

L'essai du BARZOI restauré par Pierre NARBOUX

HORS-SÉRIE
MARCADIER BARZOI

On regarde forcément un coupé Barzoï de très haut. Un peu comme si on se trouvait face à une voiture à pédales. A cette différence près que c'est un bolide, malgré ses 98 cm de hauteur !

Coupé Marcadier Barzoï

Sportissime

Avec son look de Ferrari mâtiné de Lamborghini, le coupé Barzoï navigue entre pur-sang et évier

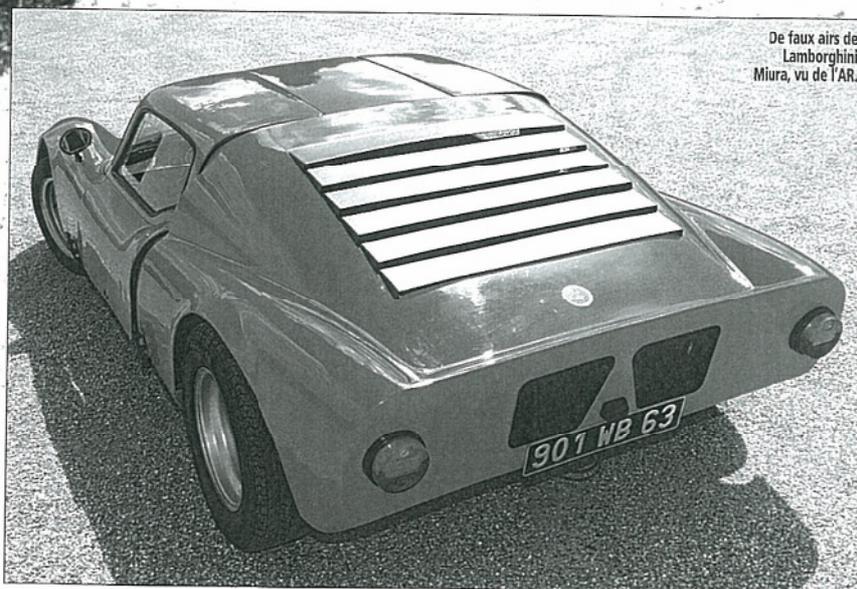
HORS-SÉRIE MARCADIER BARZOI



Heureuse époque qui permettait à de petits artisans de venir chatouiller la suffisance des grands constructeurs avec leurs kits ou leurs réalisations artisanales. La France des années 60 a été prolifique en allumés de génie, plus bricoleurs qu'ingénieurs, mais doués à un point tel que leurs autos, mises entre de bonnes mains, pouvaient rivaliser avec les berlinettes ou autres CG, pourtant auréolées de multiples succès en compétition. Parmi tous ces brillants équilibristes, perpétuellement au bord de la ruine à force de tout investir dans leur entreprise, André Marcadier occupe une place à part. Car là où les Sovam, Jidé ou B.S.H. s'évertuaient à livrer à leurs clients des autos finies, le constructeur lyonnais a préféré se tourner vers le kit, façon Lotus Seven.

Du vélo à l'auto

Installé à Mions, près de Saint-Priest, André Marcadier est vraiment un personnage atypique qui, dès ses débuts dans le... cycle, en 1947, a été obnubilé par le poids. Il a ainsi été l'un des premiers à utiliser le duralumin qu'il pliait comme une tôle pour le braser ensuite, pour fabriquer des cadres de vélos. Forcément très légers. Méthode qu'il adaptera ensuite à la moto de compétition, avant de s'intéresser entre 1956 et 1957 au kart. Cette discipline n'en était alors qu'à ses balbutiements et le flou des règlements autorisait toutes les audaces. André Marcadier a ainsi réalisé un châssis ultra-léger (28 kg en ordre de marche) qui permettait à ses pilotes de briller puisque l'équipe lyonnaise Verd, Dumont et Janoray a remporté le titre de championne d'Europe en 1961. 500 karts seront construits. Jusqu'au moment où la Fédération internationale du sport automobile décida de réglementer sévèrement les épreuves de kart et

