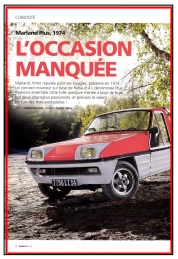
Autoretro
Pays : FR
Périodicité : Mensuel



Date : Decembre 2018
Page de l'article : p.46-52
Journaliste : ADRIEN MALBOSC

CURIOSITÉ

Marland Plus, 1974

L'OCCASION MANQUÉE

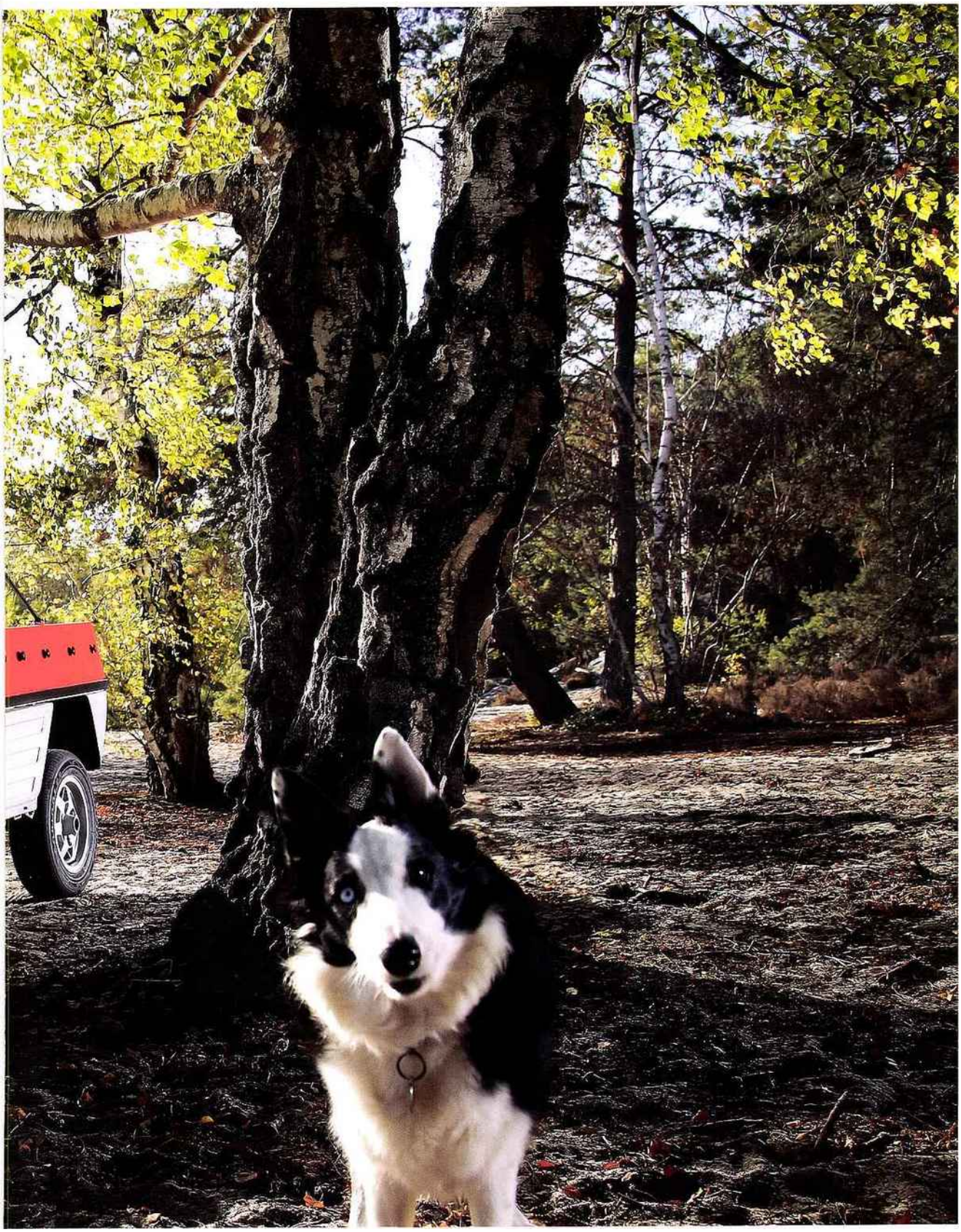
Marland, firme réputée pour ses buggies, présente en 1974 un concept novateur sur base de Renault 4 L dénommée Plus. Revivons ensemble cette folle aventure menée à bout de bras par deux courageux passionnés, et prenons le volant de l'un des trois exemplaires !

