



**Historique de la Seven**

**Suite**

## **Sortie à Saint Brévin (Une erreur)**

**Auto Rétro a comparé la Martin à  
ses rivales Seven en 2003 ...**



# *Lotus «MARTIN»*





Dessin de PO'CAL

**Un oubli grossier dans le N°1 !**

Effectivement, j'ai oublié de donner les coordonnées du club Martin. Impardonnable. Ce livret n'est disponible en effet que sur mon site, mais ce n'est pas pour cela que tous les visiteurs de mon blog vont surfer sur toutes les pages. De plus vous comme moi, pouvons le donner autour de nous...

Alors, voici l'erreur réparée :

**CAM**

Club Automobiles Martin



03.21.06.27.29

Beau Versant Rue du Mont Hulin 62170 SORRUS  
<http://www.clubmartin.com/>



N'oublions pas que la MARTIN est une voiture française

**Dernière minute :**

Le club Arbracame organise à partir de Tharon (44) une sortie décalaminage de 150 à 200 km ouvert à tous véhicules anciens le 6 mars 2016

Renseignements :

Arbracame, 94 bd de la république 44730 Tharon  
[www.arbracameclub.fr](http://www.arbracameclub.fr)  
[queffurus.christian@neuf.fr](mailto:queffurus.christian@neuf.fr)

 **Agenda**

Agenda du premier semestre .....3

 **Lunettes**

Protection .....3

 **Histoire de la seven**

Suite de l'historique .....4

 **Avis de la presse**

Comparatif des Seven dans Auto Rétro d'août 2003 .....5

**Réalisation :**

Patrick NICOLAS

**Site :**

<http://seven-passion.eclubblog.com>  
 N'hésitez pas à me contacter.

 **Sorties**

Une erreur de rassemblement qui se termine très bien .....3

Tours le 17 janvier .....5



Seven de MADMALF

## Une erreur de rassemblement

### Petite sortie très près de chez moi l'été dernier

Etude de « Gazoline » : rassemblement à Saint Brévin les Pins (10 km de la maison). C'est parti pour ce rassemblement avec le club Dynamo à 9h00. J'arrive à 9h10 et déjà nombre de voitures sont là. Accueil avec café et gâteau, puis visite du musée de la marine. Je suis un peu étonné, et demande au président du club ce qu'est cette journée. Il me répond que c'est une sortie organisée par le club avec visite, parcours en voiture puis repas ensemble. Surprise de ma part car je n'avais pas l'information et je me sens comme une pièce rajoutée.



A la fin de la visite je propose de payer la visite au musée et de suivre le convoi qui va passer à côté de chez moi. Je ne me tape pas l'incruste pour le repas. Le plus drôle, c'est qu'en sortant du musée, d'autres voitures sont là, elles aussi exposées sur la place du débarcadère. Cette fois-ci ce sont les véhicules du club Dynamo. Je me suis retrouvé par hasard avec une sortie du club «Arbracame » de Saint Michel Chef-Chef ! Méprise que je ne regrette pas, j'ai été fort sympathiquement accueilli et je ferais volontiers les prochaines sorties qu'ils organiseront.

## Lunettes

### Pour moi la protection des yeux est primordiale.



Bien que je porte des lunettes, je me suis mis à la recherche de lunettes qui pourraient se porter par dessus mes lunettes de vue.

J'ai trouvé :



Une ancienne usine qui fabriquait déjà des lunettes pour l'automobile et l'aviation en 1880.

Je l'ai commandé chez Optic 2000

Le look est très sympathique, avec son tour des verres en cuir.



Pour parfaire le look qui va bien avec la voiture, j'ai trouvé sur le net un casque cuir.



**Opticien Optic 2000**  
**Olivier et Pascale GUILLAUME**  
**44600 SAINT NAZAIRE**  
-  
**02 40 22 50 23**

## Agenda

Il est temps de penser aux grandes rencontres classiques du premier semestre. J'entends par là ;

- **Classic Days à Magny-Cours**
- **Le Mans Classic**

Votre reporter préféré ne sera pas à Magny court pour les **classic days** des 30 avril et 1 mai pour cause de participation aux championnats de France de voile. Par contre il sera présent au **Mans Classic** du 8 au 10 juillet.

