

CONTACT



Dans le parc des concurrents, lors du meeting du 1er novembre sur le circuit Paul Ricard, une jolie barquette bleu-marine avait attiré nos regards, cela d'autant plus qu'elle avait réalisé un excellent chrono aux essais. Son constructeur-pilote, Damaz, était sympathique et rendez-vous fut vite pris pour un essai de la voiture le lendemain « si le moteur tient le coup » précisait-il cependant. En fait, il fit mieux que « tenir le coup » et ce ne fut pas là une des moindres surprises de cette journée fertile en émotions que de voir tout au long de la course cette barquette d'amateuseur, mue par un simple Gordini 1296 cc, tenir tête sans complexe à une Porsche 910 qui, malgré ses 100 ch supplémentaires, ne parvint jamais à la décamponner. Il est vrai que le cœur et le talent de Damaz y était pour beaucoup, mais les qualités de la voiture étaient tout aussi évidentes.

Une Canam française

D'aspect extérieur, elle présente une vague ressemblance avec les barquettes de la Canam ; cette ressemblance est encore augmentée par les becquets rajoutés pour recouvrir les larges pneus qui débordent de la carrosserie. L'habitacle est vaste, trop même et cela doit être préjudiciable sur le plan aérodynamisme : l'air s'engouffrant à haute vitesse dans l'habitacle largement ouvert doit freiner considérablement la voiture. Ce défaut doit être facile à corriger, alors que pour pouvoir entièrement recouvrir les roues et pouvoir ainsi supprimer les becquets, il va falloir couper la carrosserie en deux et l'élargir par le milieu. Cela sera fait cet hiver.

LA BARQUETTE

MARCADIER

Deux carrosseries au choix

L'engin se déshabille très facilement. La carrosserie, en deux parties, ensemble-avant et capot-arrière ne tient que par quelques goupilles : simple et efficace. Une fois la carrosserie enlevée, quelle n'est pas notre surprise de découvrir le châssis et l'habitacle baignoire du coupé Barzoï. « En effet nous confirme Damaz, le châssis est le même pour le coupé que pour la barquette, le plancher, avec sièges baquets incorporés est également identique, si bien que sur la même base on peut monter deux carrosseries au choix. »

La carrosserie est largement dimensionnée, peut-être un peu trop généreuse pour les passages de roue avant, quant au capot arrière, il pourrait abriter sans complexe un V8 américain.

Un châssis, mais beaucoup de travail ?

Les lecteurs s'imaginent trop facilement, et il faut avouer que parfois nous entretenons cette illusion, que lorsque l'on achète un châssis, il suffit de boulonner dessus les suspensions, le moteur et la carrosserie, et hop, le tour est joué, on part sans autre forme de procès au volant de la voiture. Cela est à peu près possible avec un engin aussi rustique qu'un buggy, mais il n'en va pas de même lorsqu'il s'agit d'une voiture de course. « Cela ne se voit peut-être pas, précise Damaz, mais la mise au point de cette voiture nécessite un travail de mise au point très long. Une fois que les suspensions sont montées, il faut chercher les réglages, essayer différents ressorts, trouver la bonne taille de barre stabilisatrice, et tout est à l'avenant, je ne parle même pas des problèmes de moteur, tout le monde les connaît. »