TEXTE : **ADRIEN MALBOSC** – PHOTOS : **DANIEL DENIS**

Tous droits réservés à l'éditeur

Autoretro
Pays : FR
Périodicité : Mensuel

Date : Decembre 2018
Page de l'article : p.46-52
Journaliste : ADRIEN MALBOSC



Tous droits réservés à l'éditeur

Autoretro
Pays : FR
Périodicité : Mensuel

Date : Decembre 2018
Page de l'article : p.46-52
Journaliste : ADRIEN MALBOSC

Le volant n'est pas d'origine, mais d'époque. On reconnaît certains éléments de Renault, dont le bloc compteur.

L'histoire de l'automobile est fascinante : alors que l'on croit connaître beaucoup de choses, le destin vous colle entre les pattes un OVNI dont on ignore tout : une Marland Plus ! Je travaille certes pour un canard, mais de là à être attiré par les marres… land, il n'y a qu'un pas. L'eau à la bouche, je me devais de fouiner dans les coins (coins !) pour remonter à la source de l'histoire. Je n'avais pas un torrent d'informations, mais les questions-fleuve que je posais au – heureusement très compréhensif – propriétaire constituèrent un mince début pour mes recherches. Et tant qu'à faire, je devais me jeter à l'eau en retrouvant les fondateurs de cette marque oubliée...

De la piste à la plage

L'enquête commence par l'histoire de Marland. Fondée en 1971, elle est le prolongement de la société Issy Auto Plastique, réputée pour ses buggies sur base de Volkswagen Coccinelle.

Conçue comme un véhicule utilitaire, la Plus a trouvé aujourd'hui une seconde vie comme auto de plage.

La firme, sise à Issy-les-Moulineaux, puis aux Mureaux, est dirigée par François Benais et Franck Guigan. « *Bon sang, mais c'est bien sûr !* », aurait dit le commissaire Bourrel dans *Les Cinq Dernières Minutes*. François Benais, c'est le "B" de BSH, cette petite manufacture de voitures de sport ressemblant vaguement aux Alpine. Après l'aventure de cette berlinette assez radicale avec son châssis tubulaire, l'homme change donc son fusil d'épaule, preuve d'un bel éclectisme et d'une vraie passion pour la chose automobile. Avec son compère Franck Guigan, ils deviennent avec Marland le premier constructeur européen de buggies. De bugs, il n'y a point, et les autos se vendent bien. Après ces premiers succès, nos deux compères proposent un kit-car à l'allure néo-rétro avant l'heure. Reposant sur une plate-forme de 2 CV, il se nomme Georgia en hommage aux fameuses Georges Irat d'avant-guerre. Dessiné par Philippe Charbonneaux (auteur de la Renault 16 et de la Delahaye 235), il est présenté au Salon de Paris 1971. L'enquête nous amène lentement mais sûrement vers la Plus, dont on ignore à peu près tout. Coup de chance du destin, je réussis à contacter les fondateurs de la marque !