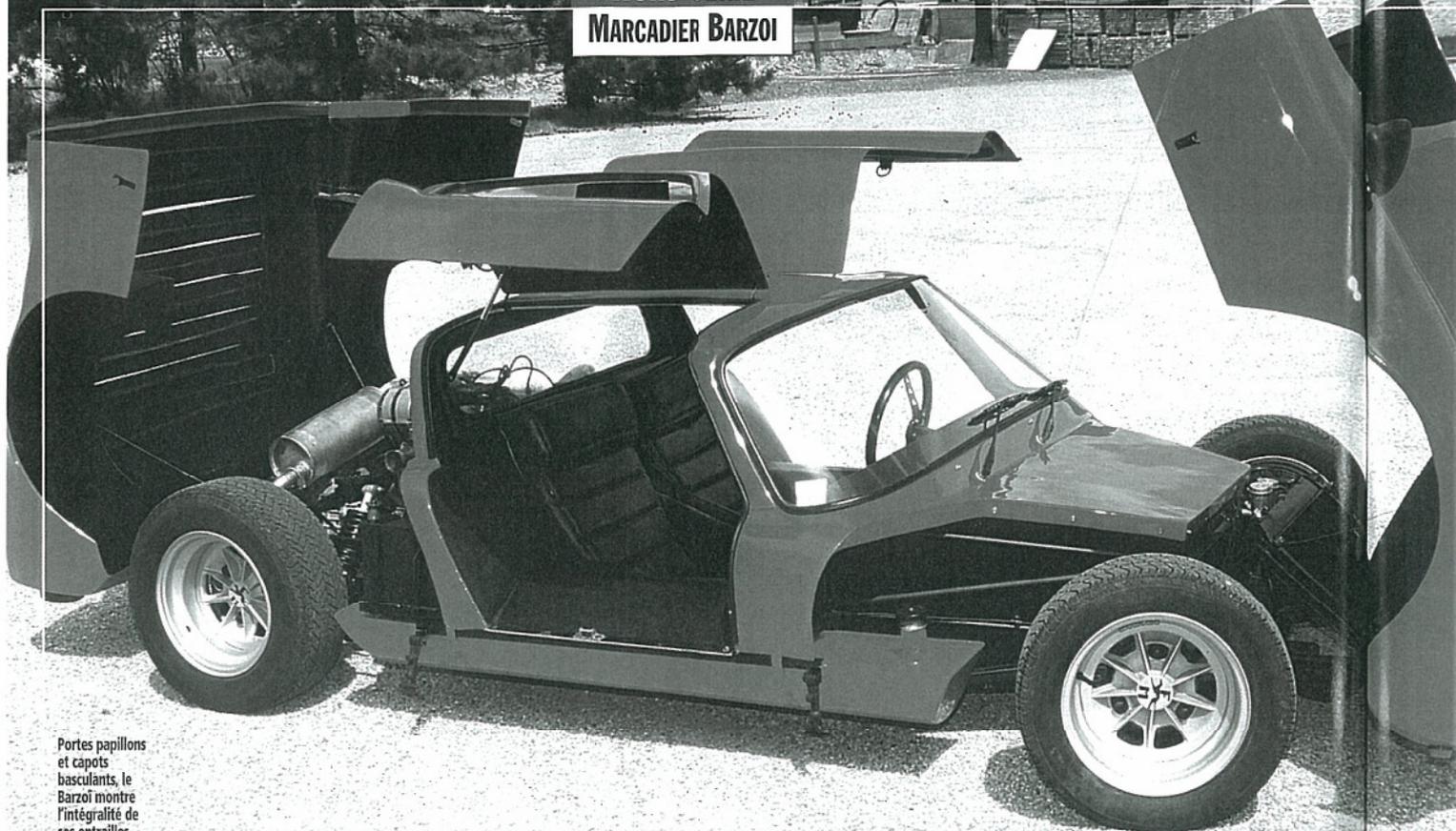


De faux airs de
Lamborghini
Miura, vu de l'AR.

mo

ier. A peine retenu, dans ses élans fougueux, par un train AV flottant. Attention, violent !

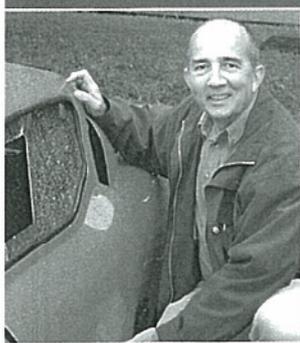
HORS-SÉRIE
MARCADIER BARZOÏ



Portes papillons et capots basculants, le Barzoï montre l'intégralité de ses entrailles.

Proposé, à l'époque, en kit un Barzoï c'est avant tout un **châssis remarquablement conçu** et ces tran

Pierre Narboux et son coupé Marcadier Barzoï "Comme une thérapie"



Le premier Barzoï que Pierre Narboux a eu entre les mains, c'était au début des années 70. « Affectivement, ça m'avait marqué parce que je me l'étais offerte, en quelque sorte, avec l'argent que m'avait légué mon père. » Des années plus tard, il s'est offert une Jidé avant de calmer ses ardeurs avec une A 310 V6, plus GT que sportive à son goût. Jusqu'à ce 6 septembre 1996 funeste. « J'ai été victime d'une attaque cérébrale qui m'a laissé

aphasique. Et j'en ai perdu toute ma mémoire. Bizarrement, elle ne m'est revenue qu'à partir de mes plus vieux souvenirs. Plus c'est proche de moi, plus j'ai du mal, comment dire, à enregistrer. A cette époque, j'ai eu de la chance. Parce que j'ai été formidablement soutenu par ma femme, ma fille et mon jeune beau-frère Olivier Peny. C'est lui qui m'a poussé, m'a encouragé lorsque j'ai retrouvé une photo de moi à côté de ma