### Sur la région Nazairienne :

- 6 mars - expo à Tharon le matin
- 13 mars - expo Pontchâteau le matin
- 27 mars - expo Saint Nazaire le matin
- 3 avril - expo à Tharon le matin
- 10 avril - expo à Pontchâteau le matin
- 24 avril - expo Saint Nazaire le matin
- 1 mai - expo à Tharon le matin
- 8 mai - expo à Pontchâteau le matin
- 14-15 mai - **Vintage Héros Festival** à la Turbale
- 22 mai - expo Saint Nazaire le matin
- 12 mai - expo à Pontchâteau le matin
- 5 juin - expo à Tharon le matin
- 24 juin - expo Saint Nazaire le matin

Article extrait de *Automobile sportive*

Le fondateur de Lotus, Anthony Colin Bruce Chapman, né en 1928, diplômé en ingénierie des structures à l'université de Londres est l'un des plus grands noms du sport automobile. Un génie capricieux, connu pour sa capacité d'innovation et d'anticipation.

Ayant espéré une carrière de pilote à la RAF avant de se convertir à la course automobile, il avait un véritable don pour utiliser les talents d'autres personnes, ce qui l'avait amené à constituer une équipe de designers et ingénieurs prêts à accepter des horaires impossibles pour lui permettre de mener à bien ses projets dont le premier sous le nom Lotus sortit en 1947 avec une Austin Seven modifiée pour la course. Ainsi naquirent la Lotus Mark 1 (ou Mk I) en 1948 puis la Mk II en 1949. Chapman abandonne la course pour créer la société Lotus Engineering en 1952. Il met au point les modèles mkIV, mkV et mkVI, ce dernier étant homologué pour la route. En 1956, Chapman met au point sa première F2 (Lotus 12) et sa première Formule 1 (la Vanwall VW56). Suite au déclassement de la Lotus 23 au Mans, en 1961, Chapman décide de se retirer du sport automobile.

Après avoir marqué le sport automobile de son nom jusqu'en F1 et le monde des voitures de sport avec ses géniales réalisations, Chapman tombe dans l'anonymat jusqu'à ce que son nom ressurgisse dans le scandale politico-financier de la sulfureuse DeLorean DMC12, projet auquel il aura participé activement et financé à grandes pertes par l'argent public britannique. Colin décède d'une crise cardiaque dans la nuit du 15 au 16 décembre 1982 avant même de savoir s'il encourait une peine de prison pour cette affaire.



COLIN CHAPMAN

### Lotus S1

Les premières S1 (Series I) ne furent vendues qu'un an après. Son châssis bien que simplissime était digne du génie de Chapman. Reprenant les formes de la MK6, il rappelait nombre de techniques apprises au cours des années et notamment la suspension avant, très proche de celle de la 1ère monoplace de la marque, la Type 12. Fait de tubes de 1 pouce et renforcé par d'autres de 3/4 de pouce, le châssis rappelait aussi la fameuse MK11. Il conférait à l'ensemble un poids léger mais une très grande rigidité. Si vous trouvez aujourd'hui une Seven spartiate, la S1 l'était bien plus encore. Il faut lui retirer tout système de portes ou de capote, les rétroviseurs, les clignotants, l'arceau de sécurité, et même le compte tour ainsi que la jauge à essence ... La S1 était un patchwork des pièces existant à l'époque : ailes avant de motos, moteur et boîte 3 vitesses Ford, roues de Ford puis de Triumph TR3, pont AR rigide d'Austin



Healey "Frog-eye" Sprite, etc.. archaïques bien souvent, mais largement dimensionnées pour l'engin qui doit aussi être vendu en kit (prix très attractif de 526 £ à la faveur d'une fiscalité plus avantageuse)! La première version commercialisée de la légendaire Lotus Seven (Seven S1 type F) apparaît donc en octobre 1957. Dans le châssis tubulaire, Chapman installe un moteur Ford 1172cc (100E) de 40 ch à carburateur Solex. En option, la puissance peut être augmentée de 8 ch par 2 carbus SU H2 et un collecteur d'échappement 4 sorties. Chaussée de pneus en 135x15 et

équipée de freins à tambours Girling, la Lotus 7 est pourtant à la hauteur de la demande. Seulement 40ch, mais en contrepartie 416 kg grâce à une carrosserie entièrement réalisée en aluminium lui assurent des performances remarquables. La critique est unanime. La MK6 a son héritière! Elle n'était pas la reine en accélération, mais en virage elle terrassait toutes ses concurrentes. Elle était facile à prendre en main et son train arrière toujours en dérive en faisait un jouet extra. Lotus fera évoluer son joyau au fil des ans en l'affublant d'une lettre. Ainsi on connaîtra la S1 A et C comme décrites ci-dessous. La S1 fut produite au total à 242 exemplaires, tous modèles confondus, entre 1957 et 1960 (N° de châssis 400 à 499 pour l'usine de Hornsey et 750 à 892 pour l'usine de Cheshunt). Notons l'existence d'un hard-top à portes papillon (gull-wing), proposé par la société Fibrepair et conçu pour permettre à la Lotus 7 de courir dans les catégories GT. Une idée que l'on retrouve 50 ans plus tard sur la Donkervoort D8 GT, engagée en GT4...

