

Marcadier Barzoï 2

- Vous avez dit **bizarre ?**

Comme c'est bizarre ! Mais caisse donc ? L'étrange chose verte que vous avez sous les yeux est 100 % française. Par goût de l'aventure et une irrésistible envie de le partager avec vous, j'ai pris en main ce vaisseau très spécial...



Vous n'allez pas me croire. J'ose à peine l'avouer... Figurez-vous que j'ai vu des Martiens en forêt de Fontainebleau ! Si, si... Hélas, le temps de brandir l'appareil photo pour réaliser le scoop de ma carrière que les deux petits hommes verts s'enfuyaient au cœur de la forêt... Zut ! Il n'empêche, j'ai une preuve irréfutable de ce que j'avance puisque j'ai pu approcher leur vaisseau intergalactique

et même le piloter. Par chance, j'ai un témoin, Gillou, notre chasseur d'images, qui a pris le soin d'immortaliser "the thing"...

Made in France

Pour nous humains, l'avant de la chose rappelle un peu celui d'une Lotus Esprit, l'arrière celui d'une Lamborghini Countach en réduction. L'histoire très officielle raconte que le Colin



Chapman français, alias André Marcadier, serait tombé sous le choc en découvrant le style futuriste dû à Marcello Gandini du prototype Lamborghini Bravo exposé à Turin en 1974. Mais la vérité est ailleurs : il suffit de comparer les deux autos pour voir que les Martiens ont bel et bien piqué les plans du proto pour créer leur Barzoi 2. Tracées à l'équerre, les lignes présentent partout des angles bien dans l'esprit des années 70, jusqu'aux surfaces vitrées teintées marron aussi

plates que des Velux. Mais des Velux qui, à l'instar de ceux des premières Lotus Europe, ne s'ouvrent pas... Autre particularité esthétique sur ce Barzoi 2 de seconde génération (museau allongé d'une douzaine de centimètres et petites extensions d'ailes), un panneau amovible manuellement dévoile une batterie de quatre projecteurs Carello rectangulaires séparés par un catadioptré central blanc. Pratique pour faire un appel de phares... >

Quel drôle d'engin ! Posée au sol, la minuscule chose culmine à seulement 1,05 m. Normal, le Martien est de très petite taille. On s'en rend immédiatement compte lorsque, curiosité professionnelle oblige, on tente de prendre place à bord. Pour pénétrer le Barzoï, il faut se donner un mal de chien : maintenir la frêle et légère portière de polyester (côté passager, l'ouverture est plus réduite encore), enjamber le caisson, se plier en deux et se cogner inmanquablement le crâne contre le montant du pavillon souple. Bienvenue sur Mars ! L'habitacle surprend par la générosité de sa largeur mais pas par sa garde au toit. Confortablement harnaché dans le petit baquet de Simca Rallye, on perçoit alors l'anatomie étrange du petit homme vert : jambes allongées, bras tendus, petit volant 3 branches fortement décalé sur la droite et tombant sur les genoux. Si la commande de boîte est idéalement placée à quelques centimètres du volant comme sur une Lotus, en revanche, le pédalier suspendu et tout aussi décalé vers la droite oblige à déplacer la jambe pour atteindre l'accélérateur et, surtout, à donner des coups de genou dans la jante cuir du volant pour accéder à la pédale des freins. À l'évidence, le Martien n'a ni la connaissance ni la pratique du talon-pointe... Pour adapter le poste de pilotage à un être humain, il faudrait régler la direction en hauteur (c'est prévu) et rallonger la colonne, mais on perdrait alors la proximité du levier de vitesses. Ou bien revoir le réglage du pédalier et la hauteur du siège. S'agissant d'un des derniers Barzoï 2, on a cependant droit à un toit souple. Et c'est heureux : sans lui, à moins

de ne pas dépasser 1,70 m, il faudrait conduire la tête fortement penchée en avant ou très inclinée sur le côté. Comme la tête dépasse légèrement de la hauteur de caisse, le rail gauche de la glissière du toit souple se situe pile à hauteur de votre tempe, à environ cinq centimètres... Si vous mesurez plus d'1,85 m, vous roulez en revanche la tête à l'air libre, à condition de porter des lunettes anti-moustiques et de rabattre le déflecteur longitudinal en plexi bleuté. Il n'empêche, je ne résiste pas au plaisir de vouloir emprunter à nos amis Martiens leur vaisseau spécial...