Fils de pub

Enfin je me marre (land), car le destin semble me sourire. Frank Guigan paraît surpris lorsque je lui annonce avoir conduit une Marland Plus. « *Laquelle ?* », me demande-t-il. Et c'est avec une certaine émotion que j'apprends enfin la vérité. Contrairement aux mauvais auteurs de mauvais polars, je ne vais pas vous faire patienter jusqu'à la dernière ligne pour annoncer le dénouement de l'enquête : il ne s'en est fait que trois, et le modèle orange dont on trouve quelques photos d'époque sur le web est tout

Tous droits réservés à l'éditeur

Autoretro
Pays : FR
Périodicité : Mensuel

Date : Decembre 2018
Page de l'article : p.46-52
Journaliste : ADRIEN MALBOSC

DIFFICILE DE CROIRE QUE CETTE VOITURE DE PLAGE SI LUDIQUE FUT CONÇUE COMME ALTERNATIVE AUX CAMIONNETTES PUBLICITAIRES !

simplement celui essayé sous vos yeux ! Mais ne vous fiez pas à la mise en scène évoquant les vacances et la plage. Ce n'était qu'un leurre pour le lecteur qui aura l'heur d'apprendre avec bonheur qu'il s'agit… d'une camionnette ! Eh oui, la Plus a été conçue comme un support de marque, d'où la présence de grandes surfaces latérales. Messieurs Guigan et Benais ont compris, un peu avant tout le monde, l'importance de la communication. « *Comme support de publicité, la Plus était beaucoup plus sympa qu'une camionnette anonyme et laide* », affirme Frank Guigan, d'autant que la Plus peut être décorée sur ses larges flancs mais également sur la toile de capote, d'où l'absence de vitrages. Une version plus utilitaire, avec toit >

Stricte deux places, la Marland peut être utilisée comme petit pick-up. Décalage garanti !

Tous droits réservés à l'éditeur

Autoretro
Pays : FR
Périodicité : Mensuel

Date : Decembre 2018
Page de l'article : p.46-52
Journaliste : ADRIEN MALBOSC

rigide, a également été présentée. Ne reculant devant rien, le style est confié au cabinet de design Lonsdale, aussi réputé que Loewy à l'époque. C'est Donald Waslander qui dessine l'auto sur base de 4 L en récupérant des éléments de grande série. Les phares viennent de la Renault 12 et le pare-brise de la Renault 16. *« Nous avons eu des soucis au moment de faire la maquette en plâtre. Nous voulions un pare-brise de Renault 5, et nous avons été contraints de prendre celui de sa grande sœur. D'où un résultat moins équilibré. »* Le fier engin, assez novateur pour l'époque, est présenté au Salon de Paris 1974. *« Nous avions un stand dans le hall 1 plus grand que celui de Ferrari ! »*, annonce fièrement Frank Guigan. Un des trois prototypes est envoyé à Renault, qui semble bien apprécier l'idée, au point de le garder plusieurs mois dans les usines de Dieppe. Et puisqu'on évoque Ferrari et Alpine, il est grand temps de voir ce que cette auto a dans le ventre…

Prototype top

Elle a une bonne bouille, cette Marland. Peut-être un peu haute sur pattes à l'arrière, elle a ce charme touchant des vilains petits canards… qui plaisent tant aux journalistes, forcément ! Les jantes ne sont plus celles d'origine et l'arrière a été reconstruit sans plans (mais pas sans talent) suite à un choc. Le style préfigure celui de nombreux kits-cars (dont la Theilol Tangara par exemple) et même celui des Renault de série. *« Nous avions écrit alors à Philippe Lamirault, directeur commercial de Renault, car les très grosses protections latérales des R5 semblaient directement inspirées de nos prototypes. »* Et la firme au Losange de renier, bien sûr, toute inspiration… Allez, actionnons les grandes portes aux grandes vitres. La poignée est parfaitement dissimulée, malgré là aussi une origine plébéienne puisque provenant de la Renault 16. Les glaces coulissantes rappellent la parenté avec la 4 L. Certes, l'ensemble fait très artisanal, la porte paraît bien frêle et le bruit lors du claquement ne fait rien pour me rassurer. Mais n'oublions pas qu'il s'agit d'un prototype, âgé de 44 ans de surcroît, et nul doute qu'un engin de série aurait été épargné de ses défauts. Question sonorité, c'est terrain connu, avec ce ronflement typique des 4 L. Idem pour la conduite. À quelques détails près. Le levier de vitesses est au plancher (il suffit de monter une cloche de Renault 5 sur une boîte de R4) et les portes claquent effroyablement ! Inspection faite, le joint de droite est parti vivre sa vie ail-

