



# Sportives artisanales françaises VIVE LE SPORT !

On a tous dans le cœur une berlinette de rêve pour faire le cirque dans le quartier : tous les recordmen du tour de la place de l'église ont un jour rêvé d'un proto, mitonné par leurs soins au fond de la cave, et capable de leur ramener le titre envié de roi du slalom du marché couvert. Voici donc quatre "kit-cars" françaises, encore capables de vous faire passer du stade de constructeur sans patente, à celui de conducteur... sans permis !

Texte Jean-Paul Decker, photos Daniel Denis



C'était au temps béni où les inspecteurs du service des Mines prenaient cinq minutes pour jeter un œil, entre deux GMC et un car Chausson, sur un engin rouge ou orange, plat comme une limande, et respectueusement présenté par un jeune chevelu en pantalon pat'd'eph' : «Z'avez des stop qui marchent, au moins ?» demandait l'homme à la gabardine au postulant, tremblant comme au jour de sa première communion. Puis il repartait avec le carton gris, fier d'entrer dans le cercle très fermé des constructeurs sans patente. De fait, dans la plupart des cas, la carte grise mentionnait "Macheprot" ou "Schmurz" comme constructeur de l'engin, réceptionné à titre isolé, quand ce n'était pas à titre intéressé : j'ai vu de mes yeux vu un buggy "home made" reçu avec les honneurs et... quatre bouteilles de bonne gnô-

le glissées dans la serviette de cuir de l'examineur ! Ces homologations conviviales avaient au moins le mérite de favoriser le petit artisanat, et les *Champion*, *Autopop* et autres collecteurs de la presse auto "post-soixante-huitarde" regorgeaient d'annonces mirifiques : «Construisez votre barquette pour 7 000 F !» ou «Un proto en kit pour 6 900 F». Le prêt-à-courir en question était tout de même livré sans mécanique. Et, quelquefois, sans la notice de montage, pour laquelle il fallait encore rallonger la monnaie...

#### Serial-kiters

Barbier, BBM, BSH, Darnival, Grac, Hema, Jidé, Marcadier, Sarap, Sovra et tant d'autres se sont engouffrés dans la brèche, certains n'accouchant péniblement que d'un modèle destiné le

plus souvent à courir, d'autres arrivant à fournir les copains du quartier, toujours prêts à donner la main dans la cabane au fond du jardin promue "usine de construction automobile". Des quatre berlinettes réunies pour vous, en hommage à ces virtuoses de la chaudronnerie et à ces artistes du polyester, seule la rarissime Sarap peut se compter sur les doigts d'une main amputée, les trois autres ayant atteint des cadences infernales de production puisque tournant autour de la centaine d'exemplaires... sur plusieurs années ! Alors, serial-kiters ? En fait, mis à part leur mécanique d'origine Renault, pas une ne se ressemble car chacune exprime par mille détails la personnalité de son constructeur-assembleur. Ne kitez pas et glissez-vous — en baissant bien la tête ! — au fond de leur cockpit plastico-sportif... ■

# MARCADIER BARZOÏ

## Lotus à la lyonnaise

*Du kart à la barquette en kit, Marcadier n'a jamais quitté la piste ! Inspiré des Lotus Seven et 23, son premier kit évolue, quelques années plus tard, avec la berlinette Barzoï, beaucoup plus polyvalente...*

Constructeur réputé de cycles et de karts, le lyonnais André Marcadier est le premier sur la ligne de départ en 1964, avec un engin inspiré à la fois des Lotus Seven et 23. Très typé compétition (rien moins qu'un challenge patronné par le magazine *Sport-Auto* sera mis en place dès la première année), le kit Marcadier se présente sous la forme d'une barquette joliment dessinée reprenant la mécanique, en position centrale arrière, et les trains roulants d'une Renault 8 Major. André Marcadier et son complice Marcel Fournier ont élaboré un châssis tubulaire avec poutre centrale sur lequel se boulonnent les éléments en polyester. Mais l'utilisation d'une barquette, même homologuée, a ses limites. En 1967, Marcadier passe à la berlinette qui offre au moins un semblant de confort, sans perdre de ses qualités dynamiques. Le châssis reste très proche de celui de la barquette. avec un radiateur positionné à l'avant et deux réservoirs formant bas de caisse. Le quatre en ligne Renault, dont la cylindrée reste au choix du client, demeure en position centrale avec un train arrière triangulé, mais une version moins coûteuse reprend l'ensemble de la mécanique R8 en porte-à-faux arrière.

