

l'indique son titre, une telle formule se doit d'être avant tout « nationale », autrement dit, pour nous, française. Ce n'est donc pas le cas des Formule Vee, mécaniques Volkswagen montées dans des châssis américains ou belges. Or nous disposons justement nous aussi d'un excellent moteur, robuste et assez brillant, pouvant en tous les cas se prêter à merveille à la création d'une monoplace « nationale ». Il s'agit du R8 Major, celui dont nous parlions justement en concluant notre article : « pourquoi ne pas partir d'un moteur Renault pour établir notre formule? »... Eh bien, c'est maintenant chose faite puisque la jeune firme lyonnaise Fournier-Marcadier vient de réaliser une ravissante monoplace, de conception moderne, et répondant tout à fait aux impératifs d'une formule nationale.

Livrée en « kit » à monter soi-même, propulsée par une mécanique Renault, cette voiture reviendra à MOINS D'UN MILLION D'ANCIENS FRANCS, le kit proprement dit devant être vendu 6 900 F.

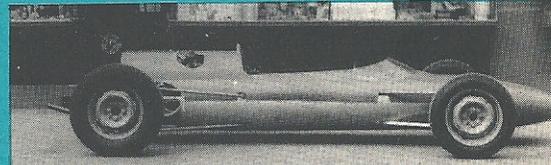
Le gros avantage de cette formule est d'utiliser une mécanique et de nombreux éléments Renault. En cas de panne, ou de casse toujours possible en compétition, il sera très facile de procéder aux réparations ainsi que de se procurer les pièces nécessaires chez l'agent le plus proche. De plus, le prix des pièces détachées Renault de série reste particulièrement avantageux, et l'on peut penser que le budget d'entretien de cette monoplace ne dépassera pas celui d'une R8 Major. Ceci n'est pas le cas des monoplaces de formule nationale étrangères, nécessitant forcément des pièces plus chères, et également beaucoup plus difficiles à se procurer.

Les performances de la Fournier-Marcadier ne sont encore pas connues avec exactitude, car les premières voitures viennent à peine d'être terminées, et que les premiers essais n'ont par conséquent pas eu lieu. Un premier essai doit être fait prochainement par nos amis de Sport-Auto. Mais on peut d'ores et déjà annoncer ces performances comme nettement supérieures à celles des autres formules nationales en vente sur

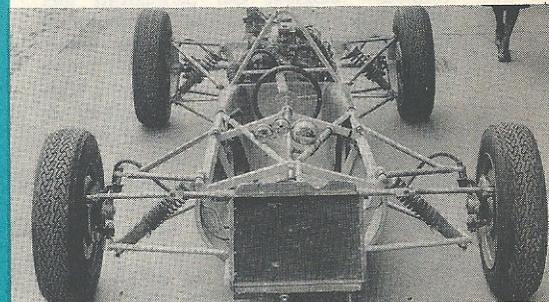
suspensions résolument modernes, roues indépendantes, centre de gravité placé très bas, la Fournier-Marcadier offre les qualités d'une vraie monoplace. On a toutefois conservé un maximum d'éléments de série, autant pour en abaisser le prix de revient que pour en faciliter la construction.

Pour que cette toute nouvelle Formule, tant attendue, démarre chez nous comme elle le mérite, il faut bien entendu qu'un bon nombre de ces voitures soient vendues et construites. Il faut aussi et surtout que soit créé un règlement sérieux, définissant avec précision les bases mêmes de la formule, afin que les voitures demeurent ÉGALES entre elles. Ce règlement tendra vraisemblablement à limiter les améliorations susceptibles d'être apportées aux moteurs, sans toutefois les proscrire totalement. En fait, et c'est ce qui est difficile, il s'agit d'établir un juste milieu, en s'efforçant de concilier les performances indispensables à toute voiture de course digne de ce nom, et de faible prix de revient, et surtout d'ENTRETIEN, principe de base d'une formule nationale.

