté à l'automobile, dans une usine qui ressemble étrangement à la caverne d'Ali Baba, un outil industriel issu de la fabrication de motos de compétition. Quelques machines et un peu de génie suffisent à produire des véhicules au look d'hier équipés de mécaniques modernes.

GEORGES MARTIN règne, depuis dix-sept ans, sur une petite entreprise des Sables-d'Olonne qui produit, sur 1 500 m² d'atelier, des répliques de voitures mythiques. AC Cobra, Lotus Super Seven, et bientôt Ford GT 40 : autant de monstres sacrés qui perturbent les nuits de ce personnage né dans un autre monde. Un homme toujours à la recherche d'une nouvelle astuce de fabrication.

Technicien de talent, il a réussi le pari audacieux de faire homologuer des répliques, là où les Anglais et autres spécialistes de la discipline ont échoué. « Etudier une auto, la construire et

l'assembler pour qu'elle subisse avec succès les tests de l'UTAC, espérer une homologation, coûte un million de francs. Cette aventure nécessite un outil de production à la hauteur. C'est sur ce point que nous nous démarquons de nos confrères. »

Georges, grâce à son expérience moto, a amassé depuis une vingtaine d'années les machines indispensables à sa passion. Certes, l'outil de production n'est pas neuf, mais il est loin d'être obsolète. Hormis l'acquisition de plusieurs postes de soudage MIG, et l'investissement en matériel pour construire les structures en matériau composite, l'entreprise n'a

réalisé ces dernières années aucun gros achat.

Rentabiliser de petites séries

Seul budget engagé à court terme, l'achat de deux cabines de peinture d'occasion. Il est également question de trouver d'autres locaux pour réunir de meilleures conditions de travail et, notamment, faciliter la manipulation des résines. Pas d'informatique de pointe et autre PAO : toutes les informations, techniques de construction et développement des futurs modèles,

dont une GT 40, sortent de la tête du maître des lieux.

« La rentabilité, lorsque le marché n'est pas vraiment porteur, s'obtient sur de petites séries, précise celui-ci. Cela explique le peu de concurrents. Ceux qui ont payé rubis sur l'ongle un outillage moderne s'aperçoivent rapidement que le retour d'investissement est quasiment impossible. Et, trop souvent, c'est le dépôt de bilan. » A titre d'exemple, le roadster Martin (réplique de la Lotus Super Seven) s'est vendu à 89 exemplaires pour sa première année de

Georges Martin, le père des automobiles qui portent son nom, a débuté sa carrière par la fabrication de cadres de moto de course.



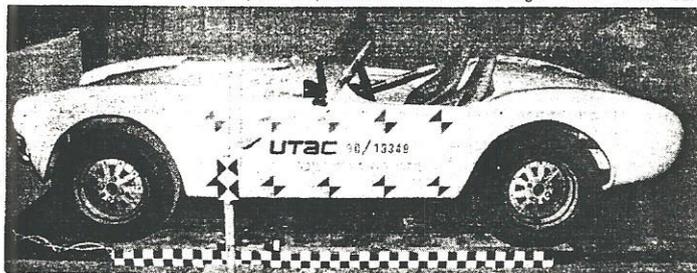
production. En 1991, 280 autos ont été produites et vendues sous forme de kit. Il y a un an et demi, Georges s'est lancé dans

Cobra « façon » Martin Production. Cette nouvelle étape complète l'unité de fabrication des châssis en acier. Une technique maison qui consiste à noyer dans une structure tubulaire berceau moteur et ancrage d'essieu arrière.

Des éléments d'origine Ford

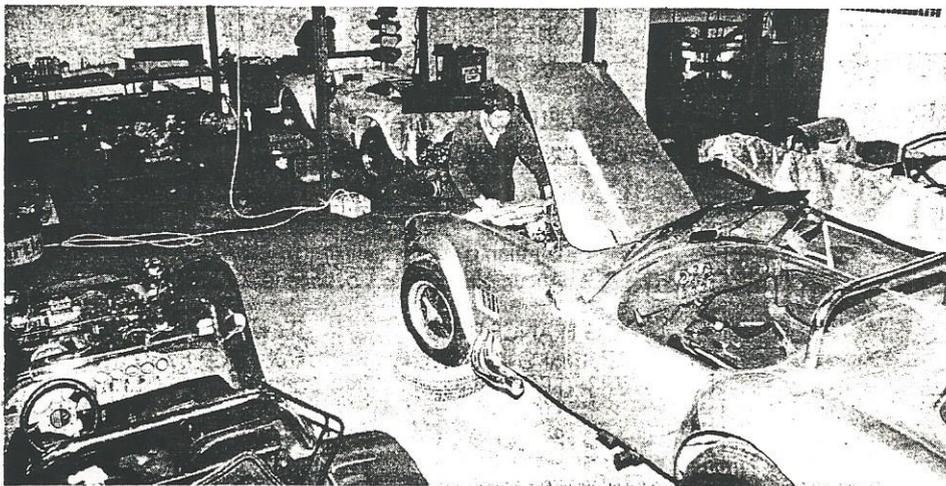
Les superstructures sont assemblées de façon artisanales sur un marbre rigide. Les profils d'acier, amarrés à l'aide de serre-joints traditionnels, offrent, après soudage, une résistance appréciable, dans le respect des critères de qualité d'antan. Résultat, à partir d'éléments amovibles d'origine Ford, reliés dans une plateforme maison, Martin monte sans difficulté dans sa Cobra un groupe propulseur Scorpio 3 litres.

Pour diminuer au maximum les coûts de production, l'entreprise fabrique un maximum de pièces, soit plus de 80 % des éléments - hors mécanique - qui

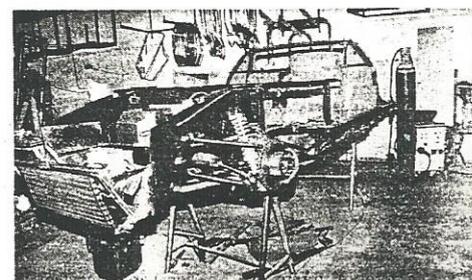


Toutes les voitures fabriquées par Martin sont homologuées, et ont passé sans encombre les tests de « crash » UTAC.

une nouvelle discipline : la construction de voitures en plastique. Aidé d'une solide équipe de techniciens - évolutive, de 25 à 40 employés selon l'épaisseur du carnet de commande -, l'atelier chahute désormais la résine polyester. Mat de verre et moules spécifiques ont donné naissance à l'AC



Certaines répliques sont montées sur place. La polyvalence des techniciens maison autorise cette pirouette technologique.