### En piste !

L'inspiration vaut de l'or : Ferrari P2 côté mufle, Lamborghini Miura pour les persiennes arrière, rien que ça ! Pas de doute, la Barzoï a de la race, même si c'est plutôt un basset avec



De loin (de TRES loin...), la Barzoï évoque la Lamborghini Miura et la Ferrari P2. Mais à l'intérieur, les sensations y sont presque identiques !



ses 98 cm au point culminant. Dommage que les jonctions approximatives des capots et des portes "papillon" dénoncent l'artisanat bon marché, alors qu'on reconnaît ça et là des pièces de grande série : pare-brise de Peugeot 404, feux de Simca...

La descente à bord s'effectue par l'écrouille-papillon qui facilite l'opération, le plus dur étant de fermer cette légère porte sans démantibuler le fragile vérin... Couché avec les pieds à hauteur du radiateur, les fesses au

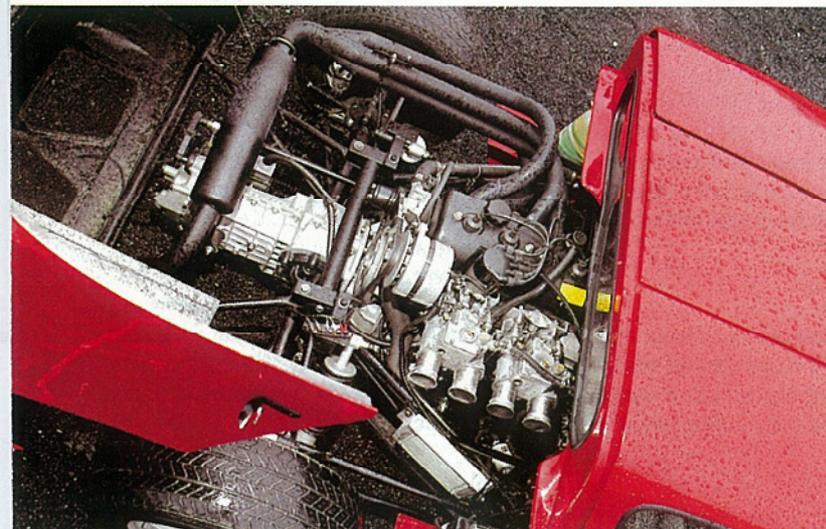
fond du baquet non réglable, les bras tendus sur le cerceau à trou-trous, tel Jim Clark dans sa Lotus, je réveille les aiguilles des manos de R8 Gordini, disposés dans une sorte de cuvette sous le pare-brise. Du brut de brut : aucune garniture insonorisante ne vient gêner le concert pour pistons, tiges et culbuteurs du maestro Gordini. Avec plus de 150 ch pour une demie-tonne, ça pousse fort sur les quatre premiers rapports, et la Barzoï s'éjecte comme une balle d'un virolo à l'autre. Freinage, talon-

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

### MARCADIER BARZOÏ (1968)

**MOTEUR** 4 cyl. Renault Gordini en position centrale AR (porte-à-faux AR en option), 1 255 cm<sup>3</sup> (74,5x72 mm), 103 ch SAE à 6 750 tr/mn ou 1 596 cm<sup>3</sup> (77,8x84 mm), 155 ch DIN à 7 000 tr/mn - **TRANSMISSION** aux roues AR, boîte 5 vitesses - **DIMENSIONS** long. 3,60 m, larg. 1,53 m, haut. 0,98 m - **POIDS** 540 kg - **VITESSE MAXI** de 180 à 200 km/h selon moteur et rapport du pont.

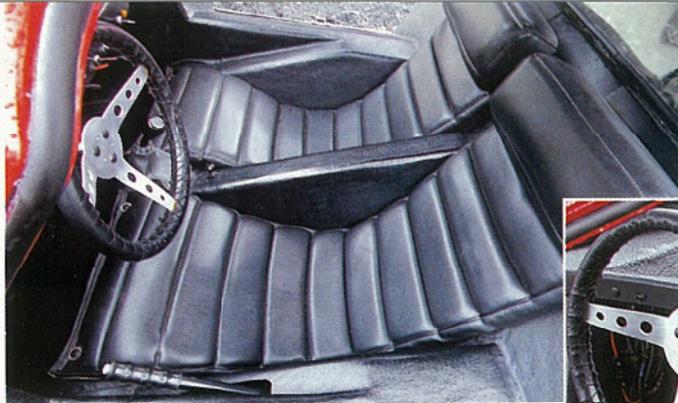
En position centrale arrière, c'est le 4 cylindres Renault Gordini que l'on découvre...



pointe, un coup de 2°, l'arrière reste scotché et l'attaque recommence. Et si on ne peut pas dépasser par la gauche, on peut toujours essayer par dessous ! Dommage, en forçant l'allure en ligne droite, que la direction — et tout l'avant — donne la sensation que le décollage est imminent. Et puis, la fermeté des baquets et des suspensions, le niveau sonore et la chaleur étouffante font rapidement comprendre qu'il ne faut rien envisager d'autre que des tours de manège sur circuit. Finalement, pas besoin de s'offrir une Lola ou une Chevron pour tâter du proto racing...

