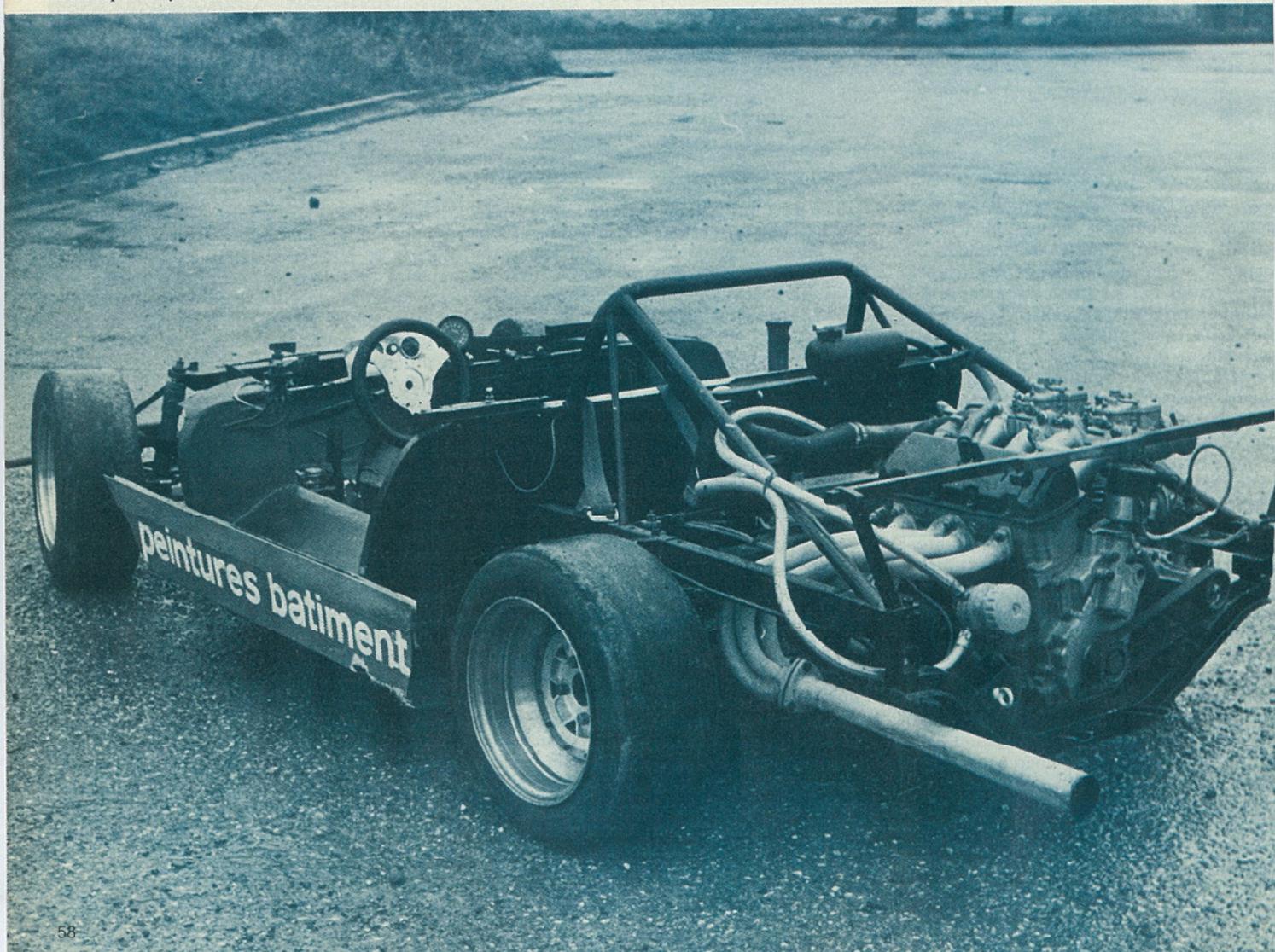
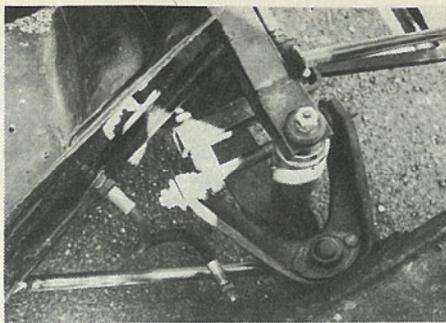