Une gamme d'accessoires Martin est également à commercialiser, à l'image de ce casque en cuir d'après-guerre.

Made in France

CONTRAIREMENT aux apparences, les véhicules Martin sont entièrement originaux. Ils ont été conçus sur la base de prototypes et hormis les éléments mécaniques, tous les éléments sont produits sur place. Martin possède ses propres marbres, ses moules et ses outillages de façonnage (ceintreuse à commande numérique, ateliers de câblage et de sellerie, fabrication de pièces moulées en alliage et de jantes).

Non seulement Martin n'importe aucune pièce toute faite d'Angleterre, mais la marque française vend outre-Manche quelques-unes de ses fabrications aux spécialistes anglais du Kit Car. Les papillons de roues, les pare-chocs de Cobra ou les bouchons d'essence vendus là-bas proviennent le plus souvent des Sables-d'Olonne !

Savoir faire maison

Sur le site des Sables-d'Olonne, tous les métiers de l'automobile sont réunis. Ingénieur d'étude, serrurier, mécanicien, électricien, tôlier, carrossier-constructeur, sellier... L'entreprise maîtrise tous les paramètres de



Le concessionnaire Martin doit présenter en permanence des voitures dans son hall d'exposition.

Comment devient-on concessionnaire Martin ?

Martin Production recherche des distributeurs et des concessionnaires pour monter et commercialiser ses kits. Profil idéal du candidat.

BRUNO BETUS, directeur commercial de Martin Production, a la lourde tâche de recruter et de motiver les futurs partenaires de la société, des entreprises du commerce et de la réparation automobile. C'est également lui qui s'occupe de la communication de l'entreprise et de la promotion de l'image de marque. « Le carrossier et l'agent de mécanique, notamment des dé-

poses/reposes dans le cadre de passages au marbre, et qui disposent d'une bonne cellule peinture, nous intéressent. La diversification créée par le montage et la vente de nos kits génère une nouvelle dynamique commerciale. Une Martin exposée dans un show-room fait vendre d'autres voitures. C'est une vitrine technologique du savoir-faire de l'entreprise. Pour la découvrir, l'homme de la rue entre

dans le garage. Le vendeur n'a plus qu'à faire son métier : vendre du rêve... »

Le réseau s'articule autour de concessionnaires disposant d'une exclusivité régionale et de distributeurs, sorte d'agents, tous passionnés de belles automobiles. Actuellement 25 entreprises forment le « tissu » commercial de la marque. Pour être opérationnel à 100 %, il manque encore à Martin Production une dizaine de concessionnaires et environ 25 distributeurs. Côté vente, deux voitures prémontées pour une à assembler sont actuellement distribuées.

Trois mois pour réussir

Par « prémontée », Martin entend des Cobra et roadster équipés à 50 %, peinture et sellerie finies. Reste la mécanique - moteur et boîte - à positionner. Les remises revendeurs se calculent en fonction des volumes écoulés. Le constructeur propose des prix de vente moyen, mais le réseau établi seul sa marge bénéficiaire, en fonction du degré de finition obtenu.

Dans la pratique, lorsqu'un futur partenaire cherche à prendre le panneau maison, il achète un kit, le monte, après une première formation d'une demi-journée directement à l'usine, aux Sables-d'Olonne. Il pourra, aidé d'un manuel de montage et de photographies prises sur place à différents degrés de finition, monter sa première Martin. Une fois finie, le constructeur l'examinera et, selon la qualité de la prestation, accor-

dera définitivement son panneau. En revanche, si trois mois après la livraison du premier kit, l'auto n'est toujours pas montée, la candidature ne sera pas retenue, l'usine estimant que l'entreprise n'est pas suffisamment motivée.

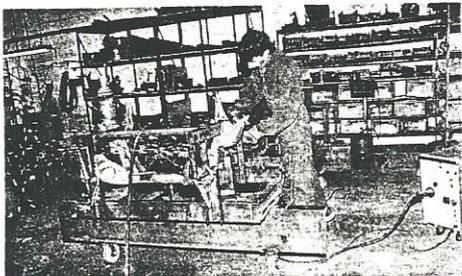
Le concessionnaire type doit présenter en permanence dans son hall d'accueil une automobile finie. Cela représente un fond de roulement financier de 60 000 à 150 000 francs, pour une Cobra, ou 80 000 francs pour une « GMO ». Reste également à commercialiser la « ligne Martin » faite d'accessoires spécifiques, de la jante au casque de pilote d'époque.

Pour promouvoir ses véhicules auprès du grand public, Martin participe à de nombreuses expositions, régionales ou nationales, à l'image de Rétromobile, du Mondial ou du prochain Salon de Genève. La compétition s'avère aussi être un excellent vecteur de vente. Une course (trophée) organisée par le constructeur permet de vendre une bonne trentaine de voitures.

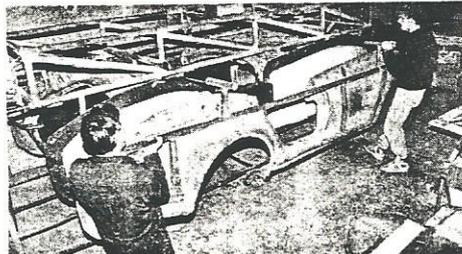
Une nouvelle voiture, tous les deux ans

A l'exportation, Martin réalise une bonne percée, y réalisant 25 % de son chiffre d'affaires. Côté évolution des modèles, le constructeur vendéen espère présenter une nouvelle voiture tous les deux ans. En revanche, le segment des jeeps et du 4x4 ne l'intéresse pas. « C'est un autre métier », reconnaît Bruno Betus.