## ÉVOLUTION DE L'ESPÈCE

**1963** : construction d'un proto de barquette sur base R8 - **1964** : présentation des premières barquettes Fourmier-Marcadier - **1965** : Coupe Fourmier-Marcadier, trophée lancé par *Sport-Auto* - **1967** : création du coupé Barzoi à moteur central - **1969** : la Barzoi est aussi disponible avec la mécanique en porte-à-faux arrière - **1977** : Barzoi II à mécanique de Simca Rallye 2.  
**Production** : 300 kits environ.



Ambiance course dans la Marcadier : la finition, souvent sommaire sur ce type de production, est ici totalement absente !



## SUPER !

- ▲ Ligne de proto
- ▲ Construction étudiée
- ▲ Mécanique éprouvée
- ▲ Sensations "racing"

## QUOIQUE...

- ▼ Bruit et confort de proto
- ▼ Usage radicalement sportif
- ▼ Rarement en bon état

## ACHETER UNE MARCADIER

Plus de 300 kits ont été fabriqués sur une dizaine d'années. Mais combien terminés ? Beaucoup n'ont jamais été homologués pour un usage routier et c'est là tout le problème. Avant tout, examinez la carte grise : beaucoup d'autos ont été admises à titre isolé et portent la mention "R8 modifiée". D'autres, plus rares, portent le nom du constructeur lyonnais. S'il s'agit d'une CG normale de Renault 8, fuyez ! Côté mécanique, le Meccano Renault répond présent : du 1100 Major au 1600 Gordini, voire 1440 préparé, tout se monte, mais là encore, question homologation... Le soin pris pour le montage du kit et sa finition font tout le prix d'une Barzoi. On démarre à 6 000 € pour un exemplaire à restaurer et jusqu'à plus de 13 000 € pour un modèle à moteur central et suspensions de monoplace.

# SOVAM 1300 GS

## Berlinette traction

*Avec son étonnant concept de berlinette à traction avant, la Sovam avait peut-être plusieurs décennies d'avance. Surtout dans son ultime — et éphémère — version 1300 GS, dotée du même Gordini que ses glorieuses rivales, Matra Jet et Alpine A110.*



La Sovam présente l'originalité d'être une traction avant. Son moteur central lui offre en outre un parfait équilibre...

En faisant votre marché, un jour ou l'autre, vous avez forcément déjà vu un véhicule Sovam. Cette firme — la Société des Véhicules André Morin — est en effet spécialisée dans la construction de camions-magasin en polyester pour les commerçants forains. Au milieu des années 60, André Morin a envie de faire autre chose que des Saviem SG2 ou Peugeot J7, transformés en poissonnerie ou boucherie ambulantes. D'autant qu'un certain Jacques Durand, qu'il vient d'engager pour réaliser un petit utilitaire à carrosserie plastique sur la base de la Renault 4, le nargue en arrivant tous les jours à l'usine au volant de sa berlinette Arista. D'ailleurs, pourquoi ne pas construire

la "voiture des copains", chimère française des sixties sur laquelle Matra et Alpine se sont déjà cassés les dents ? Le tandem Morin-Durand se met dès lors au travail. Les relations entre ces deux caractériels sont "intenses" : l'artiste Durand rêve d'une sportive élaborée, là où le pragmatique Morin conçoit un engin avant tout économique. De ces étincelles naît la Sovam 850 qui reçoit un accueil favorable au Salon 1965. Sous sa carrosserie de batracien en polyester, spécialité maison, se dissimulent un châssis de Renault 4 et une mécanique de Dauphine ! 850 cm<sup>3</sup>, boîte trois vitesses avec levier au tableau, traction avant et suspensions par barres de torsion : la fiche technique





Là encore, c'est le 1300 Gordini que l'on découvre sous le capot... avant !