première Marcadier. Il m'a dit : "tu sais, ce serait bien si on en refaisait un ensemble". Et c'est ce qu'on a fait. Olivier s'est occupé de toute la partie carrosserie, de la peinture, alors que moi j'avais juste la partie mécanique à m'occuper ! Pour moi, cette restauration, ça a été comme une thérapie. Ça m'a obligé à retrouver une activité manuelle et intellectuelle et si, aujourd'hui, je suis revenu autonome, et si j'ai retrouvé une grande partie de ma mémoire, c'est en grande partie grâce à ça et à tous ceux qui m'ont poussé alors qu'on a trop souvent tendance, dans une telle situation, à se laisser aller. Je leur en serai éternellement reconnaissant. Et ce mot, "éternellement", a une sacrée valeur quand on sait combien la mémoire peut être fragile. »



Pierre et son premier Barzoï, en 1971.



Olivier Peny, qui a refait entièrement la carrosserie.



Agressive, la face AV avec ses phares de CX et sa bouche boudeuse.

de n'y autoriser que des châssis pesant au minimum 50 kg, Marcadier jette l'éponge. Pour se tourner vers l'automobile. Son idée est simple et s'inspire largement de l'expérience de Colin Chapman avec ses Lotus Super Seven. Proposer un kit sur lequel on peut greffer des trains roulants, transmissions et mécaniques de série. On est alors en 1963 et l'évidence d'une mécanique Renault s'impose d'elle-même. Au départ, c'est le moteur de la Floride S qui retient tous ses suffrages. Le Sierra, qui est également monté sur les premières Renault 8 dont le lancement s'est fait l'année précédente. Fort de son expérience acquise sur les motos et karts, André Marcadier s'attelle à la réalisation de

son premier châssis automobile. En tubes d'acier mi-doux, ronds (28 mm de section) ou carrés (25 mm de section), qu'il brase lui-même dans son petit atelier. Avec, traversant toute la structure, une grosse poutre qui permettra le passage du liquide de refroidissement. Car, outre le dessin de cette structure multi-tubulaires, André Marcadier a déjà des idées bien arrêtées sur le positionnement du moteur, du radiateur et même des réservoirs, comme on le verra plus loin. Et, outre le poids qu'il traque comme s'il était son ennemi personnel, il recherche le centre de gravité le plus bas possible. Ce qui implique, notamment, de... retourner la boîte de vitesses, et donc la réalisation d'une entretoise et d'un

HORS-SÉRIE MARCADIER BARZOÏ



L'intérieur est extrêmement spartiate. Claustrophobes s'abstenir. Quant aux sièges, ce sont juste des coussins posés sur le polyester.

de Renault 8. Une barquette si enthousiasmante (le kit était proposé à moins de 8.000 F sachant qu'on pouvait s'offrir une épave de R8 avec carte grise pour moins de 1.000 F), que le magazine *Sport-Auto* organisa même un challenge réservé aux Marcadier, dans l'esprit de la Formule Ford avec ses Lotus Super Seven.

Surtout, en 1968, va apparaître le coupé Barzoï, « une barquette fermée » comme le rappelle avec humour André Marcadier, « avec un toit, un pare-brise et des portes. » Cette fois, il n'est pas question d'offrir une voiture de course au sens strict du terme. Mais une auto sportive à décliner selon ses envies.

carte grise stipule qu'il est de 1971. Le problème, c'est que la plupart des Marcadier possèdent une CG de R8, sur laquelle apparaît la mention "Modifiée". « Je fournis le châssis tubulaire, expliquait alors Marcadier, la carrosserie, le pare-brise, les garnitures intérieures, le volant, les phares, la pédale d'accélérateur, et

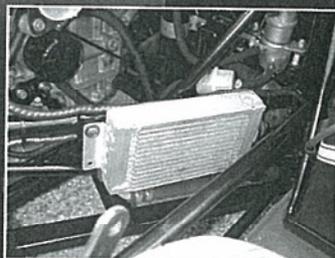
Ferrari que d'aucuns lui prêtent, dans la mesure où les kits étaient livrés, en général, simplement avec leur ultime couche de gel-coat, à peindre par leur propriétaire, ligne extrêmement basse (0,98 cm de haut, record absolu !), face AV finissant en pointe sur une calandre façon boudeuse, phares intégrés aux ailes dans un crevé (« j'ai monté des optiques de CX, des Marchal, qui présentent l'avantage d'avoir leur système d'accrochage sur l'intérieur. On peut ainsi monter du 180 mm de diamètre et occuper l'intégralité de la découpe »), petits clignotants de Honda S-800 (« normalement, on monte des feux de renvoi de Fiat 850 Sport. Je ne le savais pas alors, les miens étant cassés et revêtus d'une inscription en... cyrillique ! »), capot avec grosse nervure en "U" pour la rigidité... Tout ça au ras du sol. C'est à la fois élégant et racé, et d'un classicisme redoutable.

