

2 barquettes 1300 Marcadier & Torralba

Matra, Alpine, Martini et Pygmée sont incontestablement les quatre grands de la construction de voitures de course, en France. Derrière, Hampe, Grac, BBM ou Dangel pointent le nez. Ensuite, il faut bien se rendre à l'évidence, il n'y a plus grand chose si ce n'est, de temps à autre, l'apparition d'une AGS par exemple. Et malheureusement, le reste de la production française a du mal à s'imposer, soit par manque de soin, soit par excès d'optimisme technique (comme une certaine Erjie).

A quels degrés de l'échelle se placent donc la Marcadier et la Torralba ? En Angleterre, des constructeurs comme Royale ou Titan qui sont loin d'être les premiers et que vous connaissez sans doute à peine, ont une production respective de 90 et 50 voitures impeccables par an, c'est tout simplement énorme même si une grande partie en est exportée vers les USA !

En France, le second problème est celui du kit. Dans ce domaine, de nombreux fabricants de buggies ont fait du tort à la construction amateur. Résultat : même certains (rares) kits bien présentés étaient mal montés. Tableau pessimiste de la construction en France, direz-vous ? Pourtant, il convient de noter deux choses : Jean-Pierre Lecomte et Bruno Sotty, les propriétaires de cette Marcadier et de cette Torralba ont réalisé un travail énorme sur leur barquette et la catégorie des protos 1300 cm³ est loin d'être dénuée d'intérêt.

Une Marcadier... Lecomte

Jean-Pierre Lecomte, 27 ans, est le propriétaire de la Marcadier avec laquelle il a remporté cette année 11 victoires de classe sur 16 courses de côte disputées, 4 secondes places et 1 troisième place. Il en a passé des heures à travailler sur son proto au CMS (Centre Marcel Sembat, concessionnaire Volvo et Daf à Boulogne) ! Et il en a dépensé de l'argent, à tel point qu'en fin de saison, tous les fonds de poches étaient vides et que Redex dut « financer » le voyage à Magny-Cours pour l'essai. La Marcadier de Lecomte est le plus récent et pratiquement unique modèle de ce type.

Achetée en kit, il l'a très soigneusement montée avec une aide importante du courageux constructeur lyonnais André Marcadier. C'est vrai, la présentation est impeccable surtout si l'on tient compte des 16 courses. La conception, selon un principe caractéristique des Marcadier, est très simple. Le train avant est composé d'une direction, de trains de roulement et de freins (à l'arrière également) de Renault 8 et de triangles Marcadier. Ceux-ci ne sont pas articulés sur un axe longitudinal, ce qui n'est pas courant. La carrosserie en polyester est assez sommaire, les portes ne sont pas articulées et une fausse charnière sert à détourner l'attention des commissaires. En outre, il faut trop longtemps pour enlever les capots. L'ensemble de la réalisation est cependant fort convenable et certains détails tels que l'appuie-tête n'ont pas été oubliés.