## SUPER !

- ▲ Ligne originale
- ▲ Excellente tenue de cap
- ▲ Confort (si, si)
- ▲ Usage quotidien possible
- ▲ Toit ouvrant (850 & 1100VS)

## QUOIQUE...

- ▼ Style assez spécial
- ▼ Garde au toit réduite
- ▼ Finition... à finir !
- ▼ Aération (1300 GS)

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

### SOVAM 1300 GS (1968)

**MOTEUR** 4 cyl. Renault Gordini en position centrale AV, 1 255 cm<sup>3</sup> (74,5x72 mm), 103 ch SAE à 6 750 tr/mn - **TRANSMISSION** aux roues AV, boîte 5 rapports - **DIMENSIONS** long. 3,83 m, larg. 1,50 m, haut. 1,14 m, empat. 2,42 m - **POIDS** 610 kg - **VITESSE MAXI** 195 km/h



La Sovam présente une finition assez valorisante, avec notamment une instrumentation très complète.

n'emballer pas vraiment les accros du chrono, même si le toit démontable en fait une "targa" au rabais et si le profilage soigné promet 145 km/h... Tir bientôt rectifié avec la 1100 VS, dotée du moteur de la Caravelle et de sa boîte 4. L'étape suivante — qui est aussi la dernière — consiste à placer l'incontournable 1300 Gordini entre les brancards de la 4L. Chariot de feu tapant les 195 km/h, mais vendu plus cher qu'une Alpine, la 1300 GS ne sort qu'à cinq exemplaires avant qu'André Morin ne jette l'éponge pour retourner... au marché !

### En route !

Avec la Sovam, on est au moins sûr d'avoir une auto à nulle autre pareille. Long capot avec bossage prometteur, habitacle râblé de Nautilus reculé au bout de l'empattement, garde au sol relativement haute, la 1300 GS avec ses phares allongés n'est pas plus gracieuse que la 1100 VS de "série". A côté, même une Marcos remporte un concours d'élégance ! Là encore, on reconnaît sans peine les emprunts à la série :

## ÉVOLUTION DE L'ESPÈCE

1965 : présentation de la Sovam 845 cm<sup>3</sup> 40 ch, châssis base Renault 4, boîte 3 rapports - 1966 : Sovam 1100 VS avec mécanique Renault 1100 60 ch DIN, boîte 4 - 1967 : Sovam 1300 GS à mécanique 1300 Gordini 103 ch SAE, toit fixe et habitacle 2+2 - 1968 : arrêt de production.  
Production : 850/1100 VS, 140 ex., 1300 GS : 5 ex.

La Sovam en version 1300 GS est ultra rare : seulement 5 exemplaires produits !

optiques de Matra 530, poignées de 4L, feux de Simca, pare-brise de... oui, de Floride, mais retourné pour un meilleur Cx ! Reste à s'insinuer dans ce bathyscaphe, ce que permet sans trop de peine la large portière dont les vitrages galbés et coulissants évoquent aussi bien la Porsche Carrera 6 que... l'Ami 6 !

Installé au volant, le pédalier bien dans l'axe, j'apprécie le tableau de bord ultra complet aux visières agressives. Bel exemple de finition signée par un propriétaire passionné et méticuleux... Car la Sovam était livrée brute de fonderie, à terminer chez soi, le soir après le boulot ! Reste que le 1300 Gordini — le même que celui d'une certaine berlinette — pousse, ou plutôt "tire" fort, car il s'agit d'une traction avant. Insensible au vent latéral, la 1300 GS file sur des rails. Inutile de corriger sans cesse au volant comme sur ses rivales, la Sovam entretient jusque très loin la neutralité en virage, résultat d'un bel équilibre grâce au moteur positionné "central-avant". Sans aucun doute, elle est, de nos quatre autos du jour, la plus facile à exploiter à vive allure. Mais la 1300 GS, malgré son comportement très moderne de berlinette traction, ne pouvait espérer se vendre, en 1968, au prix d'une Alpine A110 ! Et puis, Jacques Durand avait claqué la porte...

## ACHETER UNE SOVAM

Si la Sovam n'est pas véritablement un kit, les quelque 140 exemplaires ont tous été plus ou moins modifiés un jour. Certains diront "terminés"... Avantage : à part quelques rallyes, l'engin n'a jamais couru. Inconvénient : tombé rapidement dans les oubliettes de l'occasion à pas cher, faute d'irrigation, il a souvent été bidouillé pour continuer à rouler. Après le tour habituel de la structure, des suspensions et de la caisse polyester, souvent modifiée pour cause d'accident, vérifiez si la mécanique en place correspond à la carte grise : seules les 850 et 1100 étaient homologuées. Comme toujours, aucun souci pour les pièces mécaniques, mais rien n'existe en carrosserie. Consolation, les accessoires sont, comme pour les autres kits, puisés dans la grande série. Une Sovam 850 ou 1100 à restaurer ne doit pas dépasser 3 500 €, pour atteindre 7 000 € en bel état. La 1300 GS est carrément introuvable...