Ces conditions remplies, une floraison de nouveaux jeunes pilotes pourrait enfin « montrer les dents », et nombreux sont parmi vous ceux à qui l'envie n'en manque pas! Comptons également sur un bon nombre de jeunes constructeurs qui cette fois disposeraient d'un règlement solide pour mener à bien leurs idées, et sur une même mécanique, nombreuses sont les réalisations possibles, à condition de savoir dans quelle direction orienter les travaux. On pourrait bien assister alors à un réel essor du sport automobile français. Beaucoup d'organisateur de courses sont prêts à mettre sur pied des épreuves de ce genre, qui bien orchestrées, attireraient certainement du public. Il existe à l'heure actuelle 5 de ces monoplaces Fournier-Marcadier, d'autres seront construites, et il en faudrait une trentaine pour envisager de vraies courses. Étant donnée l'importance d'un tel événement auprès d'un public de jeunes fanatiques, nous avons décidé de vous tenir point par point au courant de l'établissement de



*BEAUCOUP D'ALLURE, UNE LIGNE MODERNE,
la formule nationale française s'annonce comme un succès.*



*LE KIT SANS LE MOTEUR DEVRÁIT ÊTRE VENDU MOINS DE 7 000 F.
Noter le châssis tubulaire, simple mais rigide, et surtout les suspensions modernes, par triangles de grand débattement. On obtient ainsi un centre de gravité placé très bas, facteur indispensable à une bonne tenue de route.*



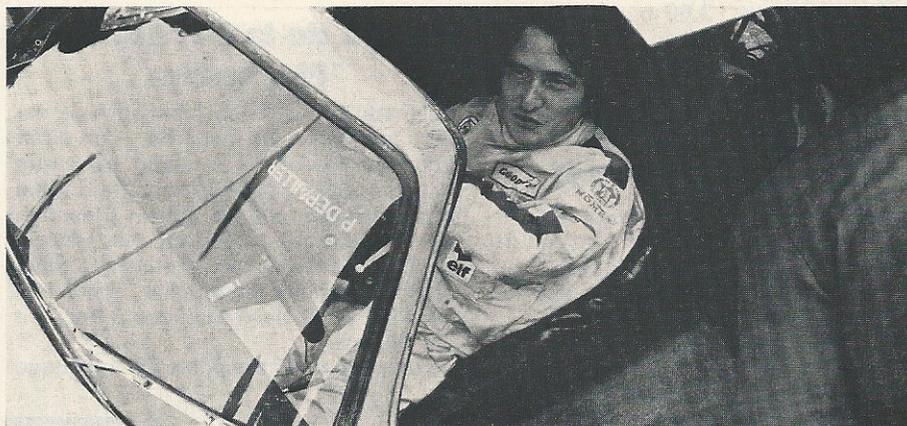
essai : 3 SPORTIVES EN KIT

par P. Depailler

En France, sur le plan sportif, il y a les grands constructeurs spécialisés — Matra, Alpine, — des ateliers qui ont acquis un prestige certain en construisant des Formules France — Martini, Grac, Tecno, etc... — et aussi de ces constructeurs amateurs, au niveau de l'initiative individuelle, dont le but est de se fabriquer avec les moyens du bord une voiture de course. Et puis, il existe une autre catégorie : ce sont de petites entreprises qui se proposent de vendre au meilleur prix, aux jeunes notamment, des voitures, des kits ou des collections de pièces qui leur permettront de connaître les joies du sport automobile pour des sommes relativement modiques. Parmi ces spécialistes, dont nous nous proposons de passer les productions en revue, nous avons demandé à Marcadier, Dangel et BBM de nous prêter chacun un de leurs modèles pour essai. Ce n'est pas Jean-Pierre Beltoise, contrairement à l'habitude et en dépit de ce qu'annonce notre couverture (ce dont nous nous excusons bien vivement auprès de nos lecteurs, Jean-Pierre ayant été empêché au dernier moment alors que notre « première » était déjà imprimée) mais Patrick Depailler qui s'est mis au volant pour vous rendre compte de ses impressions de conduite. Vous le connaissez, naturellement, et nous pensons superflu de vous le présenter.