Ras du macadam

Le pare-brise, lui, provient des Peugeot 404, le reste du vitrage étant réalisé en plexiglas (« il me reste encore à pratiquer les découpes pour monter de petites ouvertures coulissantes sur glissières »). Avec un essuie-glace résolument moderne (« quand on roule, il vaut mieux que ça essuie »). Le profil est saisissant qui évoque irrésistiblement les Lamborghini Miura, jusqu'aux lamelles qui masquent la lunette AR (une

s transmissions superbement pensées. Sur lequel vient se greffer une carrosserie polyester.

Pour améliorer le refroidissement, un radiateur d'huile de Renault 12 Gordini, ce n'est pas forcément du luxe.



Deux réservoirs d'essence. Le coupé Barzoï a besoin de se sustenter abondamment. Des réservoirs qui sont en fait constitués par... les bas de caisse !



Le radiateur est positionné à l'AV, comme sur les berlinnettes. On notera également la présence de deux maître-cylindres de... freins ! Un pour l'AV, l'autre pour l'AR.



système de renvoi par cardans (sur les premières barquettes, le montage réalisé imposera cependant une grille inversée). Pour éviter de se retrouver avec quatre marches AR et une seule vitesse en marche AV. Le fait de retourner la boîte présentant l'avantage de pouvoir positionner le moteur très bas.

Première barquette

Avec son ami Marcel Fournier, alors carrossier, André Marcadier va ensuite travailler à la coque. En partant, là encore, des cotes d'une Floride. Une première barquette va ainsi être entièrement réalisée en plâtre. « Heureusement que ma femme était inspecteur des PTT, soupire André, sinon je n'aurais pas mangé souvent à cette époque. » Les divers éléments seront réalisés en polyester chez Marcel Fournier, et une première barquette est vendue. Avec moteur en position centrale, trains roulants, suspensions et mécanique

Une cinquantaine de barquettes vont ainsi être vendues, suivies par une monoplace (25 exemplaires) en 1966, toujours à mécanique Renault mais avec, cette fois, le 1.100 cm³. Trop vite mise au rencard, lorsque la FFSA édictera un règlement imposant un poids minimum de 420 kg (la monoplace Marcadier ne pesant que 320 kg). Règlement qui permettra la naissance de la Formule France devenue la Formule Renault ensuite. Encore une fois, Marcadier est mis sur la touche par des intérêts plus mercantiles que réellement désintéressés, surtout lorsqu'on sait que c'est en se basant sur son travail que le règlement a été rédigé.

Nullement lassé, Marcadier va alors revenir vers les barquettes, pour proposer une version Can-Am, avec train AV triangulaire remplaçant le train AV R8. Une barquette en kit qu'on verra briller en courses de côtes et au championnat de France de la montagne.

Le châssis est toujours multi-tubulaires et s'est amélioré au fil des ans. « Il n'y a jamais eu de plan, explique Pierre Narboux propriétaire de notre Barzoï. André fait des gabarits, mais pas de plan. Quand ses clients revenaient le voir en lui disant : "tiens, ici ça bouge", il renforçait. Ou supprimait des renforts quand il s'apercevait qu'on pouvait s'en passer. Mais, dans l'ensemble, le châssis d'un Barzoï est très proche de celui de la barquette originelle. »

Le levrier lyonnais

L'origine du nom Barzoï reste assez mystérieuse, même si Marcadier lui-même l'attribue au hasard, un de ses amis médecins possédant ce type de levier. « Il n'y a, a priori, aucun rapport avec un certain cheval cabré venant d'Italie ! » rigole Pierre, coupant court aux légendes qui ont pu circuler dans les paddocks.

Notre coupé Barzoï date vraisemblablement de 1968. Même si la

les quatre roues. L'arceau de sécurité est déjà soudé au châssis. Tout ça pour 6.900 F HT. Je suis fou, non ? Ensuite, mon client trouve une R8 cassée. Il y en a de bonnes et pas chères. Il récupère le moteur, la boîte, le levier de vitesses, le réservoir, la batterie, le radiateur et le train AV complet. Ensuite, aucune soudure à faire, aucun trou à percer, c'est du meccano. » Le problème c'est que, bien que les Marcadier aient été homologués, la plupart des propriétaires se contentaient de récupérer une carte grise de Renault 8 et d'un rapide passage aux Mines (à l'époque, c'était plus facile qu'aujourd'hui). Il faut dire que les préfectures, en dehors de celle du Rhône, préféraient une R8 modifiée à une... Marcadier Barzoï. Ça faisait moins de tracasseries.