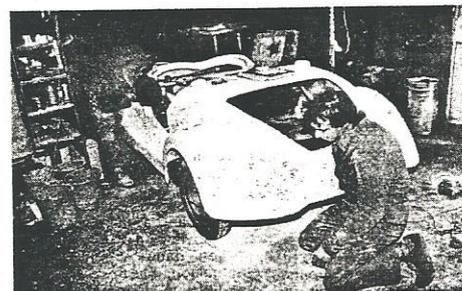
Actuellement, une bonne centaine de Martin circulent en France. Peu d'accidents de la circulation ont été enregistrés par les assurances, ce qui permet d'obtenir des franchises à des coûts compétitifs. Il existe deux sortes de clientèle : celle à 2 000 km par an, faite selon Bruno Betus de frimeurs, et les autres, les « fous » d'automobile-passion qui en parcourent jusqu'à 50 000 km. Avantage de l'investissement, une belle « réplique » ne se décode pas dans le temps, on la revend toujours le prix qu'on l'a achetée. - D.D.



Les châssis sont assemblés sur un marbre de construction maison par des serruriers professionnels.



L'entreprise maîtrise parfaitement l'art du polyester. L'atelier des Sables-d'Olonne est entouré de chantiers de construction qui travaillent également la résine. Ceci explique cela.



Monter une Martin est avant tout travail de carrossier. Le mécanicien peut, lui, acheter des voitures prémontées, avec mécanique à mettre en place.

cette industrie, subtil mariage entre la noblesse des productions d'hier et les connaissances d'aujourd'hui.

Une organisation qui permet de dessiner un siège, une planche de bord, un panneau de porte et de l'habiller de cuir. Que dire encore de cette faculté de concevoir un mécanisme de capote, de le vêtir dans le respect des traditions, en garantissant sa longévité. Côté étanchéité, on fait pratiquement aussi bien qu'à l'époque. Enfin presque.

Le client d'une Martin est-il un excentrique ? Cherche-t-il à se démarquer d'un style monolithique que l'on retrouve partout ? Qu'importe, qu'il pleuve ou

qu'il vente, le pilote d'une réplique Cobra sortira avec ou sans capote.

La grande différence entre une voiture d'époque et une « réplique » réside dans la mécanique, moderne, bien plus fiable. Martin vend des engins à monter tout à fait fiables.

En revanche, la finition, le look, celui qui fait « flasher » l'amateur, dépend avant tout du professionnalisme du concessionnaire de la marque vendéenne. Ne l'oublions pas, l'atelier des Sables ne construit que des kits, à quelques exceptions près. Une poignée de professionnels détient l'autre partie du savoir-faire maison, l'art du montage.

Daniel DESCAMPS

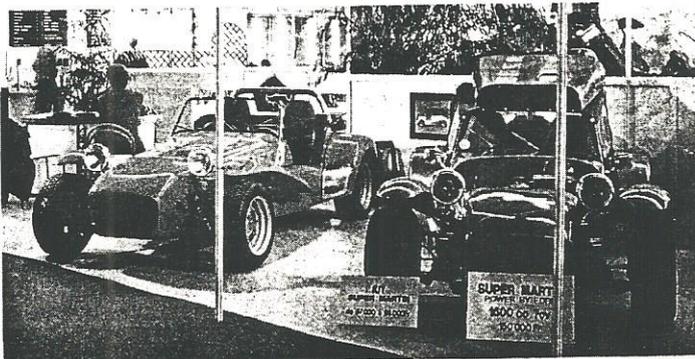
Du kit complet à la voiture clé en main

Le montage en kit est l'un des points forts de Martin Production. Cette formule, courante en Angleterre, est peu pratiquée en France. Hormis les problèmes d'homologation, la formule du kit impose de rigoureuses contraintes de fabrication. Si des retouches et « bricolages » sont toujours possibles dans le cadre d'un montage en usine, les pièces livrées en kit au public doivent être parfaitement ajustées et faciles à assembler.

En dépit des précautions prises et de la simplification des montages, la réalisation complète d'un kit demande un minimum de compétences et un outillage assez complet. Pour ceux qui ne se sentent pas capables d'aller au bout, Martin propose des stades intermédiaires, dits « rolling chassis », en kit prémonté.

Dans le premier cas, par exemple la Cobra, la voiture est proposée sur ses roues, châssis protégé, carrosserie montée et ajustée (portes, capots). Il reste à monter la mécanique, le chauffage, les ceintures de sécurité, les freins et l'équipement intérieur. En formule « prémontée », la voiture est peinte, la sellerie est faite et il ne reste à acheter que le groupe moto-propulseur, le maître-cylindre de frein, les glissières de sièges, le vase d'expansion et les ceintures de sécurité.

Ces différentes formules de montage s'adaptent ainsi aux possibilités, au temps disponible et à la bourse de chacun, avec aux deux extrêmes le kit complet et la voiture clé en main, entièrement terminée et homologuée.



Le constructeur vendéen participe à de nombreux Salons pour mieux positionner l'image de marque de l'entreprise.

Martin du rêve
le téléphone 02-53

Martin : transformez votre rêve en réalité

Rouler dans une voiture moderne qui a une « gueule » d'ancienne et que l'on a montée soi-même ? C'est possible.

Produisant depuis cinq ans un roadster d'inspiration Lotus Seven, Martin Production commence à faire du volume et vient d'ajouter à son catalogue une réplique de Cobra et un autre petit roadster original, baptisé Tilbury. Une telle durée et une telle continuité méritaient bien un détour au fin fond de la Vendée.

C'EST aux Sables-d'Olonne que Martin Production fabrique des voitures après avoir été longtemps un grand spécialiste des cadres spéciaux pour moto. Des tentatives de ce genre voient régulièrement le jour mais l'expérience montre qu'une fois le stade du prototype atteint, l'affaire bute sur les homologations ou sombre dans la faillite.

Il s'agit bien souvent de professionnels de l'automobile ou de jeunes ingénieurs touchés par la grâce. Sans grands moyens, ils partent un peu dans toutes les directions et arrivent épuisés (dans tous les sens du mot) au stade du prototype. Georges Martin a eu la chance de prendre le problème à l'envers et la clarté de « construire » son projet avant de se lancer dans la fabrication.