Des points communs

Avant de passer à la description de chaque voiture et aux essais, nous voudrions attirer votre attention sur les points communs à ces différents modèles : tous trois utilisent des mécaniques Renault 8 Gordini, qui ont vraiment été la base en France de la grande majorité des véhicules sportifs. Tous trois font usage de beaucoup de pièces Renault également, qu'ils ont adapté à leurs châssis multitubulaires. Enfin tous trois utilisent évidemment le polyester pour la fabrication de leurs carrosseries, et nous ont amené des voitures ayant participé à des compétitions.



Marcadier

S'étant récemment séparé de son associé Fournier, et maintenant installé à Mions dans la région lyonnaise, André Marcadier est venu à Magny-Cours, où nous avons procédé aux essais, avec deux modèles : le coupé Barzoï et la barquette dont le châssis est absolument identique à celui du coupé. Il s'agit d'une structure tubulaire dans laquelle le moteur (R 8 G 1300 normal pour le coupé, préparé pour la barquette) est installé en position centrale-arrière, accouplé à la boîte de vitesses Renault à cinq rapports synchronisés. Pour la suspension avant, ces voitures utilisent les éléments R 8 G de série fixés sur une traverse spéciale. Il peut en être de même à l'arrière, mais dans le cas des voitures ici présentées, elles étaient équipées de portemoyeux et éléments (triangles inférieurs, bras supérieurs, barres de poussée) spécialement fabriquées par Marcadier. Il en va de même pour les demi-arbres de transmission, la colonne de direction (crémaillère R 8 de série Ferry) la cloche d'embrayage. En revanche, les freins, le radiateur sont des pièces R 8.

Les dimensions sont les suivantes :

Empattement : 2,27 mètres

Voies : 1,36 m (selon largeur des jantes)

Hauteur hors tout (coupé) : 0,98 m

Longueur hors tout : 3,60 m

Largeur hors tout : 1,56 m

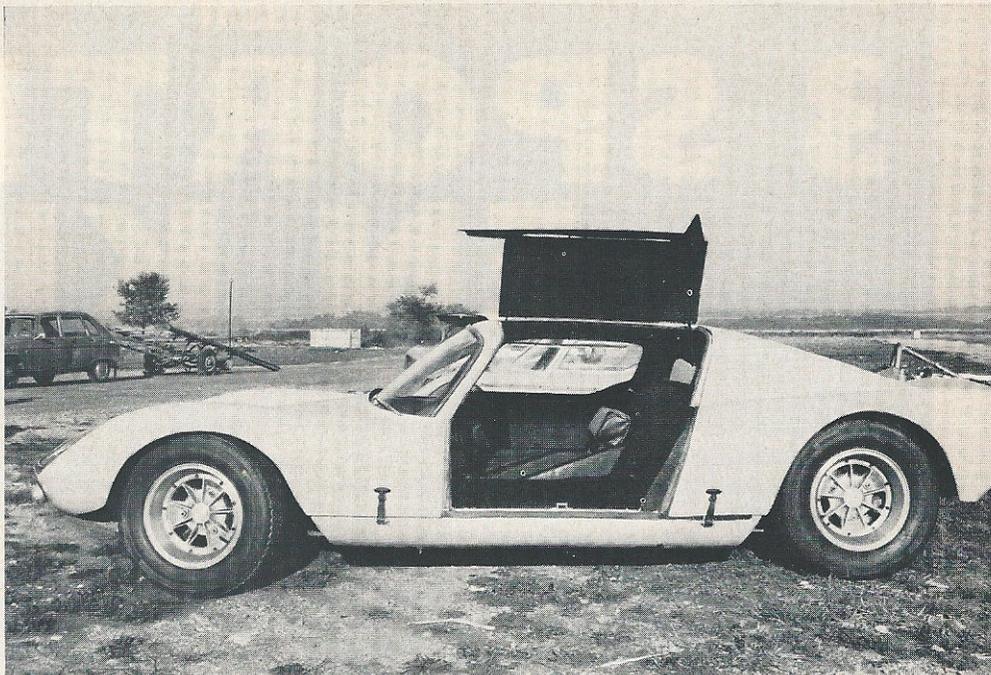
Poids en ordre de marche, sans essence : moins de 430 kg