Face à ce levrier des routes, la première impression est saisissante. Livrée rouge (loin de l'hommage à

simple meurtrière). La poupe arbore des feux AR de Simca 1000, sachant qu'ont également été montés des feux de Simca 1300-1500 et, sur les derniers kits, des feux de R12 break. Le tout planté à deux millimètres du sol ou presque ! A tel point qu'on regarde le Barzoï de haut, forcément. Genre : « qu'est-ce que t'as petit ? » Pour s'apercevoir, très vite, que cet animal a du chien (!). Outre donc la structure façon treillis tubulaire, ce sont huit éléments en polyester qui composent le kit : les deux capots, les deux portes, les deux réservoirs latéraux qui servent également de bas de caisse, le toit et le plancher qui forme le fond du véhicule, dessinant également les sièges. Un plancher, boulonné au châssis, et qui participe activement à la rigidité de la caisse. Le capot AV se soulève dans son intégralité, basculant vers l'avant. Pour découvrir le strict minimum : un radiateur d'eau de Renault 8 avec motoventilateur électrique de Re-

HORS-SÉRIE MARCADIER BARZOI

nault 30 commandé au tableau (« d'origine, il y a deux ventilos, mais avec ce modèle-là, extra-plat et largement dimensionné, ça suffit »), deux maître-cylindres (« un pour l'AV et un autre pour l'AR, fonctionnant en tandem. Avantage : en course de côtes, on peut régler différemment l'AV et l'AR ») et la crémaillère de R 8. Tout le train AV est d'ailleurs emprunté à une Renault 8 (pivots, fusées, moyeux, biellettes, triangles, ressorts, amortisseurs...), la traverse étant soudée au châssis tubulaire (elle était livrée ainsi avec le kit). La direction n'est, ici, pas la plus directe qu'on puisse monter, offrant trois tours et demi. Et les biellettes, si elles sont montées comme sur une R 8, sont en fait trop hautes par rapport à la crémaillère, travaillant désaxées et ouvrant ou fermant

avec un arbre à cames un peu plus pointu, culasse de Renault 12 Gordini avec grosses soupapes et deux carburateurs Weber 45 DCOE. Avec, en prime, un radiateur d'huile de Renault 12 Gordini. « En fait, reconnaît Pierre, ce type de moteur n'a pas été prévu pour être monté sur un Barzoi, Marcadier préconisant le 1300 G. De fait, pour régler le jeu aux culbuteurs, il a fallu que je pratique une trappe sur la plage AR et il faut également déposer la lunette AR. »

On y remarque également le vase d'expansion, l'eau circulant au centre de l'auto, dans la poutre centrale. La poulie d'arbre à cames est plus grande que sur un bloc de R 16 TS classique (165 mm), afin de faire tourner plus rapidement la pompe à eau qui doit amener le liquide de l'AV

Les trois pédales rapprochées et au dessin étudié pour faciliter le talon-pointe.



moteur placé extrêmement bas est accolé à une boîte cinq vitesses de Renault 8 Gordini, grâce à un carter d'embrayage de Renault 16 et à une entretoise métallique de 5 mm d'épaisseur qui permet le retournement de cette boîte.

La transmission est évidemment la partie mécanique la plus intéressante sur un Barzoi. Car, outre les 180° effectués par la boîte, toute la tringlerie de commande a dû être revue. « Au départ, on trouvait des cardans tout petits, du genre de ceux qu'on utilise pour les clés à douille ! C'était un peu léger. J'ai donc mis des cardans un peu plus sérieux parce qu'autrement, on a un tel jeu que ça ne passe pas ! » Côté boîte, les cardans sont ceux de la R 8 mais manchochés dans une pièce réalisée par Marcadier qui se reprend sur un flector de transmission de... Simca P60 qui, lui-même, vient reprendre un porte-moyeu en aluminium réalisé par Marcadier. L'arbre de roue de R 8 passant au milieu de ces trois

Habitacle hyper étroit

Voilà pour l'état des lieux mécaniques qu'on complètera avec le pot d'échappement et son spaghetti provisoire et les jantes bi-métal siglées Marcadier (il était d'ailleurs l'un des rares à proposer ce type de jantes, à l'époque). « La partie tôle provient de jantes d'Opel Ascona. » Reste à pénétrer dans l'habitacle. Opération peu aisée, même si les portes s'ouvrent vers le haut, façon ailes de papillon déployées. Il faut d'abord poser son auguste fessier sur le rebord avant de glisser, l'une après l'autre, ses jambes et de couler enfin son postérieur sur le coussin généreusement fourni par Marcadier pour éviter qu'on ne rrape son fond de culotte sur le polyester tout juste poncé.

On n'est pas assis dans un Barzoi, on est couché. Littéralement. Les jambes quasiment à toucher le radiateur, la tête près du toit. Mon 1.81 m d'ailleurs bien du mal à choisir sa position. D'autant que, le siège



La position de conduite, avec le pédalier décalé vers le centre, n'est pas toujours évidente. Mais on peut pratiquer le talon-pointe sans douleur. Allez, roulez Pierre !