Remisée pendant des décennies, cette Plus n'est certes pas en état concours… mais ce moteur de 4 L est robuste et sa maintenance aisée.

POINTS FORTS

- Votre voisin n'a pas la même !
- Auto très ludique
- Robustesse
- Pièces mécaniques courantes

POINTS FAIBLES

- Pièces de carrosserie introuvables
- Difficile à dénicher !
- Finition approximative
- Usage limité

L'ambiance est spartiate, prototype oblige. Qu'importe, car au moins, votre voisin n'aura pas la même !

Tous droits réservés à l'éditeur

Autoretro
Pays : FR
Périodicité : Mensuel

Date : Decembre 2018
Page de l'article : p.46-52
Journaliste : ADRIEN MALBOSC

ACHETER UNE MARLAND PLUS

Ce qu'il faut savoir

Ce qu'il faut savoir, c'est d'abord l'endroit où se cache la dernière ! Il est peu probable que l'exemplaire rouge soit à vendre prochainement. Amoureusement conservé par le cofondateur de Marland, il coule des jours heureux chez son créateur. L'exemplaire essayé aujourd'hui (le seul peint en orange) fut longtemps en la possession d'un collectionneur qui le remisa suite à un choc. Très peu kilométré, il a été amoureusement restauré par son actuel propriétaire, qui souhaite justement s'en séparer, maintenant la remise en route effectuée. La troisième Plus ? Nul ne sait où elle se trouve mais, à l'image de l'auto illustrant cet article, il est fort probable qu'elle soit abandonnée dans une grange en attendant des jours meilleurs. Internet faisant des miracles, il vous sera relativement aisé de trouver les coordonnées des fondateurs, qui pourront peut-être vous aider dans cette restauration courageuse... Par chance, les éléments en fibre sont plus faciles à recréer que de l'acier, et les nombreux éléments en provenance directe de la Régie nationale (jantes, feux, pare-brise, mécanique, châssis, boîte...) vous simplifieront la tâche. Un beau projet pour 2019, non ? Et si vous la retrouvez, merci d'écrire à la rédaction !

Combien ça coûte ?

Le prix qu'on veut bien y mettre ! C'est bien là toute la difficulté des propriétaires aux autos uniques, ou presque. Il suffit qu'un émir et un oligarque craquent en même temps sur cette Marland pour que la cote s'envole. Et si celle de l'article vous intéresse, n'hésitez pas à contacter Frank Vincent de notre part (tél. 06 71 40 17 58).

1

2

3

4

Les poignées de Renault 16 s'intègrent parfaitement : remarquable pour un prototype à vocation utilitaire ! La capote, 100 % d'origine, a su résister aux affres du temps. Son système d'attache est simple mais efficace, et l'ergot vissé est facilement remplaçable. Les amoureux d'utilitaires français auront reconnu ces feux de... Peugeot J7 !

Tous droits réservés à l'éditeur

Autoretro
Pays : FR
Périodicité : Mensuel

Date : Decembre 2018
Page de l'article : p.46-52
Journaliste : ADRIEN MALBOSC

Frank Vincent

Garagiste en Seine-et-Marne, Frank Vincent ne cache pas son amour pour les autos anciennes. « *Cet été, avec ma femme, nous avons parcouru le tour de France avec notre Estafette aménagée d'époque en camping-car !* » Normal donc, de le voir craquer pour un autre engin lié à Renault et dont la vocation première soit utilitaire… « *Cette Plus appartenait à un garagiste du coin, qui a refusé de me la vendre pendant des années ! Elle était pourtant immobilisée… J'ai fini par avoir gain de cause et me suis lancé dans la reconstruction sans le moindre plan ! La remise en route mécanique a été facile, mais il reste encore quelques bricoles à peaufiner. Elle est équipée d'une carte grise en bonne et due forme, je devrais pouvoir l'immatriculer sans trop de difficultés.* » On le souhaite… Un sauvetage courageux et atypique comme on aime en voir à Autoretro !