Mars et ça repart !

L'instrumentation Veglia, complétée par quelques cadrans Jaeger, ne manque de rien : jauge à essence, pression d'huile, compte-tours, tachymètre, températures d'eau et d'huile, ampèremètre et horloge. En observant tout ça, je devine, tout à l'arrière, une mécanique de Simca Rallye. Bingo, en retrouvant le son de lessiveuse du 4-cylindres après avoir tourné la clé de contact. Surprise en revanche en cherchant les 4 vitesses sur la grille resserrée dont la commande est assez floue : la 1^{re} se trouve en bas à gauche, juste à côté de la marche arrière qui ne dispose pas de cran de sécurité... Aussitôt la chose démarrée, c'est l'attroupement général. « *C'est quelle marque ? Quelle année ? Vous l'avez construite vous-même ? On peut voir le moteur ?* » À cette dernière question, je réponds surtout de prendre garde à ne pas trop s'approcher de l'arrière du véhicule ➤

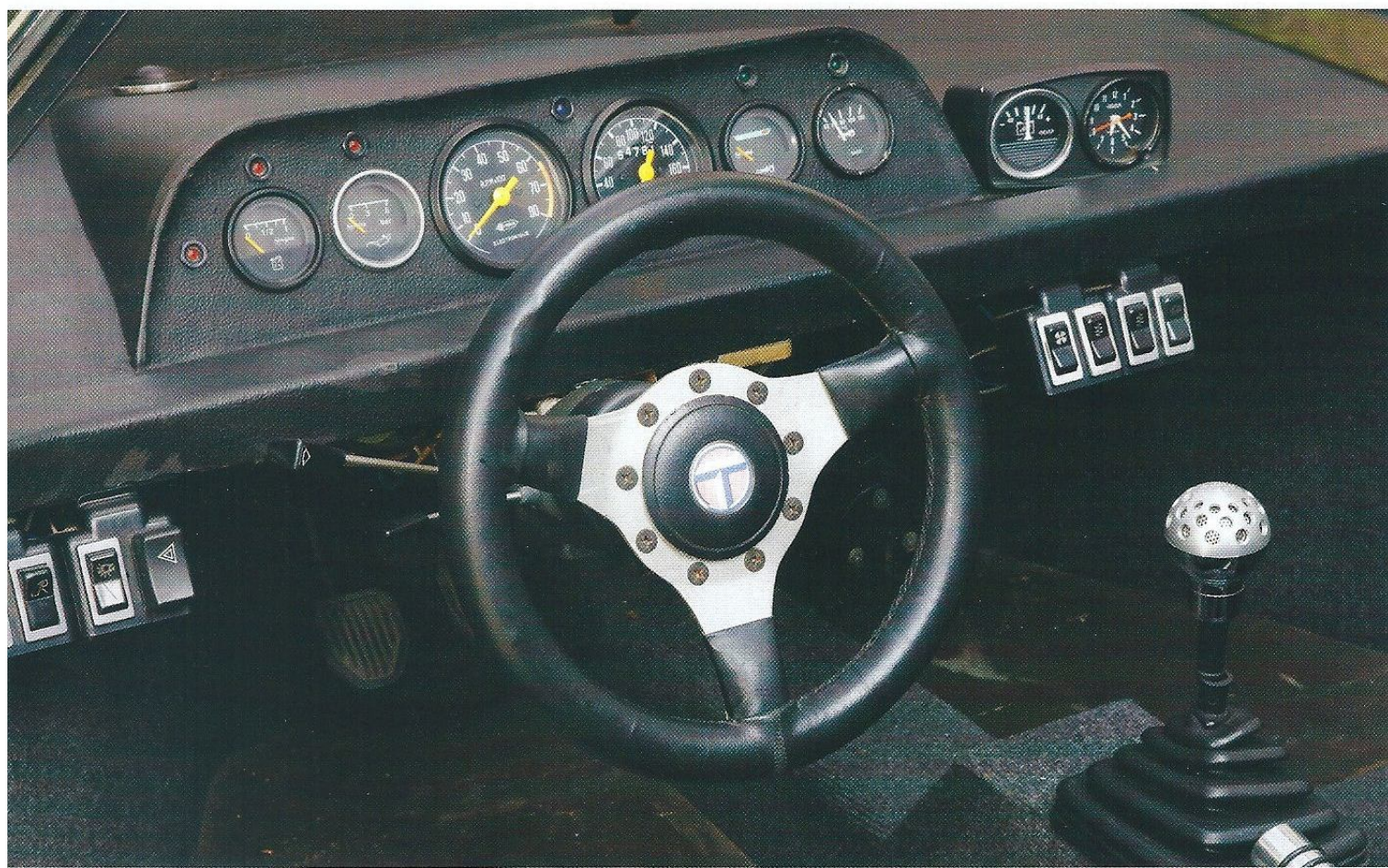
Points forts

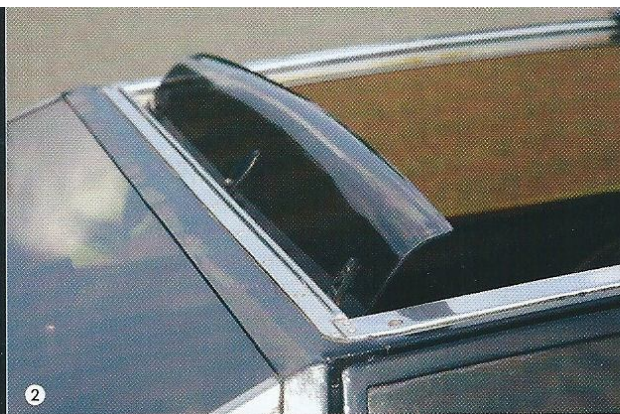
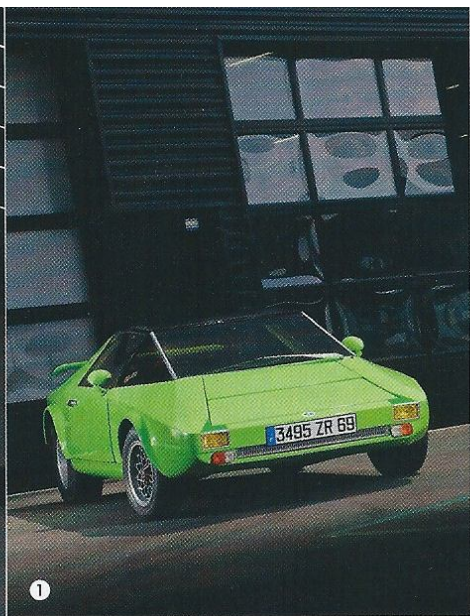
- ✓ Look venu d'ailleurs...
- ✓ Kit-car 100 % français
- ✓ Vraie rareté
- ✓ Comportement routier
- ✓ Mécanique éprouvée et facile d'entretien

Points faibles

- ✗ Ergonomie perfectible
- ✗ Finition selon le goût et le talent de l'acheteur !
- ✗ Vitres fixes
- ✗ Usage très limité
- ✗ Pas facile à dénicher...

L'instrumentation de Simca Rallye est ultra complète. Pommeau de levier de vitesses et poignée de frein à main sont des accessoires récents.