**S1 EVOLUTIONS** En décembre 1958 est introduite la Lotus Seven S1 "Super Seven" (appelée type C ou 7C à partir d'octobre 1959) dont le prix de 892 £ a presque doublé par rapport à la première S1 ! Le moteur fourni par Coventry Climax est en grande partie responsable de ce surcoût. Il s'agit d'un 1098cc (FWA) alimenté par deux carburateurs SU. Il délivre 75 ch à 6250 tr/mn et est associé à une boîte 4 vitesses BMC "A", à étage court en option, pour un poids 420 kg. Pour la première fois, la Lotus 7 franchit la barre des 100 mph (160 km/h) en pointe tandis que le 0-60 mph (96 km/h) est chronométré en 9"2. A l'intérieur, le compte-tours remplace le compteur de vitesses de la type F. En option : roues à rayons 15", volant bois et compteur de vitesse. En octobre 1959, la Seven S1 ajoute une dernière variante (type A, ou 7A) avec un moteur 4 cylindres en ligne Austin A35. Conçue pour le marché anglais, cette version est d'une cylindrée modeste : 948cc seulement et carburateur SU H2 simple corps pour une puissance de 37 ch et des performances très modestes (0-96 km/h en 14"5 !). Pour les USA, Lotus propose à partir ►

de janvier 1960 la Lotus Seven "America", avec un moteur 1098cc à double carburateur (le même que l'Austin Healey Sprite). La puissance est de 43 ch à 5200 tr/mn, la transmission et les freins identiques à la type C. Ces modèles se distinguent alors par leurs ailes avant longues en polyester, leur équipement de série enrichi et leur poids un peu plus élevé (445 kg).

**Lotus S2**

La première grosse évolution de la Lotus 7 apparaît en 1960 avec la S2 (Series II). La S1 était couteuse à produire, en temps et en composants, et Chapman décida de simplifier le châssis. Il retira quelques tubes, les jugeant inefficaces à la rigidité de l'ensemble. Pour le nez et les ailes, l'aluminium est remplacé par la fibre de verre teintée dans la masse. Cela permet d'alléger le coût de revient et donc le prix qui redescend ainsi sous la barre des 500 £. En parallèle, les suspensions ont été



revues et le diamètre des roues ramené à 13". La Seven S2 type A de juin 1960 conserve motorisation et transmission de la S1 type A. L'équipement est en revanche plus généreux : capote, roue de secours et essuie-glace sont de série ! En juin 1960, Lotus propose la Seven S2 type F (base de S2 type A avec moteur et boîte de S1 type F), tout le reste est égal à la S2 type A dont le moteur Ford 100E 1172 cm3 de 28 ou 36 ch à 4500 tr/mn (avec 1 carburateur Solex ou 2 carbus SU H2).

Suite Livret N° 3



Participation à l'expo mensuelle de Tours qui a lieu tous les troisièmes dimanches du mois boulevard Béranger. Un véhicule a particulièrement attiré mon attention, une Austin de 1930



Voir le film sur : <http://seven-passion.eklablog.com/>

**On en a parlé dans la presse**

**Auto Rétro N° 267 a publié un comparatif des Seven.**

En aout 2003 Auto Rétro comparait La Caterham, la Westfield, La Martin, La Marcadier, La Costa et La Donkervoort

Ca qui s'est écrit à propos de la Martin :

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

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

Et puis surtout, la Martin offre un confort de roulage fort appréciable .....

**En somme si demain je devais traverser la France au volant d'une Seven, nul doute je choisirais la Mar-**



**tin. Mieux, c'est certainement l'une des plus agréables à vivre au quotidien.** Enfin, si vous êtes un dingue du chrono, sachez qu'il n'y a rien de réd-



hibitoire, et qu'une Martin méchamment préparée peut tout aussi bien faire la joie d'un pistard. ■

Retrouvez tout l'article complet sur : <http://seven-passion.eklablog.com/>

Pour le plaisir des yeux