# Deux barquettes "Formule économique": la Gériplast et la Marcadier.

*Les constructeurs n'ont pas traîné pour se mettre à l'œuvre à partir d'un simple projet de réglementation. Nous avons pu déjà essayer deux barquettes construites dans l'esprit de notre projet de formule économique. La Gériplast répondait presque parfaitement au projet de réglementation, à certaines normes de sécurité près comme le réservoir d'essence. Quant à la Marcadier, avec les mêmes réserves sur la réglementation, elle présentait l'avantage d'essayer des solutions techniques un peu différentes et plus évoluées dans le domaine du freinage ou du train avant. Cet essai était donc d'un intérêt indéniable puisqu'il allait permettre de juger l'effet du projet de réglementation et éventuellement ses faiblesses sur la Gériplast ou ses remèdes sur la Marcadier.*

*Il faudra permettre d'abaisser le moteur ce qui n'avait pas été fait sur la Marcadier.*





### D'où l'utilité de tirants de chasse

Rappelons que la Gériplast est en fait une CG barquette construite par Jean-Michel Ribot qui s'est adjoint les services de Michel Bonenfant, l'ancien associé de Michel Enjolras. Commençons donc par l'essai de cette Gériplast. Sans nous étendre sur les sensations qui sans être exceptionnelles n'en sont pas moins amplement suffisantes pour rendre une telle formule spectaculaire en circuit et très attrayante pour les pilotes, remarquons qu'une voiture construite selon cette réglementation peut-être tout à fait homogène. Par contre, passons directement aux deux défauts qui ne viennent pas de la construction de la Gériplast mais de l'application pure et simple d'une réglementation bridée au maximum. On verra plus loin pourquoi. Comme le disait Bonenfant : « C'est en fait, ce que l'on peut faire de plus mauvais » et c'est ce que nous voulions précisément essayer. En descendant d'une telle voiture, vous vous écriez aussitôt : « Elle tient toute la route au freinage et elle engage terriblement en appui à l'entrée des courbes ». Ces deux phénomènes proviennent d'un même défaut qui est l'absence totale de maintien longitudinal du point d'attache inférieur du porte-roue avant. La roue est ainsi éprise de liberté, au freinage et au point de braquage, lorsque l'on prend l'appui pour un virage. C'est là le principal défaut de notre réglementation provisoire auquel nous allons donc remédier, en autorisant un tirant de chasse inférieur. Mais là nous ne suivrons pas l'idée de Pierre Meyerie, le propriétaire de la Marcadier, qui laisserait libre l'utilisation de rotules mais qui par contre trouve le prix de la formule déjà trop élevé. Une rotule Unibal de 12, série 50, vaut près de 60 F TTC, chez l'importateur. C'est beaucoup trop puisqu'il en faut quatre ! Alors plutôt que de récupérer des vieilles rotules, solution peu satisfaisante, il vaut mieux monter 4 silent-blocs neufs. La solution idéale semble donc être d'autoriser le montage de tirants de chasse qui sont indispensables mais d'interdire les rotules. Disons-le tout de suite, dès les premiers tours de roues avec la Marcadier qui était équipée de ces tirants (sur rotules) la meilleure rigidité du train avant fait immédiatement sentir son effet et le défaut disparaît. Par contre, lorsque c'est possible car cela complique un peu le châssis, il vaut mieux monter ces tirants non pas vers l'arrière comme sur la Marcadier, mais vers l'avant ce qui permet de faire travailler la barre en traction et non en compression. Pour revenir à la Gériplast,