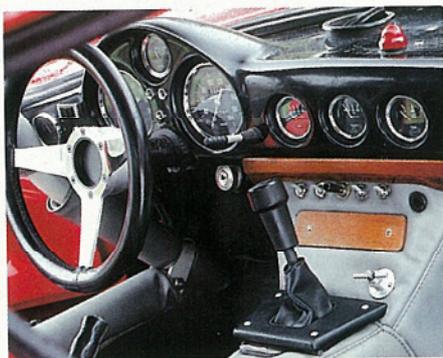
# JIDÉ 1600

## Signée Jacques Durand

*Parti de chez Sovam, Jacques Durand  
(le plus grand — peut-être —  
de ces artistes du polyester,  
de ces virtuoses de la plasturgie)  
accouche en 1968 de son chef  
d'œuvre, qu'il signe aussitôt  
de ses initiales : Jidé. Les berlinettes  
Alpine n'ont plus qu'à bien se tenir...*

Coucou, le revoilà ! Sitôt claquée la porte de chez Sovam, notre Rodin du polyester s'enferme dans la cave de sa villa des Deux-Sèvres. Quelques semaines plus tard en sort — cette fois sans tomber le mur du sous-sol, comme pour sa première Alta — une réduction de Ford GT40. Sur un châssis-cadre extrêmement rigide, recevant la fringante mécanique de la R8G en position centrale arrière, Jacques Durand a tracé une carrosserie très compacte aux porte-à-faux réduits, plus courte, moins large et plus basse encore que la Ford qui vient de remporter Le Mans. La partie arrière, avec sa meurtrière encadrée par les arcs-boutants du capot, est typique du style Durand qui signe cette berlinette de ses initiales. La Jidé remporte un premier succès sur son stand au Salon de la Voiture de course en 1970, à Paris, avant de se distinguer dans une foule d'épreuves, courses de côte, slaloms, rallyes (dont le Critérium des Cévennes où, entre les mains de Jean Ragnotti, elle dépasse les Alpine dans la plupart des spéciales). Vendues terminées ou en kit, les Jidé ont reçu toute la gamme des quatre cylindres Renault, du 1 108 cm<sup>3</sup> au 1 565 cm<sup>3</sup> de la 16TS, et plus si affinités... Et des affinités pour cette berlinette, il y en avait. Mais les artistes sont rarement des gestionnaires : choc pétrolier, soucis poli-

Bonne finition pour la Jidé, même si son habitacle demeure particulièrement exigü.



tico-financiers... Après un détour par la Corrèze, Jacques Durand arrête les frais en 1974 et se retire dans le Midi.

### Contact !

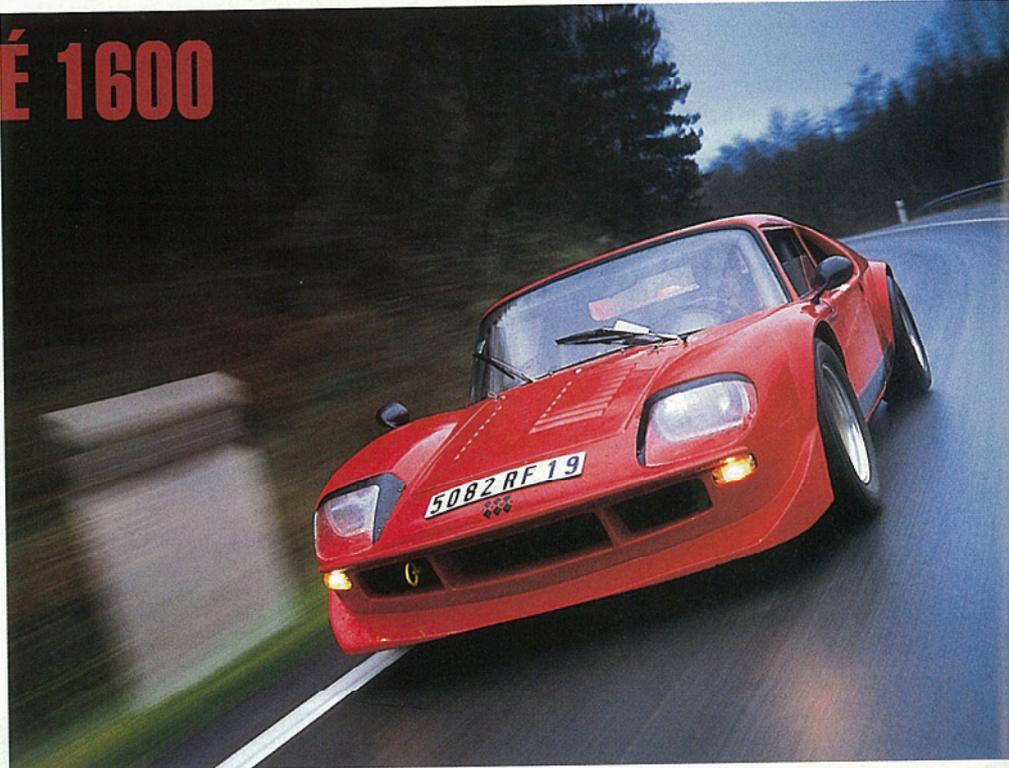
Un tout petit mètre sous la toise ! La Jidé est encore plus "rase-motte" que la Lotus Europe ou la GT40, dont elle a la silhouette radicale. Et voici la troisième édition de notre jeu "Qui veut gagner des bouillons ?" Question : reconnaissez-vous les éléments de série montés sur la Jidé ? Les phares ? Matra 530. Les feux ? Facile, R8 ! Poignées de portes, aérateurs ? Encore R8. Et le pare-brise ? Je vous aide : c'est le même que celui de la Sovam, mais dans l'autre sens... Floride ! Décidément, Durand devait en avoir un stock à écouler... Il n'empêche, le style est homogène, les lignes tendues et viriles. L'ennui, c'est que les portes n'empiètent pas sur le toit, et se glisser dans l'habitacle cerné par un robuste arceau de sécurité réclame un stage d'homme-serpent chez Médrano.