Voitures sur mesure

Avant toute création, Georges Martin commence par étudier les réglementations et prescriptions d'homologation de manière à établir un cahier des charges qui restera le fil conducteur du projet. Les Mines et les services d'homologation ne sont ni des entreprises philanthropiques ni des empêchements de tourner en rond. Ils emploient des fonctionnaires chargés de faire appliquer des réglementations et de contrôler la stricte conformité du produit présenté. Ils n'ont par principe ni état d'âme ni préférence : une voiture conforme est homologuée et une voiture non conforme est refusée, systématiquement, quel que soit le « zèle » ou l'indifférence apparents du contrôleur.

Sûr de son fait, Georges Martin a aussi l'avantage de son expérience antérieure dans la serrurerie et la moto. Le parc machines, constitué à cette occasion, limite les investissements nécessaires à l'automobile, évite de recourir à une sous-traitance très coûteuse et augmente la flexibilité de l'entreprise.

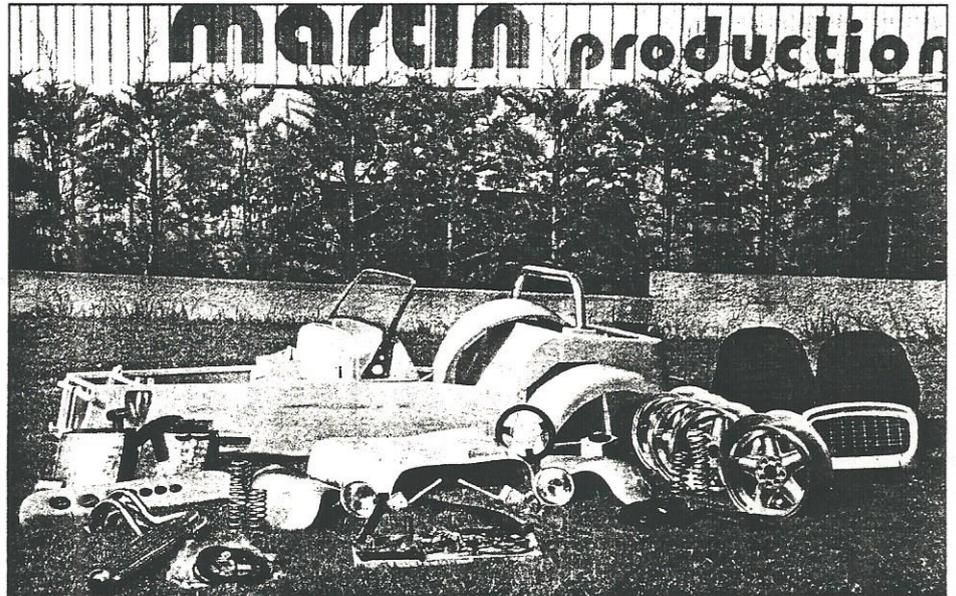
D'autre part, l'activité moto a permis de constituer un petit « trésor de guerre » utile pour financer les homologations, qui coûtent cher, et d'attendre les premières

retombées financières de la fabrication automobile. Il reste alors le plus facile : établir la définition complète de la voiture de rêve, construire le prototype et passer à la fabrication.

Simplicité, efficacité, notoriété

Qu'on soit grand constructeur ou artisan, la simplicité reste le facteur clé de la réussite d'un projet automobile. Sont, ensuite, nécessaires un produit « efficace » en regard de la cible choisie (sport, luxe, utilitaire...) et la notoriété qui fait vendre. Il faut, en théorie, choisir une formule de véhicule simple pour baisser les coûts, léger pour obtenir des performances à bon compte et à forte image pour attirer le client. Quand on est pratiquement inconnu, installé en Vendée et qu'on s'appelle Martin, mieux vaut ne pas loucher son entrée en scène !

En faisant le tour de ses rêves et de ce qui était déjà produit avec succès, Martin a jeté son dévolu sur une sorte de Lotus Seven à la française, un véhicule dont la simplicité a fait le succès et qui est, en prime, porteur d'image. Sachant résister à la tentation de créer d'emblée une « pure Martin »,



Voici un kit complet à emporter : il n'y a plus qu'à retrousser ses manches !

Rolls sans intérêt dans cette optique et que les autres marques et modèles offrent une moindre notoriété. Un peu en marge, la Tilbury est une opportunité saisie en rachetant un projet extérieur clé en main. Dernière étape actuellement en cours d'élaboration : la Ford GT 40, certainement la plus mythique des automobiles d'après-guerre en compagnie de la Ferrari P4 et du roadster Mercedes.

Au terme de ces quatre

Si le roadster Martin s'inspire des lignes de la Lotus Seven, il en reprend également les principes de conception. Une structure tubulaire est renforcée de panneaux aluminium collés et rivetés. L'ensemble est habillé d'une carrosserie en stratifié polyester et conçu pour recevoir des éléments mécaniques (moteur, boîte, suspensions, freins...) d'origine Ford Sierra 1,6 litre.

En dépit de la modestie de la motorisation, le faible

pois de l'engin assure de très bonnes performances et des accélérations sportives (0 à 100 km/h en 7,5 secondes). Le kit de base comporte tout ce qu'il faut pour réaliser une voiture complète à l'exception des jantes et des pneus, de l'instrumentation du tableau de bord, du câblage électrique et des dispositifs de signalisation (projecteurs, clignotants).

Roadster : le jouet sport

Sur demande, la voiture peut être livrée prémontée et une version « racing » vient d'être spécialement réalisée pour un usage compétition. Elle se distingue par sa présentation spécifique avec cache-culbuteurs en aluminium, bouchon d'essence compétition, arceau de sécurité, extincteur et échappement spécial. Prévoir un budget d'au moins 90 000 francs.

Fabriquée dans le même esprit, la Cobra est conçue

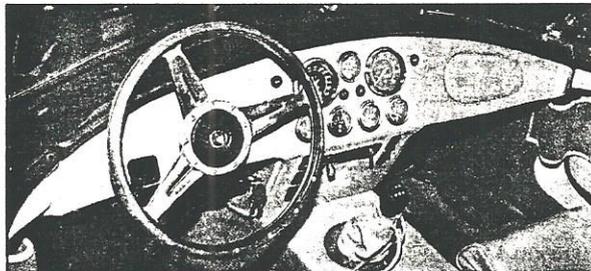
autour d'un châssis original constitué de profilés et de tôles d'acier intégrant les supports de suspension d'origine Ford. La version actuellement homologuée se contente d'un V6 Ford 3 litres (Scorpio) mais le châssis est d'ores et déjà calculé pour recevoir un V8 plus puissant si la demande se fait sentir.