- ① Configuration "optimisation aérodynamique" avec la rampe de phares escamotée.
- ② Le déflecteur de toit évite les remous d'air.

Un Barzoi 2 bien affûté serait une arme redoutable pour la course de côte.





ACHETER UN BARZOÏ 2

Ce qu'il faut savoir

Probablement en raison de son physique très *seventies*, le coupé Barzoï 2 (env. 50 exemplaires entre 1977 et 1983) n'aura pas connu le succès du plus léger Barzoï "1" (env. 220 exemplaires entre 1968 et 1976) à la ligne plus consensuelle. Ces autos étant vendues en kit (sans mécanique), la qualité de la finition varie d'un modèle à l'autre. C'est ce qu'il conviendra de vérifier à l'achat, ainsi que l'état du châssis, les points d'attaches des trains roulants et le circuit électrique. Les pièces de carrosserie sont bien sûr introuvables mais, s'agissant de polyester, tout se refait

aisément, d'autant que les formes sont simples à reproduire ! La mécanique provenant de la grande série (moteur, boîte et suspensions de Simca Rallye 1, 2 ou 3...), l'entretien et la recherche de pièces ne posent pas de problèmes. Problème en revanche il peut y avoir avec la carte grise. Je me souviens m'être très sympathiquement entretenu avec le regretté André Marcadier (il est décédé en avril dernier) à ce sujet. Selon lui, en fonction du type d'auto (Marcadier a produit ses propres modèles mais aussi des répliques de Lotus Seven, Ford GT40, Cobra...), une carte grise de Renault 8, de Fiat 124 et autres Simca Rallye suffisait à partir du moment où le moteur