*Les tirants de chasse sont indispensables. André Marcadier les a montés d'entrée.*

précisons que les points d'ancrage sont en fait ceux de Simca d'origine puisqu'il s'agit d'une CG et que là, tirant parti du règlement qui les laisse libres, il y a certainement à gagner en efficacité. Un autre point du règlement à préciser concernent le freinage arrière. En effet, avec les étriers d'origine et la nouvelle répartition des masses différente sur une barquette par rapport à une Rallye 2, il y a trop de frein sur l'avant ou plus exactement pas assez sur l'arrière. Sur ce point Marcadier et Gériplast sont bien d'accord. Là encore, nous avons pu essayer deux solutions différentes. Sur la Gériplast, des étriers plus gros à l'arrière et le maître cylindre tandem d'origine, sur la Marcadier deux maîtres cylindres, un palonnier et les étriers de série. Résultat final sur l'efficacité : il y a peu de différence, c'est pourquoi nous penchons plutôt pour la première solution, compte-tenu du fait qu'un maître cylindre vaut, neuf bien sûr, un peu plus de 120 F TTC (Girling pour adaptation avec un palonnier) et qu'un palonnier sérieux coûte cher à réaliser. De plus, c'est un ensemble de pièces de sécurité pour lequel un constructeur isolé et débutant ne s'entourera peut-être pas de toutes les garanties nécessaires. Il vaut donc mieux conserver le maître cylindre tandem d'origine en montant les étriers Bendix plus gros (utilisés sur la Bagheera).

Certaines autres modifications posent des problèmes compte tenu qu'en libérant la bride, le prix augmente. Mais nous gardons toujours présent à l'esprit par ailleurs que la solution choisie doit être réellement la plus économique et ne pas être hypocrite. Exemple : faut-il réellement interdire les ailerons ? En effet, ne risque-t-on pas de voir apparaître des voitures avec deux capots arrière selon les différents circuits. Alors c'est simple, il ne faut autoriser qu'un seul capot, direz-vous. Non, ce n'est pas si simple car le constructeur isolé et débutant risque d'être pénalisé toute la saison s'il s'est « loupé » dans le dessin de son capot avec même des conséquences sur la sécurité. Vous le voyez, définir une réglementation juste et absente d'hypocrisie est une chose compliquée, à manier avec précaution. Nous reparlerons du coût plus loin. Par contre, par sécurité, il faudrait autoriser les chappes de crémaillère de Simca 1100.

Ribot et Bonenfant préparent une autre version avec une carrosserie au maître couple très inférieur, plus adapté aux courses en circuit. Au rayon des critiques, comme nous le verrons sur la Marcadier une finition insuffisante de l'ensemble excusable toutefois par la rapidité de construction de ces barquettes.

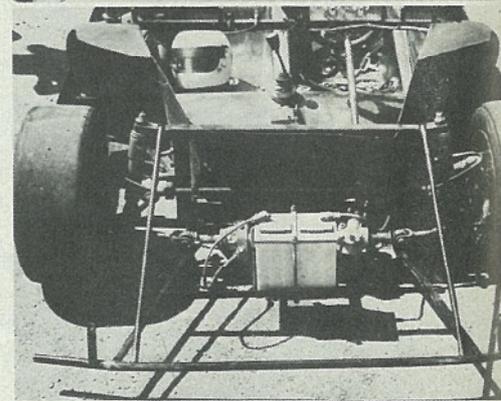
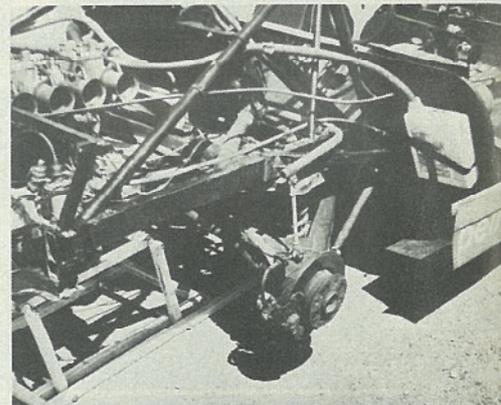
### Une Marcadier aux solutions différentes