Essai du coupé Marcadier-Barzoï

Il est esthétiquement très réussi, de forme classique et bien équilibré, avec une particularité amusante : les portes « papillon », comme l'étaient celles des fameux coupés Mercedes 300 SL.

La finition est éminemment spartiate, et il ne faudra craindre ni le bruit, ni la chaleur, ni les fuites d'eau. Cependant l'ensemble n'est pas dépourvu de goût, et se révèle incontestablement sympathique.

Je m'installe au volant sans difficultés compte tenu de ma taille. Mais il doit falloir beaucoup d'habileté et de souplesse pour les grands dans le processus de cette opération... Une fois à l'intérieur, l'habitacle très étroit procure une position fort allongée, mais bonne, derrière



surtout difficile à régler. Mais les plaquettes de freins qui équipaient notre voiture d'essai n'étaient vraisemblablement pas d'une qualité adaptée à la conduite en circuit.

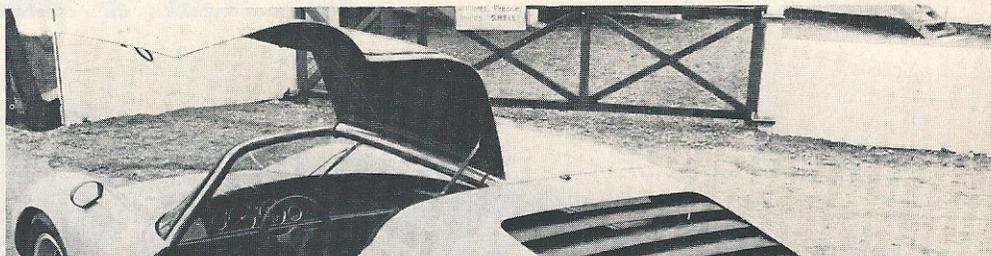
Essai de la barquette Marcadier

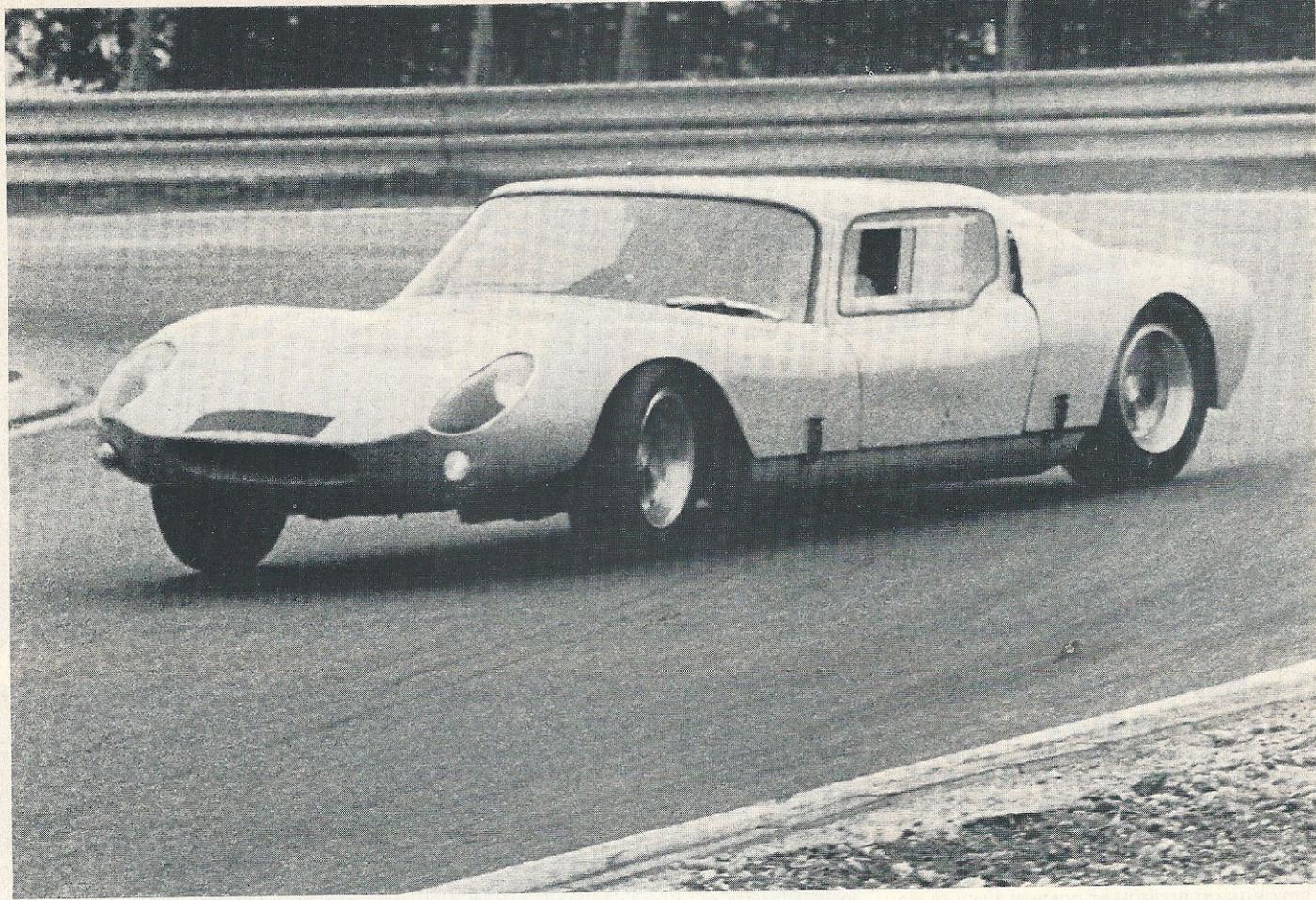
Également réussie du point de vue esthétique, mais plus moderne — on dirait une mini Can-Am ! — cette barquette m'apparut aussi bénéficier d'une finition plus sérieuse que le coupé présenté. Mais dans le cas de ces voitures, ceci est surtout du niveau de l'initiative individuelle de chaque propriétaire. Et celui de cette barquette avait à cet égard bien fait les choses.