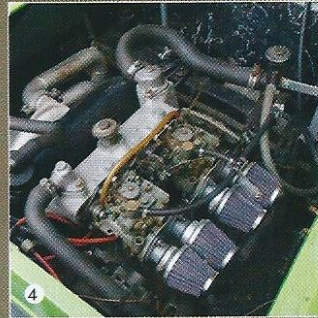
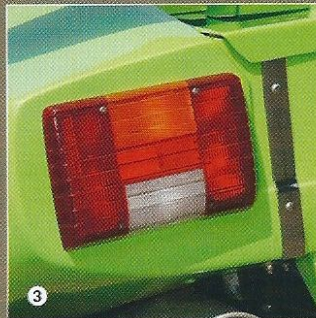
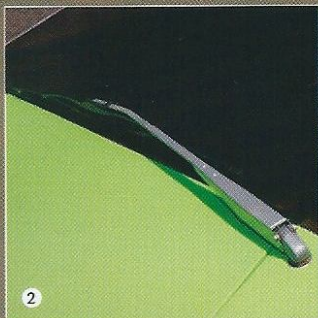
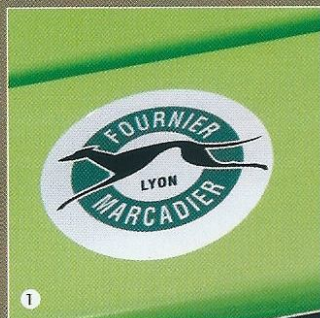
monté dans l'auto correspondait. Sacré Dédé ! On en arrive ainsi à des curiosités administratives comme sur notre modèle qui arbore une carte grise de "Talbot 1000 type Mines modifié" datée de 1973. Trop fort ! Autre temps, autres mœurs... Enfin, je vous recommande la passionnante lecture de l'ouvrage *Marcadier, constructeur d'automobiles en kit 1963-1983*, de Gérard Gamand, édité chez Autodiva.

Combien ?

Le coupé Barzoï 2 a beau être très rare, il demeure bien moins cher qu'un kit-car concurrent et il est français ! Au moment de notre reportage, notre exemplaire était

en vente à l'Étude Osenat (Stéphane Pavot, joignable au 06 81 59 85 65), son estimation étant alors de 16 000-22 000 €.

- ❶ De 1963 à 1969, les petites sportives lyonnaises d'André Marcadier furent réalisées avec l'aide de Marcel Fournier.
- ❷ La chasse aux kilos explique la présence de l'essuie-glace unique.
- ❸ Comme chez Lotus, rien ne se perd, tout se transforme comme en témoigne ce feu de Peugeot 104.
- ❹ Si le Barzoï "1" recevait une mécanique Renault, le Barzoï 2 piochera ses éléments chez Simca.

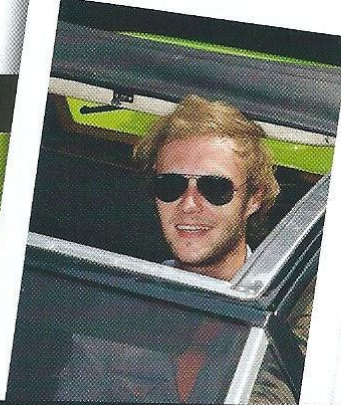


Passionné d'anciennes et plus particulièrement d'anglaises pour posséder une Mini et un coupé Jaguar Type E V12 qu'il restaure lui-même, mais aussi

pour partager le volant de la Triumph TR3 paternelle, Olivier Legleye s'est presque tout naturellement retrouvé préparateur au sein de l'Étude Osenat à Fontainebleau. Nous ayant fort aimablement secondé au cours de notre reportage sous un soleil de plomb, nous avons pris son avis éclairé sur le Barzoï 2. « Avec son

incroyable look futuriste, il suffirait de lui ajouter deux ailes pour imaginer ce vaisseau spatial

décoller ! Le Barzoï 2, c'est avant tout un style unique. Pour preuve, que les gens aiment ou pas, tous se retournent sur son passage ! C'est une auto qui se mérite. Il faut s'adapter à sa position de conduite très particulière avant de pouvoir profiter pleinement des qualités de sa partie châssis. Elle est alors amusante à conduire car bien équilibrée et aussi maniable qu'un kart. Simple de conception et facile à entretenir, c'est une automobile originale qui a sa place dans une collection de petites sportives à fort caractère (Alpine, CG, Lotus...) et, actuellement, une très rare opportunité ! »