Cobra : le jouet luxe

Il faut savoir faire un choix et si l'on veut maintenir un prix raisonnable et accessible. Le V6 est une bonne mesure. Passer au V8 fait grimper la puissance fiscale et nécessite des freins et des pneumatiques étudiés en conséquence.

Mélange d'agressivité sur base Cobra 427 (version racing de l'époque) et de luxe (sellerie cuir, finition de qualité), elle est parfaite pour un usage routier occasionnel pour un budget initial d'environ 150 000 francs. Le kit de base comporte le châssis

Détail de l'habitacle parfaitement réalisé et conforme à l'origine.



notre homme profite du capital de notoriété de la petite voiture d'origine anglaise qui, entièrement repensée, redessinée et construite aux Sables-d'Olonne, ne doit rien à ses aînées ou rivales actuelles.

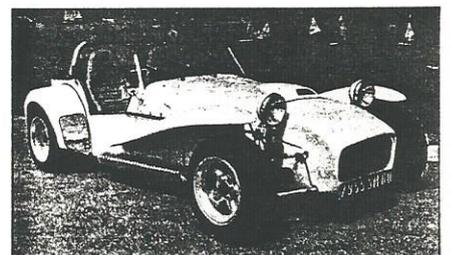
Avec la Cobra, Martin franchit une étape supplémentaire en s'attaquant à l'un des grands mythes de l'automobile, sachant que Ferrari et Bugatti sont intouchables,

programmes, Martin aura acquis non seulement une grande expérience mais aussi, compte tenu de la qualité et de la rigueur de fabrication, le renom nécessaire au lancement d'une Martin 100 % originale. Bien qu'il s'en défende, mollement, Georges Martin rêve bien sûr de réaliser sa propre voiture, fruit de son imagination débordante et créée de toutes pièces.

Des répliques pour quoi faire ?

La banalisation des voitures de grande série laisse sur leur faim un certain nombre d'amateurs qui rêvent de voitures de caractère et pas seulement performantes. Certains ont essayé la voiture ancienne ou simplement celles dont la production est arrêtée, comme la Citroën DS, la Peugeot 404 ou la MGB. Le manque de fiabilité et les problèmes de maintenance empêchent un usage quotidien de telles voitures.

Economique et fiable, la réplique répond à ce besoin d'évasion automobile. Elle intéresse, en tout premier lieu, les amateurs de voitures anciennes qui, même s'ils font la moue, sont prêts à succomber à la tentation. Les frimeurs impénitents seront aussi attirés par un engin époustouflant à bon compte. Enfin, quelques amateurs fortunés de voitures de sport très puissantes pourront se faire plaisir sans arrière-pensée. Mieux vaut



Près de 300 roadsters Martin ont déjà été produits.

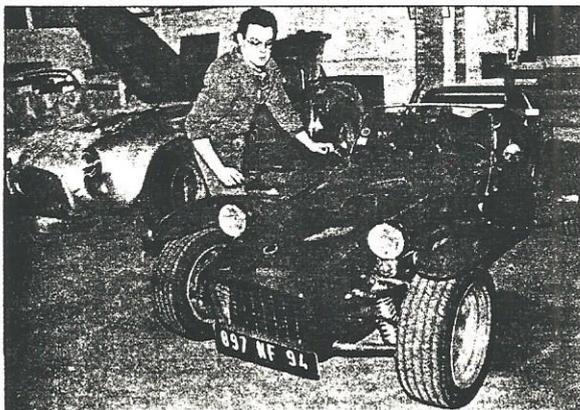
en effet casser sa Cobra V8 réplique que sa Ferrari F40 !

Enfin, face aux limitations de vitesse et aux problèmes de circulation, beaucoup ne veulent plus rouler triste dans des voitures aseptisées. L'euphorie du marché des cabriolets en est la preuve.

La sévérité et le coût élevé des homologations ont limité le marché français de la réplique et assimilé. Pourtant, pour peu que les produits proposés

soient parfaitement ciblés et d'un prix réaliste, cela peut faire quelques milliers de voitures par an, ne serait-ce que 2 000 unités, soit 0,1 % du marché. Comme les constructeurs ne se sentent pas concernés par ces véhicules exotiques à très faible diffusion, la balle est dans le camp des artisans et des carrossiers constructeurs, à l'image de ce qui se pratique dans le secteur des véhicules utilitaires.

M.M.



Il n'y a pas de chaîne de montage chez Martin. Chaque voiture est montée et terminée à la main selon les meilleures traditions artisanales.

avec berceaux avant et arrière incorporés en échange standard, la carrosserie avec ses ouvrants, le pare-brise et son cadre, les coques de sièges répliques Cobra, le tableau de bord brut et diverses pièces qui faciliteront le montage ultérieur.

Une trentaine de petits kits (voir encadré) doivent être ajoutés pour obtenir un véhicule entièrement terminé et complet, avec équipements conformes à la Cobra d'époque. Sur demande, la Cobra peut également être obtenue prémontée à divers stades de fabrication sachant que tout est possible après accord des deux parties.

Tilbury : le jouet économique

Avec la Tilbury, nous retrouvons une vieille connaissance. Imaginée au début des années 1980 par Yves Charles, un ancien de la Régie, cette voiture fut mise en production en avril 1985 (« L'Argus » du 11 avril), près de Coignères, dans les Yvelines. Sans grand succès. L'affaire fut reprise, en 1989, par une société de La Ro-

chelle - Auto Loisirs - avant d'être revendue à Martin.

On retrouve le projet génial d'Yves Charles à peine modifié (portes plus grandes pour faciliter l'accessibilité) qui propose un petit roadster d'inspiration année 1930 très économique. Avec un faux air de Morgan, cette réalisation est conforme, dans l'esprit, aux cycle-cars et roadsters de l'époque qui étaient avant tout des voitures économiques de petite cylindrée, simples et dotées d'un équipement minimum.