Une fois installé, tout tordu pour cause de pédalier décalé à droite, plus question de bouger d'un cheveu (ndlr : heureusement, Jean-Paul

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

### JIDÉ 1600 (1972)

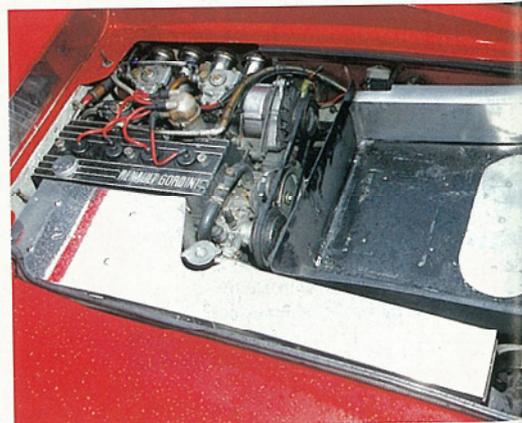
**MOTEUR** 4 cyl. Renault en position centrale AR, 1 596 cm<sup>3</sup> (77,8x84 mm), 155 ch DIN à 7 000 tr/mn - **TRANSMISSION** aux roues AR, boîte 5 rapports - **DIMENSIONS** long. 3,59 m, larg. 1,56 m, haut. 1 m, empat. 2,24 m - **POIDS** 640 kg - **VITESSE MAXI** 202 km/h.



## ACHETER UNE JIDÉ

Sur les 180 exemplaires vendus en kit ou montés, on en voit passer de temps en temps dans les annonces d'*Echappement* ou d'*Auto Hebdo*. Viennent s'y ajouter les rares Scora, homologuées à titre isolé, et sur lesquelles toutes les motorisations peuvent se rencontrer. Là encore, vérifiez si cylindrée et carte grise correspondent. Beaucoup ont couru, et certaines courent encore : élargies, "spoilerisées", il y a du travail pour leur redonner leur aspect "d'origine". Encore plus si l'auto a tapé ! Sinon, tout se trouve côté moteur et accessoires, et il y a même des pièces chez Carcreff pour les Scora (dont une nouvelle mouture vient d'être construite !). Sinon, Michel Durand, le fils du constructeur, restaure les productions familiales du côté de Mougins. De 3 800 € à restaurer à 10 000 € pour un bel exemplaire, voila le prix des initiales JD

Encore un 4 cylindres Renault, mais pas Gordini et en version 1.5 l : plus souple, il est aussi plus puissant.



n'en n'a plus beaucoup !). Main gauche sur le petit cercle de cuir, la droite sur la tige des vitesses qui sort du tunnel-accoudeur, l'homme-serpent se mue en homme-canon, sitôt le Gordini mis à feu. Flash Gordon ! Incroyable de maniabilité, la Jidé fait la bombe, transformant la moindre départementale en spéciale. Pif-paf,

La Jidé connaîtra une belle carrière en course, et sa production atteindra des sommets quasi industriels !

piéd dedans, collée au sol, elle vire à plat en deux coups de poignet, plus typée rallye que la Barzoï, mais moins civilisée que la Sovam 1300 GS. Jeu de kart ou kart à jouer ? Beaucoup

plus rigide et autostable qu'une Alpine, la Jidé aurait pu être la berlinette de la décennie 1975/1985 si son concepteur avait seulement eu les moyens de la développer...