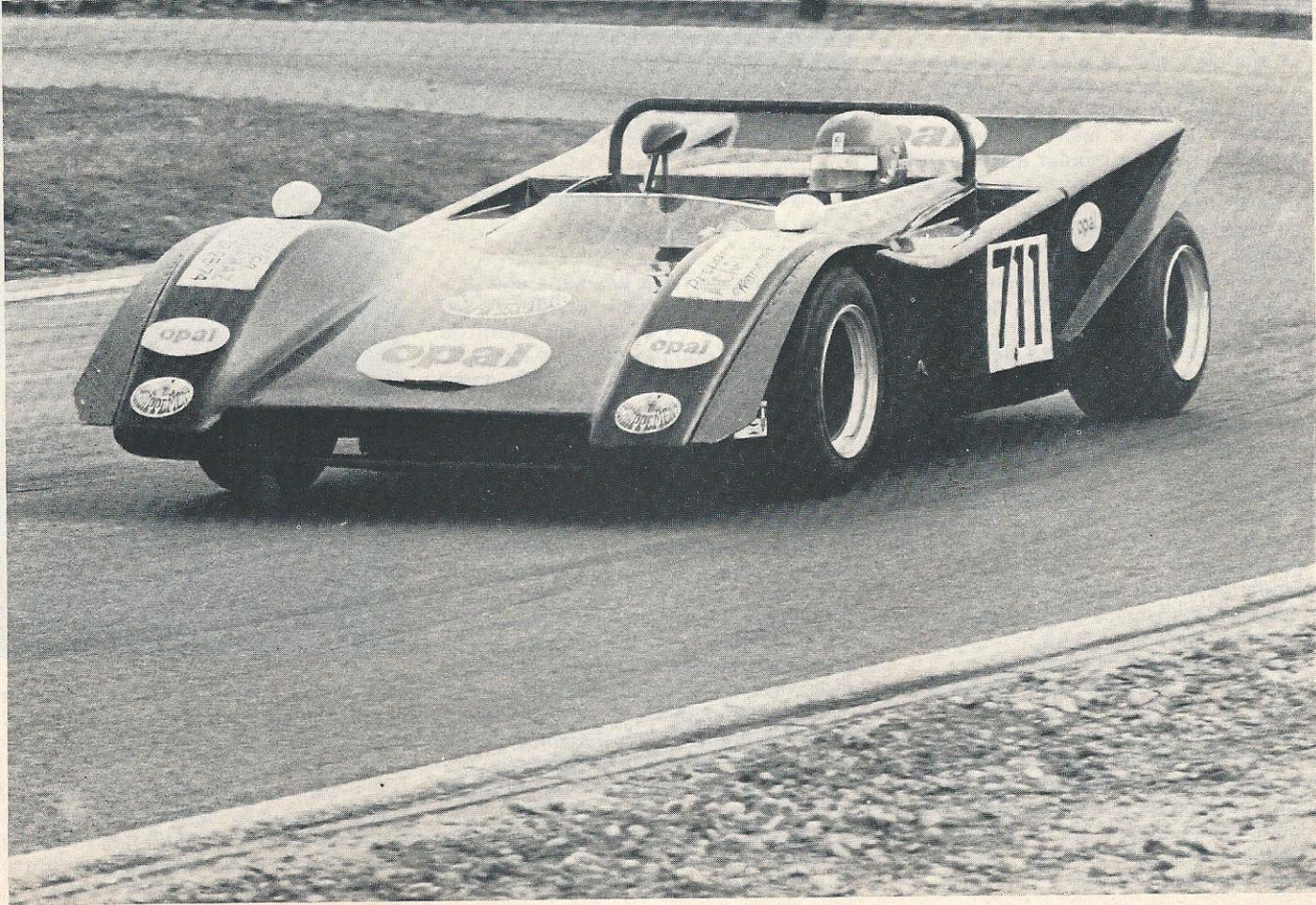
Je rappelle que ce modèle est identique

à la Barzoï en ce qui concerne châssis et suspensions. Par contre, le moteur était préparé et surtout, les roues à jantes élargies en tôle étaient équipées de pneus Dunlop Racing qui apportaient à ce modèle l'équilibre en courbe manquant à l'autre. Cependant, il est également possible que cette amélioration soit aussi due à un appui aérodynamique plus efficace provoqué par la forme « en coin » de la carrosserie. En outre, la direction Ferry plus directe était beaucoup plus agréable.

Au freinage, je n'ai pas constaté le défaut de répartition du coupé. Certes, la pédale glisse encore, mais elle reste ferme. Quant à la résistance au fading, elle s'est avérée plus efficace : mais les garnitures utilisées étaient sans doute mieux appropriées.