Si le recours à une plateforme de Renault 4 GTL limite les ambitions sportives, elle garantit un faible coût, une grande facilité de montage et une bonne fiabilité. Plus légère et aérodynamique, la Tilbury atteint près de 140 km/h, accélère convenablement et assure des consommations particulièrement économiques.

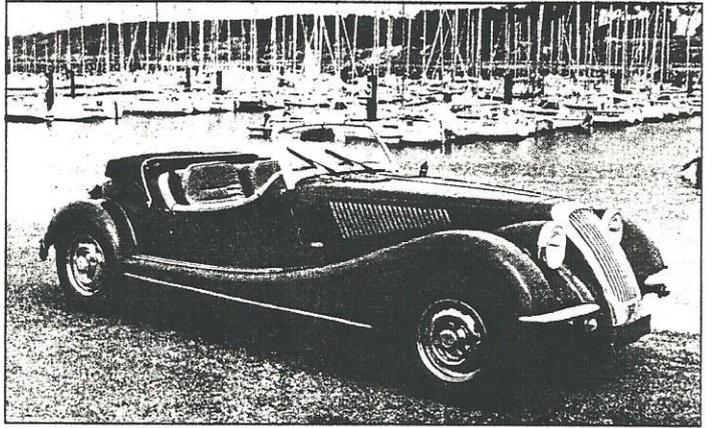
Le kit de base comporte la carrosserie complète, le pare-brise et diverses pièces spécifiques d'adaptation (radiateur d'eau incliné, ancrages de ceintures de sécurité, pontet de levier de vitesses au plancher, pour commande d'origine Re-

nault 5...). L'ensemble se monte sur une plateforme mécanisée de Renault 4 GTL postérieure à 1983. Il faudra ajouter ensuite les éléments de signalisation (projecteurs de Mini), la décoration extérieure (pare-chocs, calandre) et l'aménagement intérieur. Compter un budget d'au moins 70 000 francs, de manière à partir d'une Renault 4 récente et saine.

Discrètement, à l'extrémité de la Vendée, Georges Martin a mis en place une structure de fabrication rigoureuse et performante. L'homologation systématique des véhicules et une conception adaptée permettent d'offrir des kits vraiment réalisables, avec un minimum de compétences et d'outillage.

Les prix pratiqués mettent le rêve à la portée de nombreux passionnés qui, en suivant pas à pas les consignes, sont pratiquement assurés d'arriver au bout de leur projet et, surtout, de prendre la route au volant d'une voiture assemblée de leurs mains, ce qui est plus rare !

Michel MEILLERAY



La Tilbury cache bien sa modeste plateforme de Renault 4. C'est la plus économique du lot.

Vingt ans d'histoire

DEPUIS 1972, Martin Production est spécialisée dans la fabrication de cadres tubulaires pour moto. Cette activité s'est ajoutée à la serrurerie industrielle qui était la vocation initiale de cette entreprise des Sables-d'Olonne.

Pendant les années 1970, Martin est devenu le grand spécialiste français de la préparation moto réalisant jusqu'à 500 cadres par an et un certain nombre de machines complètes, soit un total de plus de 5 800 parties cycles (du cadre au carénage en passant par les freins, à l'exception des moteurs, et les transmissions).

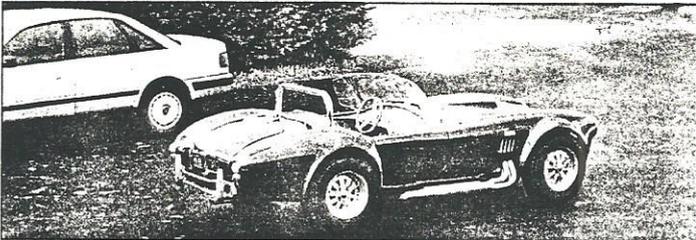
Au début des années 1980, l'activité moto a commencé à décliner à cause de l'extension des gammes et d'incessants changements de modèles qui gênaient le suivi des préparations. A partir du moment où les constructeurs moto ont commencé à proposer des « compétitions-client », le marché s'est restreint au point d'engager Martin à diversifier sa production vers l'automobile.

Un premier prototype de roadster sera réalisé en 1984 et les premiers véhicules complets seront commercialisés en 1986. Avec la notoriété, la production s'est amplifiée au point d'atteindre plus de 100 châssis en 1990. En septembre 1990, Martin a ajouté la Cobra à son catalogue et racheté Tilbury en février 1991.

La production, cette année, tournera autour d'une centaine de roadsters, une cinquantaine de Cobra et quelques Tilbury. Martin produit en nombre limité des motos « personnalisées », toujours très prisées au Japon, en Grande-Bretagne et en Allemagne. La Ford GT 40, actuellement à l'état de prototype, constituera, courant 1992, le quatrième véhicule de la gamme Martin.

La marque française est distribuée en Grande-Bretagne, en Belgique, en Suisse, au Portugal et au Japon ! Le plus surprenant est sans doute d'avoir déjà vendu des roadsters « Martine » en Angleterre, mère patrie de ce genre d'engins.

M. M.



On se croirait outre-Manche ! Mais il s'agit bien d'une Cobra française fabriquée aux Sables-d'Olonne.

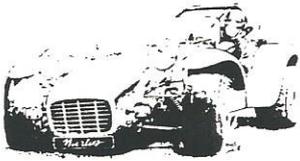
Certains bons vendeurs ont quelque chose de plus que les bons vendeurs



En effet, certains bons vendeurs ont le Crédit Universel comme partenaire. Alors, évidemment, pour eux, c'est plus facile... De bons vendeurs qui proposeront toujours une solution adaptée à la situation ou à la personnalité de leur client : **CRÉDIT CLASSIQUE** : pour acheter simplement avec des mensualités constantes pendant toute la durée du financement. **CRÉDIMOBILE** : le crédit à deux vitesses pour financer son véhicule en souplesse sur la durée de son utilisation. **BUDGET AUTO** : le compte permanent pour toutes les dépenses automobiles dans la concession. **LOA** : la location avec option d'achat sur mesure. **LLD** : la location longue durée tout

compris qui fidélise votre client. **L'ASSURANCE COMPLÉMENTAIRE AUTOMOBILE** : une garantie de tranquillité en cas de vol ou de destruction totale du véhicule. **LA CARTE ASSISTANCE SÉCURITÉ** : une garantie Mondial Assistance en cas de panne ou d'accident. **BAIL SÉCURITÉ** : le financement en LOA plus assurance tous risques. **CRÉDIT SÉCURITÉ** : le crédit classique VN ou VO < 5 ans plus assurance tous risques. **Contrat Révisions - Entretien** : Réparations. Avec la gamme des services Crédit Universel, donnez à votre talent toute sa mesure.