L'essai de la Marcadier fut plus bref pour des problèmes mineurs. D'abord, il n'y a pas de véritable siège donc pas de possibilités de réglages et lorsque vous êtes de taille normale, les bras tendus, vous ne touchez pas le volant. Ensuite, pas de rétroviseur. Ça paraît bête mais lorsqu'il y a des Super Renault sur la piste cela nous semble tout simplement dangereux même si cette bar-



*La Marcadier, une allure sympathique pour une barquette de circuits.*

### Le train arrière

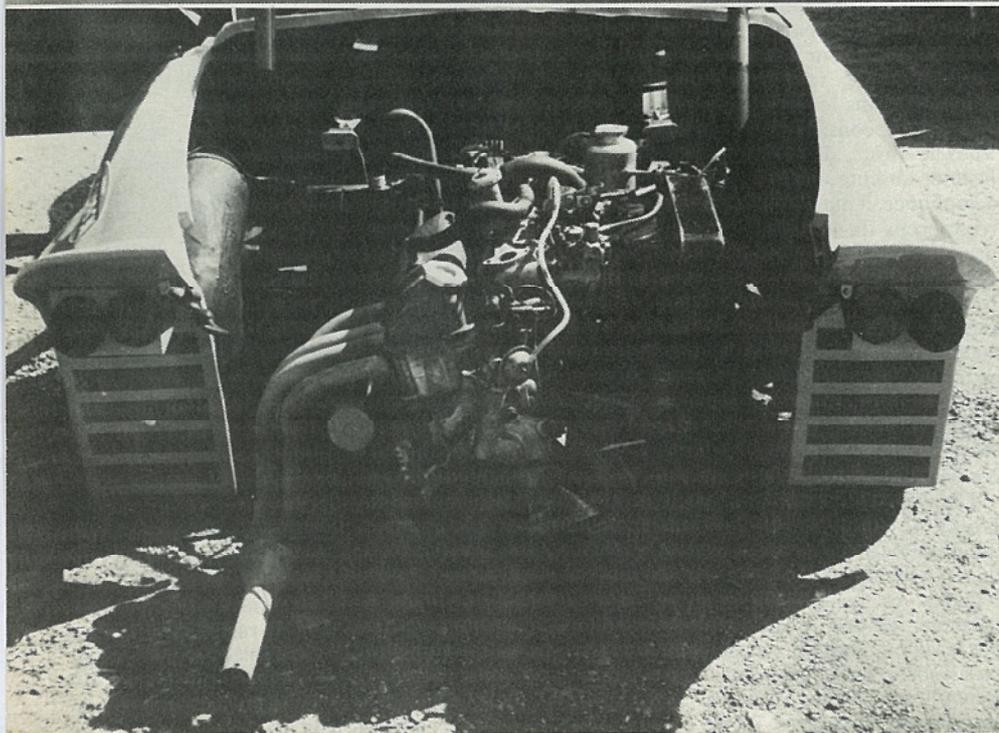
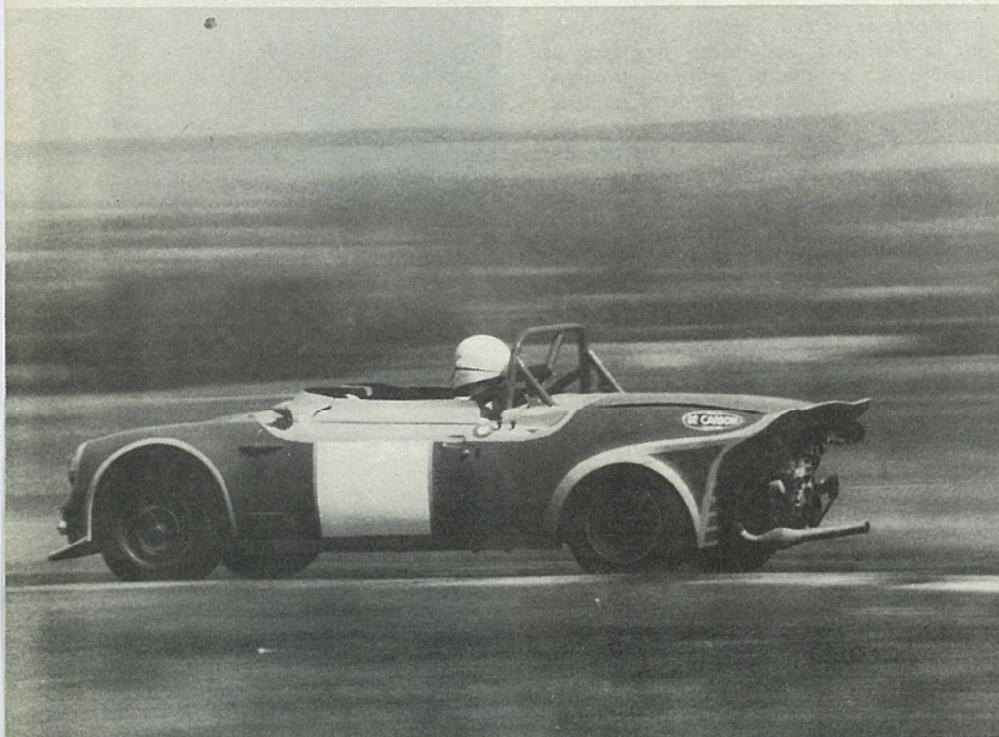