« J'ai voulu l'acheter pendant des années ! »

L'arrière a été reconstruit suite à un accrochage survenu il y a fort longtemps. La capote est dépourvue de vitrages afin de pouvoir être utilisée comme support publicitaire.

Caractéristiques techniques

MARLAND PLUS, 1974

Moteur 4-cylindres en ligne en position longit. AV, 782 cm³ (55,8 x 80 mm), 27 ch DIN à 5 000 tr/min, 5,2 mkg à 2 500 tr/min, rapport volumétrique 8,5 à 1, 1 arbre à cames latéral, vilebrequin 5 paliers, 1 carburateur Zenith.

Transmission aux roues AV, boîte 4 vitesses, pont 4,125 :1.

Direction à crémaillère, sans assistance.

Freins à tambours, non assistés.

Suspension à 4 roues indépendantes. AV avec leviers en trapèzes transversaux avec barres de réaction obliques, barres de torsion longitudinales et barre stabilisatrice ; AR à leviers oscillants longitudinaux et barres de torsion transversales. AV/AR amortisseurs télescopiques.

Structure/Carrosserie châssis à plate-forme acier, carrosserie plastique, cabriolet 2 places.

Dimensions longueur, largeur et hauteur n.c., empattement droit 2,45 m, gauche 2,40 m, voies AV/AR 1,25/1,24 m.

Roues jantes alu 4 J, pneus 135-330.

Poids (à vide) environ 600 kg.

Vitesse maxi environ 110 km/h.

leurs, tandis que celui de gauche aurait bien voulu prendre sa retraite. Malgré ces petits détails, il est dur de ne pas avoir le sourire, tant la conduite d'une 4 L entièrement découverte est un bonheur simple. Le bruit est amusant et je ne vous ferai pas le plaisir d'affirmer que, sur la Marland, la direction flotte… Une personne chère à nos côtés, quelques bagages négligemment balancés derrière, un peu de soleil, et on aimerait voir du pays, en Marland.

Et de trois ?

Alors, pourquoi ne pas avoir produit cette voiture au concept décalé et à la bouille amusante ? Déjà, Renault souhaitait arrêter petit à petit la fabrication de voitures à châssis séparé, et commercialisait la Rodéo. Ensuite, Marland proposa à l'époque un concept complètement différent avec sa Riboud. Cette voiturette archi-légère à trois roues pouvait être conduite dès l'âge de 14 ans. Essayée par l'Auto-Journal, elle remporta instantanément un grand succès. Elle accapara les efforts des deux compères, qui volèrent bientôt chacun dans deux directions bien distinctes. « *On ne t'a pas payé HEC pour que tu finisses garagiste !* », affirmèrent les parents de Frank. Il trouva du travail chez Dior (« *un autre type de carrosserie…* ») tandis que François Benais se reconvertit dans l'immobilier. Il n'oublia cependant pas son passé, puisqu'il a conservé les archives de la marque et un exemplaire de chaque modèle de Marland. L'enquête se termine. Entre celle de monsieur Benais et celle essayée ici, nous avons retrouvé deux Plus. À vous de jouer les détectives, car il ne vous reste plus qu'à dénicher la troisième ! ■

Nos remerciements à Frank Vincent pour le prêt de son véhicule, à sa femme Véro pour sa patience lors de la séance photo, à François Benais et Franck Guigan pour leurs infos… et à la chienne Lolie !

Tous droits réservés à l'éditeur