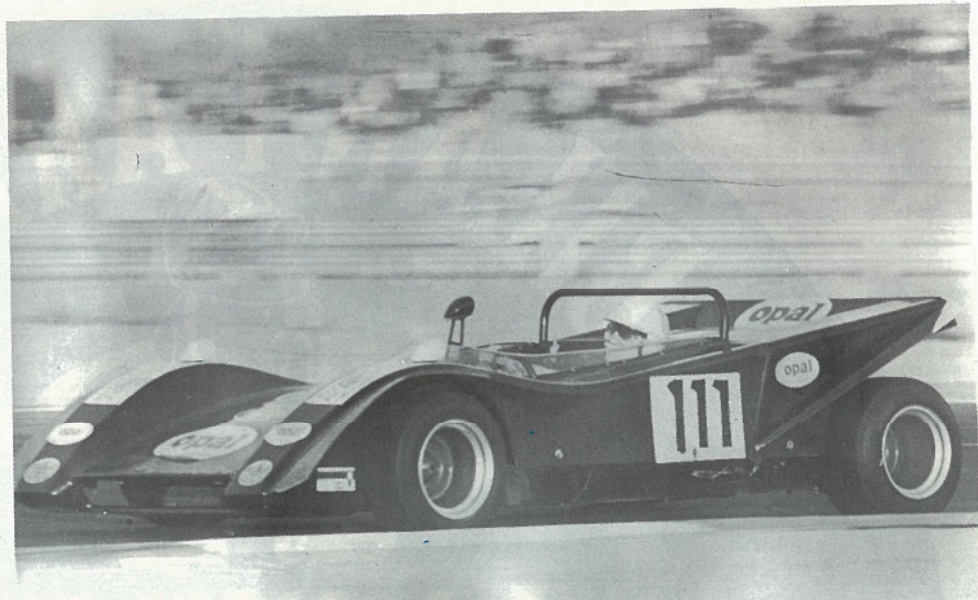
Le kit pour 8 500 F

« En fait, poursuit Damaz, le souci premier de Marcadier est de faire du bon marché. Pour 8 000 F il propose une carrosserie complète, un châssis et des suspensions arrières de monoplace avec les portemoyeu. A l'avant, on monte une suspension de Gordini telle quelle, je compte cet hiver la changer pour en mettre une, montée sur bagues en bronze. Le moteur est placé en position centrale et la boîte doit donc être retournée. Actuellement mon moteur est un simple 1296 monté avec un kit, l'an prochain j'aimerais disposer d'un 1440 à grosses soupapes. Ma boîte possède les rapports de série Gordini avec un couple 8 x 33, évidemment l'idéal serait une boîte montagne à rapports rapprochés, mais ça va déjà pas mal comme cela. »

Evidemment, sur un tel kit, il reste beaucoup de travail à faire, mais l'aspirant-constructeur trouve là une base de travail saine et il est assuré de n'avoir guère à se compliquer la vie à fabriquer lui-même les pièces spéciales, puisqu'il peut se les procurer chez Marcadier.

Trois mois de travail... avec de l'expérience

« Avant d'entreprendre la construction de cette barquette, j'avais déjà l'expérience acquise en montant un coupé Barzoï avec lequel j'avais disputé en 1969 une vingtaine de courses de côte et la Targa Florio. Le montage et la mise au point de la barquette m'ont tout de même pris près de trois mois. Je suis pourtant garagiste et préparateur de surcroît. Un amateur doit tabler sur au moins six mois de travail, non pas pour obtenir simplement une voiture qui roule, mais une voiture vraiment au point et prête pour la course. »



15 000 F si vous la faite vous-même

« Celui qui veut monter une telle voiture peut le faire pour environ 15 000 F en se servant de pièces Gordini de récupération. Quant à ce qui est de la faire monter, je me garderais bien de proposer d'en vendre une terminée pour moins de 30 000 F. Les gars, quand je leur dis ça, trouvent que j'exagère, mais croyez-moi, en vendre une prête à courir pour moins que cela, serait de la philanthropie pure. » Evidemment dans ce prix Damaz inclut quelques « accessoires » coûteux auxquels on ne pense guère au premier abord, un moteur préparé, des jantes larges avec des pneus racing et une quantité de pièces spéciales.