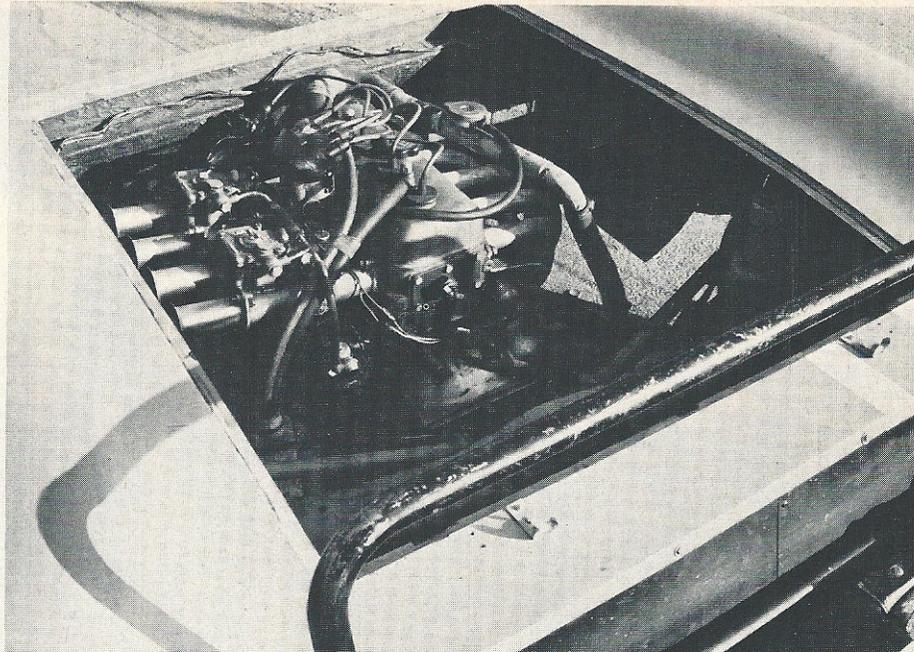
Conclusion générale

Coupé et barquette Marcadier me semblent être les modèles correspondant le mieux à la définition de voiture en kit ou à monter soi-même, par leur conception astucieuse, leur fabrication et leur prix de revient.

Toutefois, la mise au point finale et la finition, qui incombe au client, risque peut-être de lui laisser une part trop importante dans le résultat final. Il est bien entendu qu'il pourra donner libre cours à ses talents, mais si ceux-ci sont médiocres, il pourra aisément se dégoûter de la conduite et de la mise au point d'une voiture sportive.

La Dangel est sans doute une voiture relativement lourde, par rapport aux autres. Cependant, elle est compétitive, et elle l'a prouvé. Son atout principal réside certainement dans un stade de mise au point plus affirmé.

Enfin la BBM, elle, est trahie par sa suspension arrière périmée, alors que certains points sont traités avec davantage de soins et de connaissances qu'ailleurs : je pense notamment aux questions de détail, plus importantes qu'il n'y paraît dans l'efficacité d'une voiture de course.



Ci-contre, le moteur arrière en porte à faux de la Dangel

TRANSMISSION	FOURNIER-MARCADIER	DANGEL	BBM
Embrayage :	— Dur	— Dur	— Doux
Synchronisation :	— Bonne	— Bonne	— Bonne
Passage vitesses :	— Délicat	— Bon	— Bon
Étagement boîte :	— Bon	— Bon	— Bon
FREINS			
Pression sur pédales :	— Bon	— Bon	— Bon
Fermeté pédale :	— Mauvaise	— Assez bon	— Bon
Efficacité à froid :	— Bon	— Assez bon	— Bon
Résistance du Fading :	— Nulle	— Bon	— Mauvais
Progressivité :	— Bonne	— Assez bon	— Assez bonne
Stabilité :	— Bonne	— Mauvaise	— Assez bonne
Répartition : AV AR	— Réglable	— Non réglable	— ?
DIRECTION			
Précision :	— Bonne	— Mauvaise	— Bonne
Braquage :	— Bon	— Bon	— Bon
Démultiplication :	— Bonne	— Bonne	— Très bonne
Légèreté :	— Bonne	— Bonne	— Assez bonne
SUSPENSION			
Souplesse :	— Bonne	— Bonne	— Assez bonne
Amortissement :	— Bon	— Bon	— A revoir
Adhérence train propulseur :	— Bonne		
TENUE DE ROUTE			
Sécurité :	Bien	Bien	Bonne