 **CREDIT UNIVERSEL**

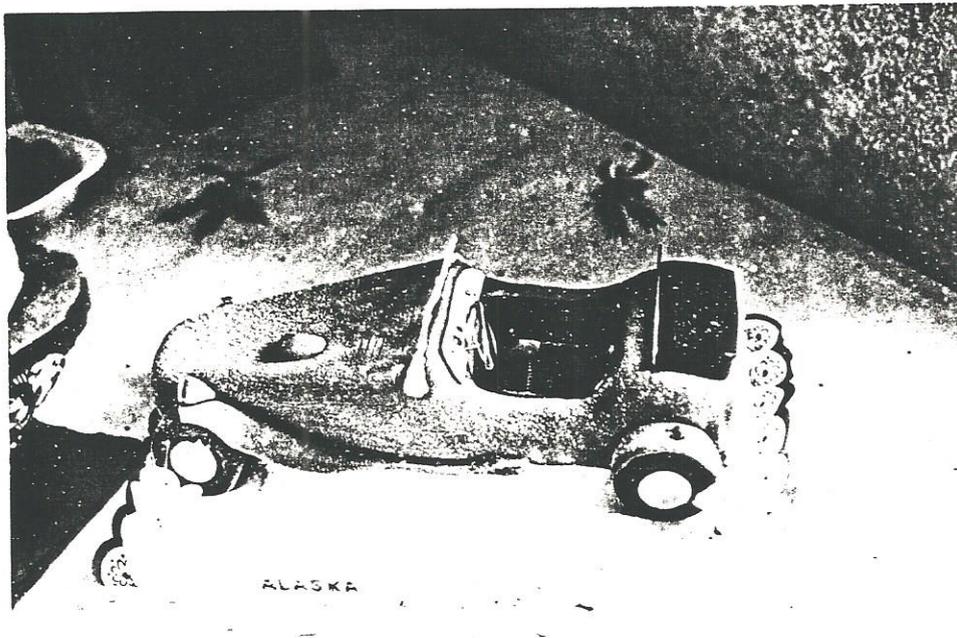


DIVERS

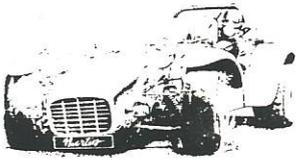
IL FALLAIT QUAND MEME LE FAIRE.

Une Martin de glace!

Didier Steyls nous a fait parvenir une photo d'une de nos répliques préférées... en crème glacée, offerte lors d'une réunion Club. Délicieux, ce pot d'échappement.



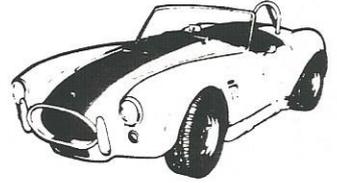
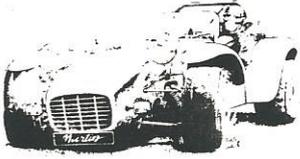
Martin



Une affaire de famille!

Christian Kevers a mobilisé dix mois durant épouse, frère, belle-soeur, beau-père, cousin, oncle et tante pour sortir de son garage, heu... pardon, de son "living-veranda" une splendide Martin éblouissante dans sa robe "Cherry Red".