## SUPER !

- ▲ Style sportif abouti
- ▲ Efficacité diabolique
- ▲ Tenue de route
- ▲ Accessibilité mécanique

## QUOIQUE...

- ▼ Accessibilité à bord délicate
- ▼ Position de conduite
- ▼ Voiture de mécano
- ▼ Souvent modifiée pour la course

## ÉVOLUTION DE L'ESPÈCE

**1968** : début de production de la Jidé - **1969** : engagement au Tour auto du proto Jidé par Pierre Madelaine, concessionnaire Sovam à Asnières - **1970** : présentation officielle au Salon de la voiture de course à Paris et vente des premiers kits, homologation par l'UTAC - **1971** : 7e place au Critérium des Cévennes. En plus du kit, des versions 1600 prêtes à courir sont vendues - **1973** : spoiler incorporé au capot avant. Suite au choc pétrolier, Jacques Durand vend la marque Jidé - **1973/1974** : construction par Jacques Durand de la Scora, dérivé encore plus radical de la Jidé.  
**Production** : 130 ex. de Jidé, + 50 kits, 30 ex. de Scora



# SARAP 701

## Flagrant délire

*Que ceux qui en ont déjà croisé une lèvent le doigt ! Pourtant, la vision de cet intercepteur furtif aurait du rester à jamais gravée sur vos rétines. Mais le délire de son créateur, André Koenig, a eu du mal à passer de la planche à dessin à l'atelier. Résultat, quelques rares kits qui sont autant de protos finis à façon...*



La Sarap 701 est l'un des kits-cars les plus rares au monde : qui en a déjà croisé ailleurs que dans ce numéro d'Auto Rétro ?

## SUPER !

- ▲ Ligne extraterrestre
- ▲ Mécanique éprouvée
- ▲ Exclusivité garantie

## QUOIQUE...

- ▼ Exiguïté
- ▼ Conduite éprouvante
- ▼ Où est le concessionnaire ?

Jusqu'où va se nicher la libération soixante-huitarde ? Peut-être bien au fond des "granges-ateliers", comme dans ce coin d'Alsace, où André Koenig, comme bien d'autres, y va de son interprétation de la sportive idéale, en peaufinant le moule de son futur kit. La Sarap 701, du nom de la Société Alsacienne de Recherche et d'Applications du Plastique (vaste programme...) voit le jour, fin 1968, dans une ancienne filature des Vosges. Elle filera d'ailleurs du mauvais coton, car seuls quelques kits trouvent preneur avant que la petite entreprise se tourne vers la construction plus rentable du buggy Buffalo. Point commun : le moteur Renault Gordini qui, sur la berlinette 701, occupe une position centrale arrière dans un châssis-poutre tubulaire assez semblable à celui du buggy. La traverse avant, plus large de 9 cm

que celle de R8 habituellement utilisée, lui confère une large assise, alors que le train arrière est composé de bras de suspension de R16 et de bras supérieurs spécifiques réglables. Morceau de bravoure, la carrosserie en polyester armé, fixée au châssis par boulonnage comme sur la Matra Jet, présente une proue acérée qui a nécessité le report du radiateur dans le compartiment moteur. Extrêmement incliné, le pare-brise suit presque l'alignement du capot alors que la poupe, massive et taillée à la serpe, ne laisse aucun doute sur les performances supposées de l'engin.

### Aux commandes !

Louis — propriétaire de l'exemplaire mis à notre disposition — est un perfectionniste. Sa Sarap 701 est plus belle que ne l'aurait été le



Présentation "classique" pour ce kit-car français : le strict minimum...

## ÉVOLUTION DE L'ESPÈCE

En l'espèce, il n'y a pas eu d'évolution. Ou plutôt celle qu'ont bien voulu lui donner les (très) rares acheteurs du kit conçu par André Koenig en 1968. Une production très éphémère juste avant que la "grange-usine" alsacienne ne se tourne vers la réalisation des buggies Buffalo à mécanique Renault. Chaque kit a dû recevoir une mécanique et une finition en fonction de l'utilisation prévue, qui, de toute manière, devait être plutôt sportive...