*Le train AV. Marcadier n'utilise que des pièces de Rallye 2.*

quette ne dispute que des courses de côte. Le problème est résolu en prélevant un rétroviseur sur une R 16, en partie du moins, car je ne verrai rien et Gaillard me surprendra à l'entrée du raccordement avec sa Hampe. Dernier problème de mise au point : au bout de deux tours l'eau est à 95° et nous n'avons pas envie de casser le moteur qui en plus est un groupe 2 car

# BARQUETTES "ECONOMIQUE"

La Gériplast, en fait une CG barquette.

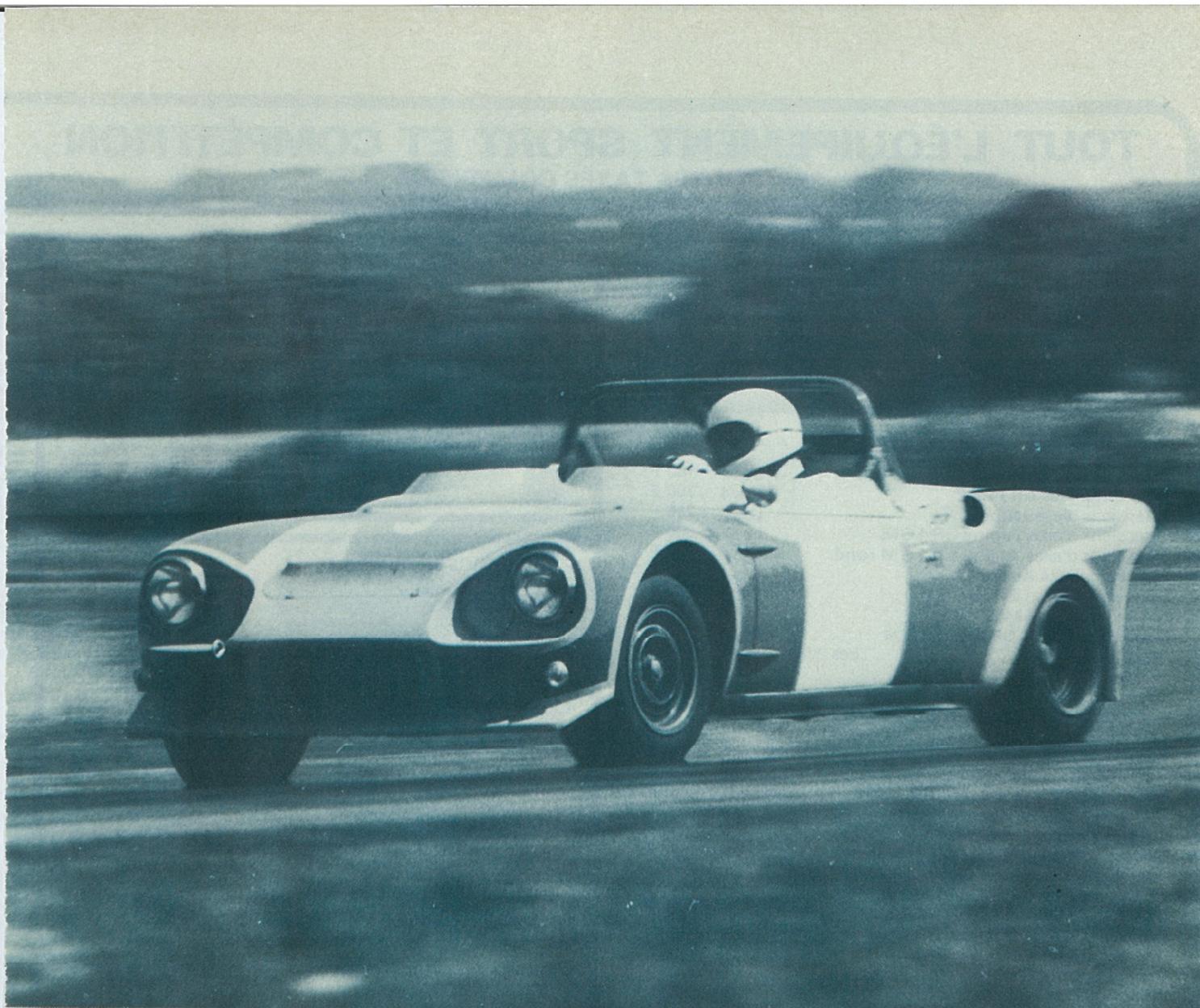


André Marcadier, et c'est astucieux, voulait définir les limites de sa barquette. Il faut préciser que le radiateur d'eau est placé derrière le pilote. Finalement l'essai fut écourté par une crevaison dans le « pif-paf ». Malgré ces problèmes excusables sur une nouvelle voiture, que ressort-il de l'essai de la Marcadier ? Elle est parfaitement saine notamment grâce au montage des tirants de chasse. Sur le plan technique nous ne pensons pas qu'il faille autoriser le montage de tirants à l'arrière, ni même d'une barre anti-roulis dont était équipée la Marcadier. A l'arrière, la Gériplast et la Marcadier utilisaient le « crabe » d'origine. Celui-ci fixe le porte-à-faux du moteur qui sera le même pour tout le monde. Par contre, il faut autoriser le montage de cales sous les oreilles de boîte afin de descendre le moteur pour une utilisation dans des barquettes de circuit.

Pierre Meyer est, croyez-nous, un garçon courageux et qui « en veut ». Il a monté lui-même sa Marcadier mais là encore la formule du kit ne nous satisfait pas parce qu'elle oblige trop de bricolages. Lorsqu'on voit le remplissage d'essence par exemple, on comprend pourquoi on a imposé certaines normes dans ce domaine. Et ce chapitre nous fait glisser au paragraphe suivant qui donna lieu à des discussions animées après l'essai et ma foi fort constructives...