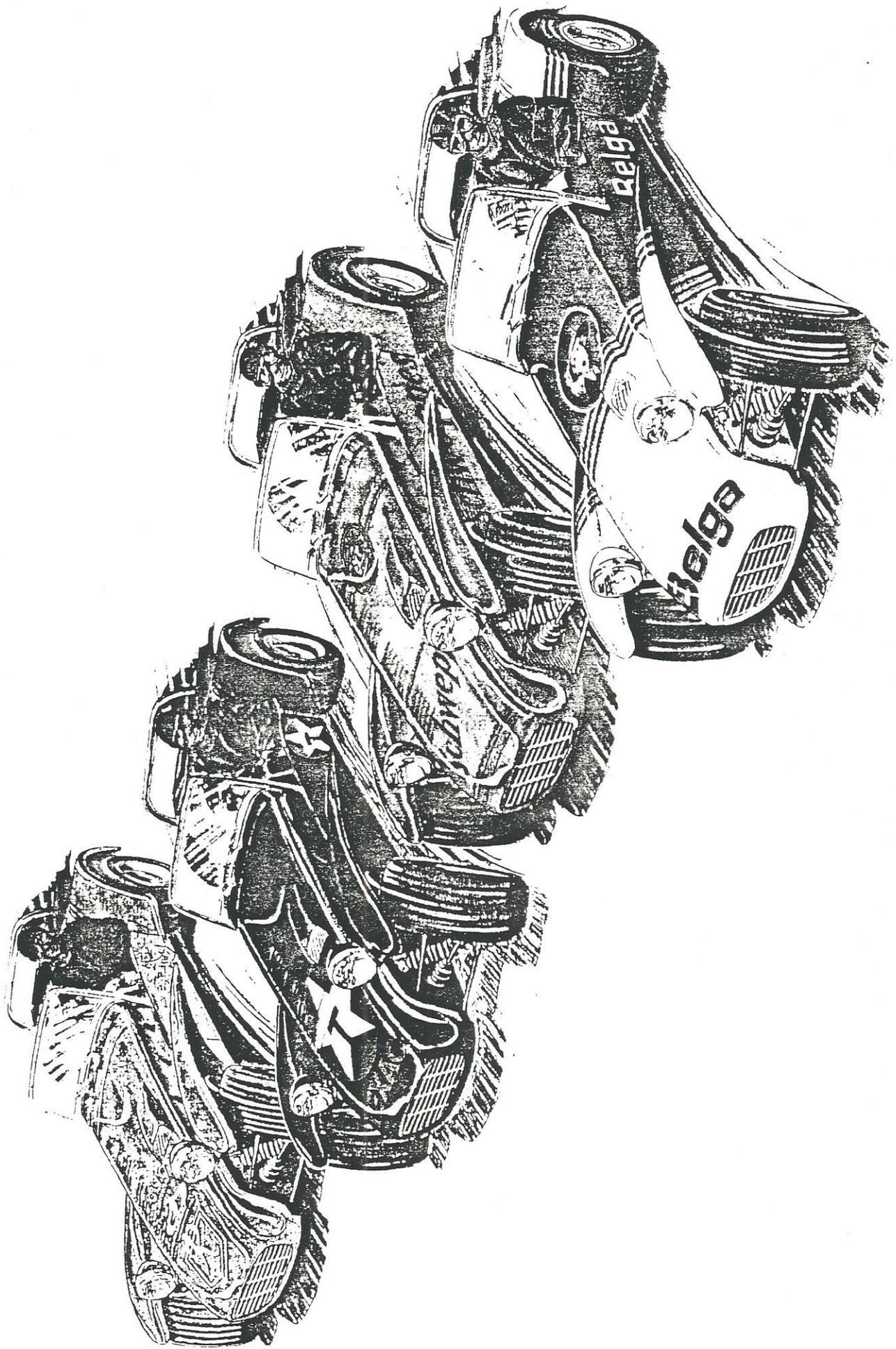


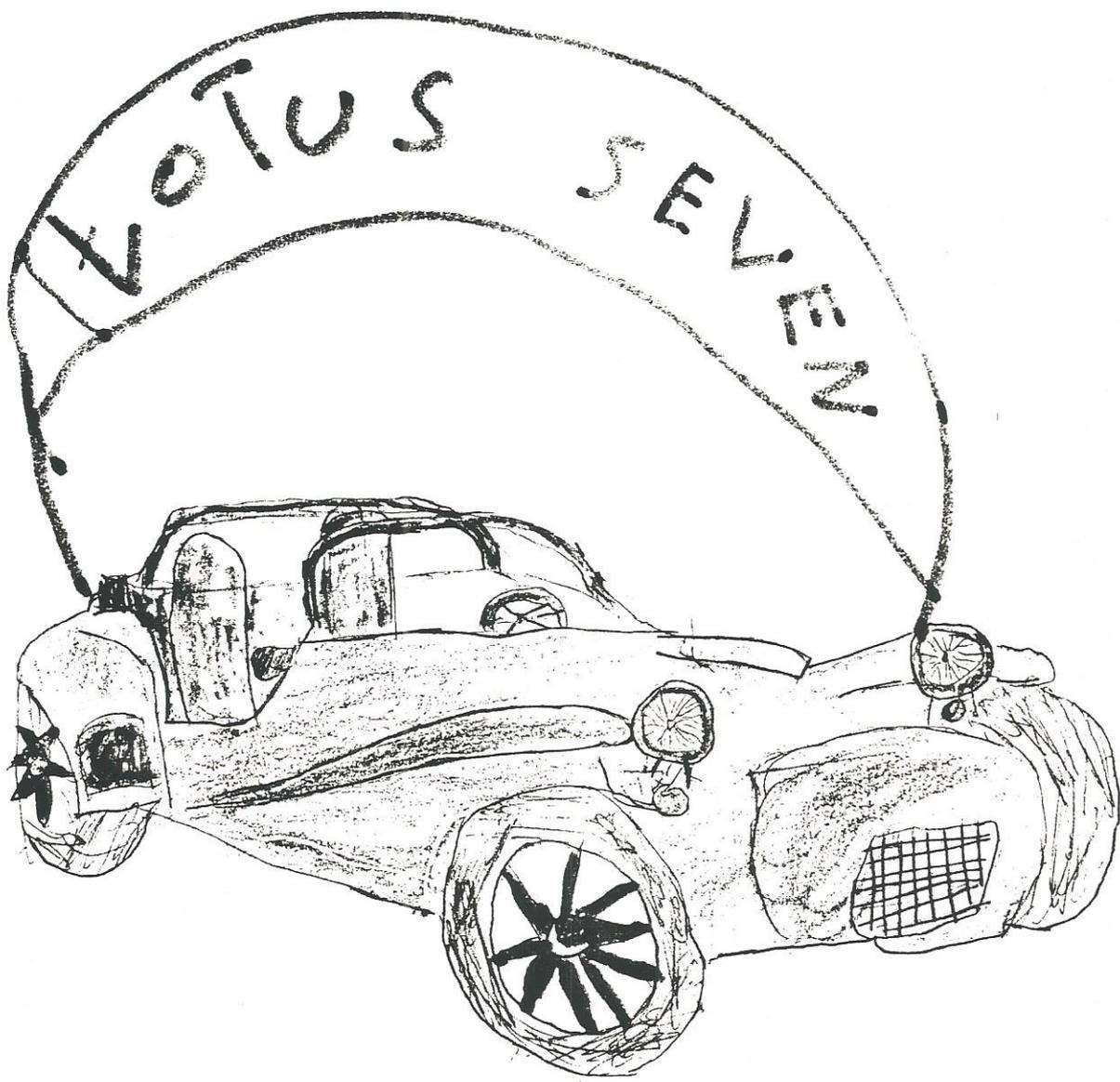
Exercice de style!

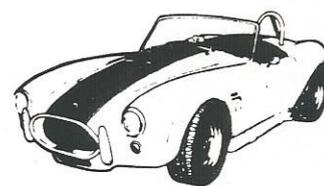
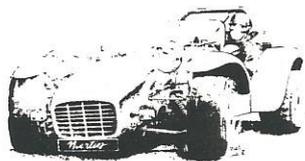
Rodolphe de Laminne, 10 ans, fils du Secrétaire a fait parvenir à la rédaction une Martin stylisée. En préparation, une Cobra... en litho (tirage limité).

Stéphane Donnet, créateur du sigle Martin, a mis notre petit monstre en boîte... de Schweppes ou en paquet... de Belga.

P.S. : Envoyez nous vos photos, reportages, dessins, belle-mère etc. pour notre prochain N° 5







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,-
Serre-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 émail	750,-
Lettrage Martin chromé malle AR	500,-
Pin's Cobra	350,-
Badge Martin Automobiles	250,-
Newsletter 1+2	100,-