Pour la mécanique, c'est "open". Avec un 1600 estampillé Renault qui délivre un peu plus de 170 ch et u

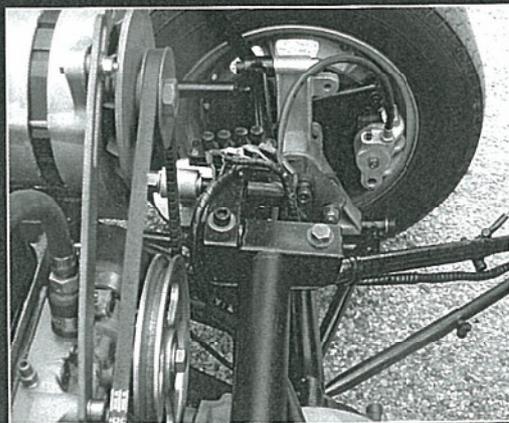
la direction au moindre cahot. « Ce n'est pas l'idéal, reconnaît Pierre. C'est pour cette raison que je vais monter des biellettes de Renault 4 fourgonnette, à l'envers. Avantage supplémentaire, elles sont réglables. » Et on notera que, par rapport à une R 8, il ne manque en fait que la barre anti-roulis. « Pas facile de trouver un appui sur des tubes relativement fragiles, explique Pierre. Et André affirmait qu'on n'en avait pas besoin. » Sur les côtés, ainsi dévoilés par le capot ouvert, les orifices de remplissage d'essence. Un de chaque côté, les réservoirs étant constitués par les bas de caisse. « Ils sont cloisonnés et peuvent contenir 30 à 35 litres chacun. Ils sont commandés par un robinet, à l'AR, et une seule pompe à essence électrique. On passe simplement de l'un à l'autre, en... descendant de voiture. »

Mécanique Renault

Voilà pour l'AV qui, on s'en rend compte immédiatement, ne peut évidemment pas accueillir de bagages. À l'AR, c'est un peu plus riche ment doté. Là encore, le capot bascule intégralement pour une accessibilité parfaite. Le moteur est un savant mélange, bien dans l'esprit de l'époque. Carter d'huile de Formule Renault, bas moteur de Renault 16 TS en 1.596 cm³ mais

vers l'AR et inversement. L'allumage est classique, avec un allumeur doté d'une prise de compte-tours mécanique (« mais je ne m'en sers pas »). Plus étonnant, le bidon pour récupérer les vapeurs d'huile. Avec deux durits. Une qui provient fort logiquement de la culasse, l'autre de... la boîte de vitesses. « N'oubliez pas qu'elle est retournée et qu'elle a besoin de plus d'huile qu'une boîte mise dans le bon sens. » De fait, le

pièces fournies avec le kit. Les moyeux et disques sont également empruntés à la R 8. Bizarrement, le frein à main n'agit que sur l'une des roues AR. Le train AR est triangulé, réglable aussi bien en chasse, qu'en carrossage ou pincement. Pas la moindre rotule Unital. Tout dans le silentbloc cher à Renault. Le combiné ressort-amortisseur Morroe se reprend, en bas, sur une pièce brasée par Marcadier.



L'une des plus belles pièces de l'auto : le porte-moyeu, réalisé en alu par André Marcadier.

n'étant pas réglable, c'est le pédalier qui a le droit de bouger (entre 6 et 7 cm de débattement). Pas le moindre confort à attendre. Ici, on fait dans le brut. La planche de bord, dont l'instrumentation était laissée à la libre appréciation du client, est rustique. Juste grainée et c'est une simple plaque qui court sous le pare-brise. « Tous les cadrans proviennent d'une R 8 Gordini. On a ainsi, de gauche à droite, la température d'eau, le compteur, le voyant de pression d'huile, la remise à zéro du totalisateur partiel, le compte-tours avec zone rouge vers 6.500 tours, la pression d'huile, la température d'huile et la jauge à essence (il n'y en a qu'une pour le réservoir de gauche. Pour celui de droite, il y a juste un voyant de mini qui ne fonctionne pas). Les autres boutons commandent les clignotants, le ventilateur, le klaxon, les feux (trois positions), l'essuie-glace et le fameux voyant de réserve mini. »

Le démarrage est tout un poème. Il faut une grosse clé pour désarmer le coupe-circuit (on dirait la clé de ma cabane !), puis une clé Simca pour actionner le contacteur-démarrage de P 60 (I) qui commande le contact, la mise en route de la pompe à essence électrique et enfin le démarrage. Le moteur ne se met pas en route. Il s'installe carrément dans

l'habitacle. Il faut dire que les carburants respirent à dix centimètres de votre occiput ! Ça s'entend et ça se sent, tellement on a l'impression que ses cheveux sont aspirés vers l'arrière !