“ Une sportive artisanale française pour amateur éclairé. ”

Caractéristiques techniques

MARCADIER BARZOÏ 2

• **Moteur** Simca, 4-cylindres en ligne en porte-à-faux AR, 1 294 cm³ (76,7 x 70 mm), 82 ch DIN à 6 000 tr/min, 11 mkg à 4 400 tr/min, rapport volumétrique 9,8 : 1, culasse alu, soupapes en tête, arbre à cames latéral, vilebrequin 5 paliers, 2 carburateurs double corps Solex C35 PHH avec 4 cornets séparés, collecteur spécial, radiateur frontal.

• **Transmission** aux roues AR, boîte 4 vitesses.

• **Direction** à crémaillère.

• **Freins** hydrauliques à double circuit, disques AV/AR.

• **Suspension** AV avec triangles supérieurs Simca et triangles inférieurs Marcadier, combinés ressort/amortisseur ; AR à roues indépendantes avec bras tirés oscillants et ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques.

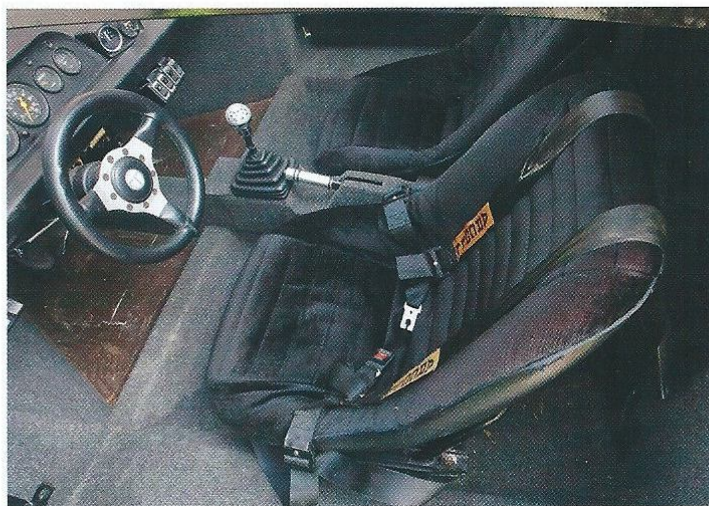
• **Structure/Carrosserie** châssis à poutre centrale avec arceau de sécurité intégré, carrosserie en polyester stratifié (12 éléments boulonnés) teinté dans la masse, vitres de portières et lunette AR en plexi, toit souple, coupé 2 places.

• **Dimensions** longueur 3,87 m, largeur 1,70 m, hauteur 1,05 m, empattement 2,27 m, voies AV/AR n.c.

• **Roues** jantes alliage démontables delta-mics, pneus AV Imola MRV 185/55 R13, AR Pirelli P6 235/60 VR13 sur modèle essayé.

• **Poids** env. 700 kg.

• **Vitesse maxi** env. 200 km/h.



Ambiance kit-car à la française. La coque était livrée "brut de polyester", sans moquette ni insonorisant. Voilà pourquoi la notion d'origine varie d'un exemplaire à l'autre...

laissant apparaître des jours, c'est l'étau !), le Barzoï 2 se distingue aussi par des cognements, de terribles vibrations et autres bruits suspects dès que le revêtement se dégrade. Bref, pour le grand tourisme en amoureux, c'est loupé ! Enfin, autre phénomène paranormal jusqu'alors inconnu, sous le soleil, par moment, le paysage ondule telles des vagues derrière le pare-brise, comme si on regardait la route à travers un aquarium. Promis, je n'ai consommé aucune substance illicite... mais je vous jure avoir vu des Martiens !

TEXTE : XAVIER AUDIAU — PHOTOS : GILLES LABROUCHE

Un très grand merci au propriétaire de cette Marcadier ainsi qu'à Olivier Legleye de l'Étude Osenat pour son aide à la réalisation de cet article.