## Un prix minimum mais juste et sans hypocrisie.

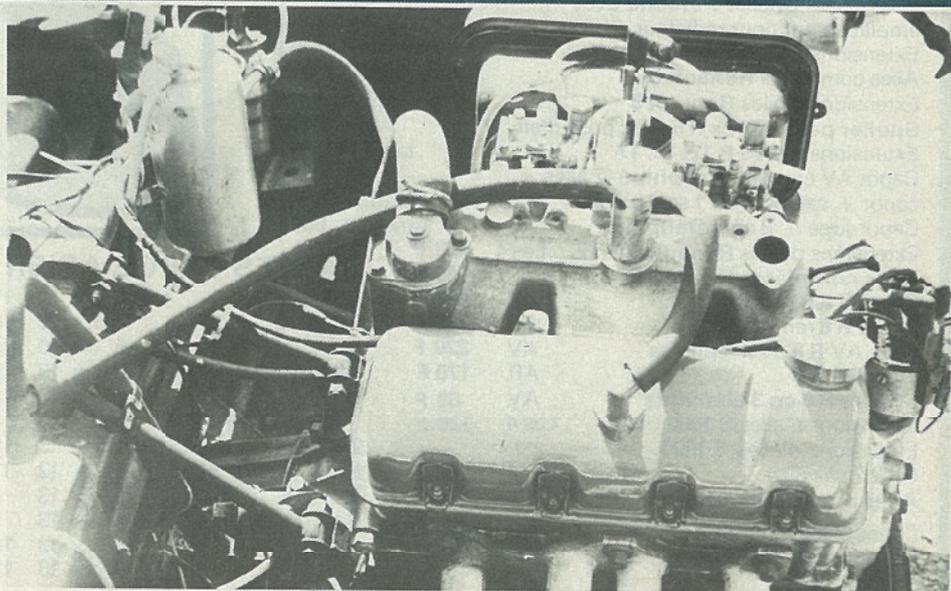
Comme point de départ, nous reprendrons une réflexion de Pierre Meyer disant : « Pourquoi, laissez-vous monter le prix de la formule ainsi ? ». Comme nous l'avons déjà dit il défendait par ailleurs les rotules et le palonnier de freins sous prétexte que « Ça ne coûtait pas cher lorsque l'on bricolait ». Pas d'accord ! Si techniquement c'est possible il vaut mieux des silents blocs neufs que des vieilles rotules ou un maître cylindre de série qu'un palonnier dangereux réalisé par un constructeur novice. Cette parenthèse fermée, nous n'avons jamais fixé un prix, ni laissé monter ce prix. Simple-ment, lorsque l'idée d'une formule économique est venue à notre rédacteur en chef, il a réuni des constructeurs et nous nous sommes posés la question de savoir combien coûterait une formule la plus économique possible. D'abord économique, c'est toujours par rapport à ce qui existe et à moins de faire des courses de « pouibelle », ce qu'il faut déterminer, c'est le prix minimum d'une formule sérieuse. En faisant des calculs, sérieux, avec les constructeurs nous sommes arrivés à 30 000 F. Certains constructeurs nous ont bien dit qu'ils pouvaient construire pour moins cher. Ce que nous voulons, nous, c'est préserver la justice, éliminer l'hypocrisie et il ne faudra pas compter sur nous pour écrire que cela coûte « X » millions si en réalité, c'est « X » + 1 million. C'est pourquoi nous sommes obligés non pas de calculer le prix sur une voiture en kit qui coûtera beaucoup plus cher que prévu à son acheteur, mais de calculer le prix à partir d'un « châssis La Gériplast répondait parfaitement au projet de réglementation qui doit être retouché.



*La Gériplast sera, si la Formule a lieu, équipée d'une carrosserie totalement différente plus adaptée aux courses en circuit.*

roulant », à la mode spéciale de cette formule comprenant TOUT sauf des éléments Rallye 2 de série non modifiés. Puisque les éléments de sécurité qui sont rarement livrés dans un kit ne coûtent pas cher, que les constructeurs les livrent avec!!! Rappelons que l'on trouve difficilement à la casse des réservoirs souples aux normes FT 3. De plus, certains constructeurs oublient une chose très importante c'est que pour le moment ce genre de barquettes ne disputent que des courses de côte et que des mesures de sécurité qui leur paraissent superflues ne le sont plus en circuit lorsque 25 barquettes s'engouffrent dans le premier virage. D'autre part, il y a une grande différence de kilométrage entre une saison de côte et de circuit et qu'une voiture de circuit est forcément plus lourde et plus chère à construire, si elle veut être endurante, fiable et posséder une sécurité minimum. Bref, nous ferons tout pour définir la formule la moins onéreuse possible mais nous dirons toujours la vérité sur le prix réel qu'elle exige d'investir.

**Gilles Dupré**



**Adresse de Marcadier :** Dans notre dernier numéro, à propos de l'article sur André Marcadier p. 26, dans la rubrique « Atelier de Course » nous avons oublié de vous communiquer son adresse, la voici : Ets: Marcadier — Construction Automobile — 69780 Mions. Tél. : 78/20.18.17.