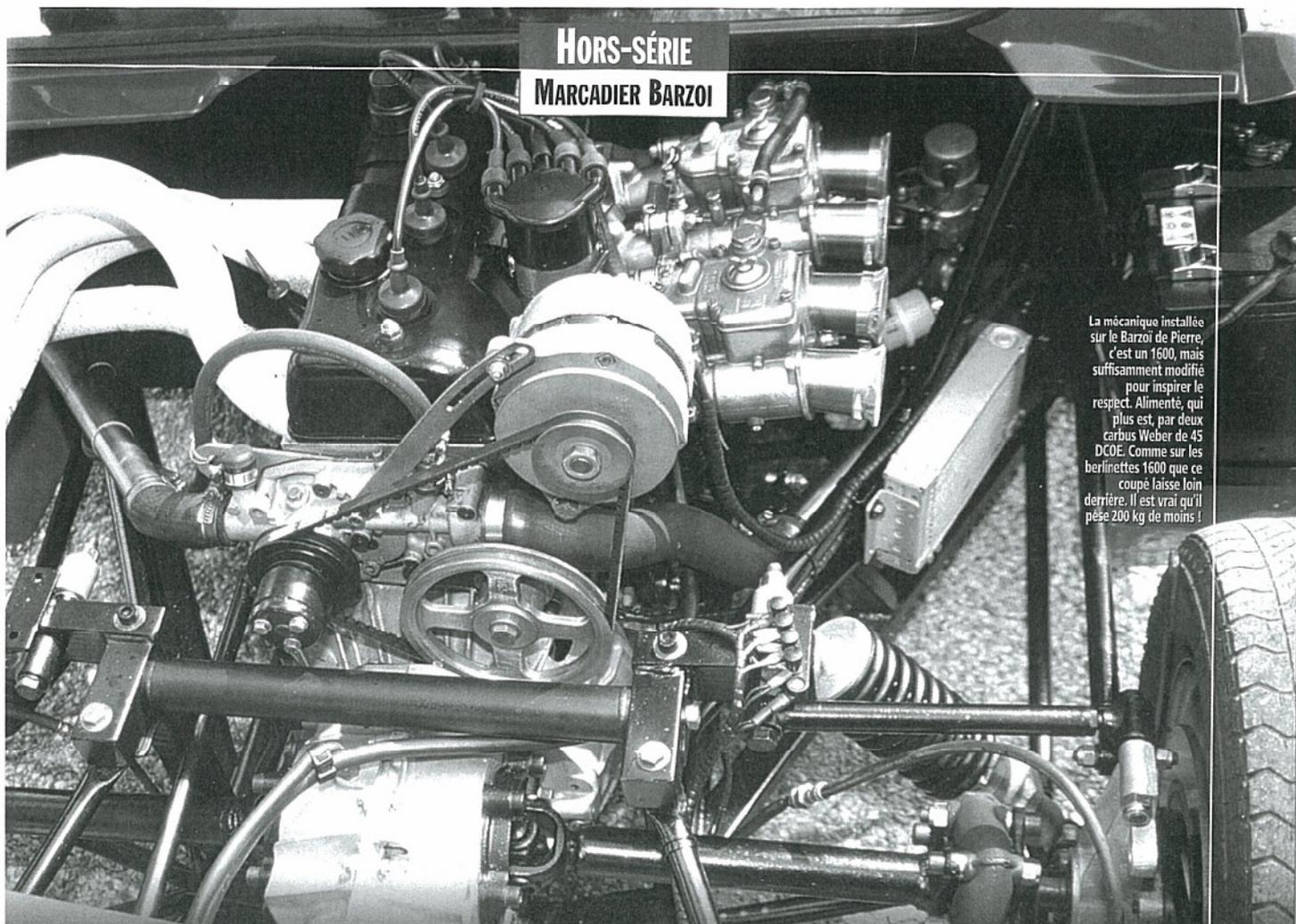
Ça pousse fort !

Première enclenchée (contrairement aux barquettes, la grille n'est pas inversée, mais tout à fait classique) et les mains calées sur le petit volant Marcadier (« j'ai juste percé des trous dans les branches »), on peut décoller. Le terme est on ne peut plus approprié comme on va vite s'en rendre compte. Dès les premiers kilomètres, il apparaît évident que l'AV est très, très léger. « A grande vitesse, confirme Pierre, c'est un peu le même comportement que l'A 310 V6. Ça a tendance à flotter et on a vite peur de s'envoler. » Pas question de tutoyer les 200 km/h, notre essai se déroulant sur route. Par contre, ça pousse fort. Et les rapports ne demandent qu'à être poussés. Jusqu'à se faire peur, parce qu'en troisième, on flirte avec les 130 km/h. Avec, à chaque accélération, le coup de pied aux fesses d'autant mieux senti qu'on est, cette fois, assis sur le moteur, tant il est présent dans l'habitacle. Au ras du sol, la sensation de vitesse est saisissante. Doublée de l'étrange impression qu'on est dans une voi-



ture sem
quar
de d
la té
peut
dans
rétr
croit
gliss
ne v
sout
tion
Au
m'v
derr
coup
just
du t
mal
une

HORS-SÉRIE MARCADIER BARZOI

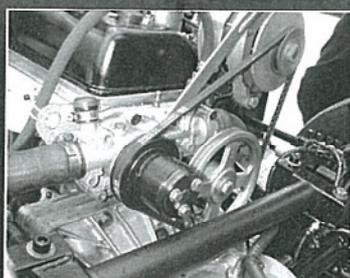


La mécanique installée sur le Barzoi de Pierre, c'est un 1600, mais suffisamment modifié pour inspirer le respect. Alimenté, qui plus est, par deux carburateurs Weber de 45 DCOE. Comme sur les berlinettes 1600 que ce coupé laisse loin derrière. Il est vrai qu'il pèse 200 kg de moins !