**Production** : moins de 5 ex. probablement.

## ACHETER UNE SARAP

Et si on parlait d'autre chose ? Avec probablement moins de cinq kits réalisés, la Sarap 701 est une authentique rareté : pire que certaines Ferrari de compétition ! D'autant que vous ne trouverez pas de carte grise portant ce nom, puisque toutes homologuées — du moins on l'espère — au nom de leur constructeur non patenté. De toutes manières, difficile d'en trouver deux identiques, sur les deux seuls modèles vus, il y a déjà quelques années, le premier, assez semblable extérieurement à celui de l'essai, était animé par un R8 Major, et l'autre, très cursifié, arborait des portes papillon et un pare-brise en trois pièces fabriqué avec une lunette arrière de Panhard 24 ! Dans ces conditions, et en fonction de la mécanique et du niveau de finition, il vous en coûtera ce que vous voudrez bien payer à supposer que quelqu'un veuille bien vendre...

modèle "d'usine", s'il avait eu le temps — et les moyens — d'être présenté sur un salon. De l'avant, dans sa teinte aluminium, elle évoque sous certains angles la Ferrari BB512 ou la Porsche Carrera 6, pas moins ! Paupières des phares sagement baissées, son capot lisse tire tout droit vers le pare-brise d'origine... Fiat 124 coupé ! Là, vous auriez perdu... Quant à l'arrière, orné de feux de coupé Peugeot 504, il a des airs de Monteverdi Haï (ça, c'est pour les cultivés...) avec ces amples arches de roues qui musclent ses hanches. Un joli coup de gouge taille une saignée, qui court de l'aile avant vers l'ouïe d'aération moteur. Détail qui tue, les vitres latérales se soulèvent de bas en haut pour tenter d'aérer le cockpit. Car c'est bien dans un avion furtif que je tente de m'introduire !

Une fois allongé, je devrais dire bloqué, dans le baquet matelassé, je suis obligé de regarder la route de biais, la tête portant contre le mon-



Domage que la Sarap n'ait pas connu plus beau destin. L'auto a vraiment de l'allure...

## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

**SARAP 701 (1969)**

**MOTEUR** 4 cyl. Renault en position centrale AR, 1 565 cm<sup>3</sup> (77x84 mm), 110 ch DIN - **TRANSMISSION** aux roues AR, boîte 5 rapports - **DIMENSIONS** long. 3,80 m, larg. 1,73 m, haut. 0,97 m, empat. 2,30 m - **POIDS** 680 kg - **VITESSE MAXI** 190 km/h.



Ci-dessus, le moteur 1,5 l Renault n'est guère accessible. Ci-dessous, la sellerie est relativement soignée...



tant gauche du toit. Difficile du coup d'admirer la finition noire et alu du tableau de bord, très complet. Le 1600, réglé au petit poil, tourne comme une montre japonaise, et cette auto artisanale surprend par sa docilité. Les commandes sont douces, le pilotage précis et, à part la désagréable pédale d'accélérateur, je crois que la Sarap, munie d'une aile delta, ferait un chasseur (de radars) très convenable...

## LAQUELLE CHOISIR ?

A chaque cas son kit ! Vous avez des tendances de pistard refoulé et la nostalgie des protos Lola ou McLaren, mais un budget carburant juste valable pour abreuver une Dauphine ? La Marcadier est faite pour vous, d'autant que vous avez sûrement déjà la caisse à outils... Le roi de la spéciale, chrono entre les dents, n'hésitera pas devant l'agressive Jidé, qui rêve de se faire une Alpine par l'intérieur. Mon conseil ? Juste quelques exercices d'assouplissement deux fois par jour avant l'achat, sous peine de rester coincé à l'intérieur... Ce qui est totalement inutile pour conduire la Sovam, finalement assez civilisée sous son faciès animalier. Fiable et sécurisante, elle vous consolera d'avoir raté l'achat de cette Marcos tant convoitée... Quant à la Sarap, sa rareté vous donnera l'occasion de lier conversation, et accessoirement de stationner impunément puisqu'aucun pandore n'est capable d'en donner la marque ! Et comme le disait un quidam rencontré pendant les prises de vue : « Sarap ? Ça râpe par terre, c't'auto ! ».

## MERCI À TOUS

Pas facile de rassembler en un même lieu des autos aussi peu courantes. Heureusement, grâce à Philippe Sirieix, enthousiaste pratiquant de Jidé, une chaîne (de distribution) s'est rapidement lancée, reliant Pierre Narboux, l'homme aux Marcadier (il en est à sa deuxième) et l'ami Loulou, méticuleux restaurateur de la Sovam et de la Sarap. Qu'ils soient ici remerciés pour leur patience, leur endurance à la froidure et leurs explications techniques et historiques. N'oubliez pas les clubs : Club des Automobiles Marcadier (6, rue du Moulin à Vent, 69510 Soucieu en Jarrest, @ : [citeweb.net/href/marcadier](http://citeweb.net/href/marcadier)), Rétro Club Sovam (1, Parthenay-Village, 79200 Parthenay, tél. 05 49 64 39 12), lequel accueille évidemment les Sovam, mais aussi les Jidé.