Au volant : un vrai proto

Avant de pouvoir prendre contact avec cet engin, je dois attendre que les mécaniciens de Formule France aient terminé leur « course » et libèrent le circuit Ricard. Aussi n'est-ce que fort tard, alors que Rafaelli et Collomb rêvent de fermer la piste et que Mme Damaz attend d'aller « récupérer ses minots », que je peux m'élaner pour quelques tours. Le baquet, moulé d'origine dans le plancher est un peu large pour moi, mais avec force coussins et le harnais, je réussis à me coincer complètement. Je ne vois pas grand chose dans les rétroviseurs, heureusement que je serai seul sur la piste. Première impression, toujours décevante lorsque l'on monte dans un engin à boîte Gordini, le passage et l'enclenchement des vitesses est aussi désagréable et peu précis que d'habitude. L'après-midi, au volant d'une FF pourtant bien au point, je ressentirai à nouveau la même sensation. Étonnant tout de même que personne n'ait jamais réussi à résoudre ce problème. La deuxième cons-

tatation vient elle aussi de la boîte, j'ai à peine passé les S de Méjanès, fort prudemment pourtant, et me voici déjà en 5e. Dans la ligne droite, le compte-tour vient rapidement flirter avec le trait des 8 000. Je me demande avec une pointe d'inquiétude si je ne suis pas resté en 3e alors que je me crois en 5e, mais non. Pour la partie sinueuse, je reprends la 4e, puis la 3e, mais j'ai péché par excès de prudence, le compte-tour bondit à nouveau à 8 000 et il est possible de passer beaucoup plus vite. Je remets la 4e, mais je suis bien en dessous des limites de la voiture. Me voici à l'épingle avant les stands, la 3e s'impose. Un coup de 4e et revoici Méjanès. Après avoir fait consciencieusement l'extérieur, il faut plonger et venir frôler le rail pour sortir bien à droite. Avec une monoplace on peut passer à quelques centimètres, ici c'est plus difficile, les ailes avant son encombrantes et connaître le gabarit exact de la voiture demande une certaine accoutumance. Mais à ce détail près, la Marcadier a un comportement qui ressemble beaucoup à celui d'une monoplace. Elle est à peine plus lourde (440 kg sans essence), et freine donc aussi bien. Les larges roues et les pneus racing lui donnent une assise supérieure à celle d'une FF et pourtant la voiture n'est pas montée sur Unibals, mais uniquement sur silent blocs, solution plus économique, mais beaucoup moins raffinée, et puis il y a ce train avant de Gordini. Mais Damaz a fait du beau travail, la voiture respire la santé et elle supporterait allègrement quelques chevaux de plus. En fait, je dois avouer que je n'ai eu ni le temps ni le cœur de trouver la limite de la voiture en courbe rapide, bien que je me sois très rapidement senti en confiance.

Un trophée de France des prototypes ?

Trouver la limite de cette barquette n'était nullement le but de cette prise de contact. Une chose avait frappé mon attention tout au long de cette saison de course : lorsqu'un jeune envisage de disputer une saison sérieuse, il pense tout de suite à la monoplace. Bien peu de pilotes désireux de faire de la course leur métier imaginent parvenir au professionnalisme par d'autres voies. En dehors des monoplaces, seule la Coupe Gordini trouve grâce à leurs yeux. Pourtant quelques évidences s'imposent. Les « Formules de promotion » (je pense tout particulièrement à la FF) sont terriblement encombrées et les courses, âprement disputées, sont pleines d'aléas qui ne permettent pas toujours aux meilleurs de s'imposer comme ils le devraient à chaque course. Les possibilités de promotion dans les Formules monoplaces supérieures sont assez limitées, alors qu'elles semblent plus vastes en prototype. La coupe R8 va disparaître l'an prochain, la R12 qui va lui succéder, pour excellente qu'elle soit ne semble pas être la voiture école idéale. Alors... ! Alors ces petits prototypes comme la Marcadier ne constitueraient-ils pas le stade « école » idéal pour de nombreux pilotes, et pour les multiples aspirants-constructeurs. Je sais qu'une telle tentative d'organisation de course de barquettes bon marché a déjà échoué. Mais les temps ont maintenant changé, et le succès du trophée européen des deux litres est un indice de la popularité que peuvent atteindre des courses pour voitures de ce type.

Michel DELANNOY