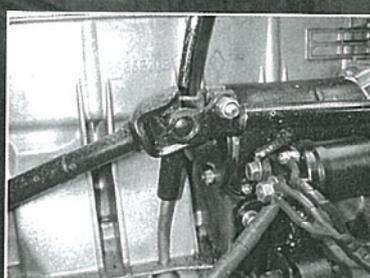
et une auto qui pèse à peine 540 kg, vous imaginez le fabuleux rapport poids-puissance !



Outre le combiné ressort-amortisseur, on peut voir ici le flexor de transmission intercalé entre le portemoyeu et le manchon repris sur le cardan de sortie de boîte. Encore une "bidouille" géniale de Marcadier.



Pour que la pompe à eau puisse suffisamment débiter, il a fallu monter une poulie d'arbre à cames beaucoup plus grosse qu'à l'origine.



A l'origine, les cardans de renvoi des commandes de vitesses, c'est du rikiki, genre clé à douilles Facom. Pierre a préféré les changer pour du plus sérieux.

ture naine, les autos modernes semblent énormes à côté. Surtout quand on les double, juste le temps de dire "ouf". J'imagine sans peine la tête du conducteur (que je ne peux pas voir) qui n'a rien vu venir dans son rétro. Entend juste un rétrogradage quatre-trois, n'aperçoit même pas la fusée rouge qui glisse à ses côtés dans un souffle et ne voit le Barzoi qu'une fois rabattu, sous son nez. En une grosse fraction de seconde !

Au petit jeu du "tu m'as vu, tu m'verras plus", ce coupé-là ne demande qu'à s'exprimer. A grands coups d'accélération sauvages, tout juste retenu par de légères dérives du train AR, aisément rattrapées malgré la petitesse du volant pour une direction aussi directe, et qu'il

vaut mieux sévèrement tenir en main. Cette auto-là a du cœur et on ne s'étonne plus que, face à une berlinette, elle puisse s'amuser littéralement à déposer la fille de Dieppe qui lui rend, c'est vrai, plus de 200 kg. Certes, le confort est carrément nul et on se voit mal faire 500 km d'affilée dans cet étroit habitacle à déconseiller aux claustrophobes. D'autant que la dureté des suspensions vous fait bien sentir tous les cahots de la route, dans la colonne vertébrale et dans les bras. Mais après tout, cette sportive n'est pas faite pour ça. Ce n'est pas un grand tourisme, c'est une bête de race. Un lévrier. Un barzoi. Pour une fois que le ramage est à la hauteur du plumage... ■

PETER FUCHS

Passeport technique Marcadier Barzoi

Difficile d'établir une fiche technique pour des autos qui étaient livrées en kit et dont les caractéristiques mécaniques étaient laissées au libre choix du client. Les données suivantes se limitent donc à détailler le modèle de Pierre.

▼ Moteur

4 cylindres en ligne, en porte-à-faux AR, arbre à cames latéral, soupapes en tête inclinées en V commandées par poussoirs, tiges et culbuteurs,

classe de R 12G à chambres de combustion hémisphériques ■ Cylindrée : 1.596 cm³ ■ Alésage x course : 77,8 x 84 mm ■ Puissance maxi (estimée) : 172 ch SAE à 7.000 tr/mn ■ Alimentation : deux carburateurs horizontaux Weber 45 DCOE ■ Refroidissement : par eau, radiateur à l'AV.

▼ Transmission

Roues AR motrices ■ Embrayage : monodisque à sec ■ Boîte de vitesses :

à cinq rapports, type 353 (R 8 Gordini) ■ Rapports de démultiplication : 1^{re} : 3,61 - 2^e : 2,36 - 3^e : 1,69 - 4^e : 1,29 - 5^e : 1,03 - MAR : 3,07 ■ Couple conique : 8 x 33.

▼ Structure

Châssis tubulaire avec poutre centrale, carrosserie en polyester boulonnée et rivetée ■ Suspensions AV : à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques à double effet et tampons

de choc ■ Suspensions AR : à roues indépendantes par bras oscillants, combinés ressorts hélicoïdaux-amortisseurs, et triangulation spécifique Marcadier ■ Direction : à crémaillère ■ Dimensions : 3,600 x 1,530 x 0,980 m ■ Empattement : 2,270 m ■ Voies AVIAR : 1,250/1,220 m ■ Poids en ordre de marche : 540 kg.

▼ Site internet

www.citeweb.net/hrcl/marcadier/