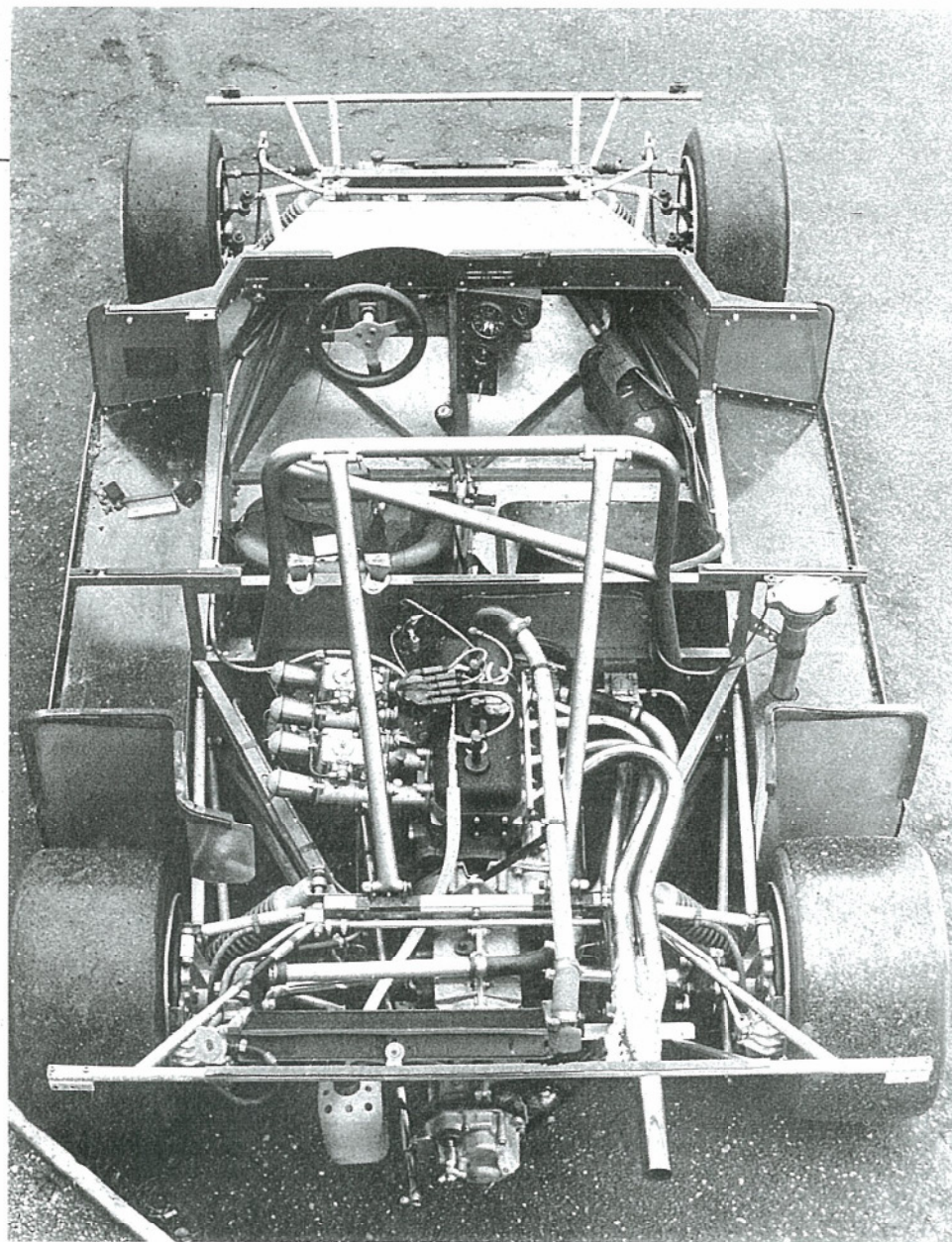
Une Torralba... Belin

Bruno Sotty, c'est un personnage. Son accent, sa façon de s'exprimer ou la manière d'envisager toujours avec optimisme les éventualités les plus noires, ne sont sans doute pas étrangers à sa célébrité qui déborda le monde du sport automobile dans l'émission de Christiane Collange à Europe 1. Etudiant en droit, l'automobile lui fait bien rater quelques examens mais il n'en perd pas le moral pour autant. Il est soutenu par les pneus Laurent. Soyons francs, sa Torralba n'est pas très propre. Il a pourtant une excuse, lorsqu'on sait que son problème fut de faire fonctionner la voiture en sécurité et qu'il fut nécessaire de la reconstruire presque entièrement. Pour cela, il trouva

l'aide de Jean Belin, garagiste à Dijon. La suspension avant a été totalement revue et les variations de toutes sortes, en débattement, corrigées. La direction est de provenance anglaise, Triumph. Les freins sont, comme sur la Marcadier, d'origine R8. La carrosserie qui touche les roues avant prévues à l'origine dans un diamètre inférieur à 13", est en aluminium, solution souvent utilisée pour une première réalisation, les moules d'une carrosserie plastique coûtant très cher. Encore faut-il trouver un ouvrier capable de travailler l'aluminium : en général, c'est un artiste. La carrosserie de la Torralba n'est pas mal réalisée mais manque nettement de rigidité par endroits. Cette Torralba avait disputée 18 courses.

Attention au poids !

Précisons que ces deux protos se sont retrouvés presque tous les dimanches en courses de côte et qu'ils sont parmi les meilleurs de la catégorie. Tous deux possèdent un châssis tubulaire très frêle habillé de quelques plaques d'aluminium ne rentrant pas dans la rigidité. Leur poids est voisin de 400 kg (pour 130 ch.). En détaillant ces protos, on a l'impression de voir des minis voitures de course. Non seulement par leurs cotes d'encombrement, (ils sont très compacts) mais par la grosseur de leurs éléments et la taille des tubes utilisés. Le poids de 400 kg n'est-il pas un peu bas pour obtenir un minimum de sécurité ? Essayons de prendre une référence. Quel est le poids imposé en Formule Renault ? 440 kg, pour une puissance de l'ordre de 120 ch. De plus, un proto est toujours sensiblement plus lourd qu'une monoplace. Alors, est-ce



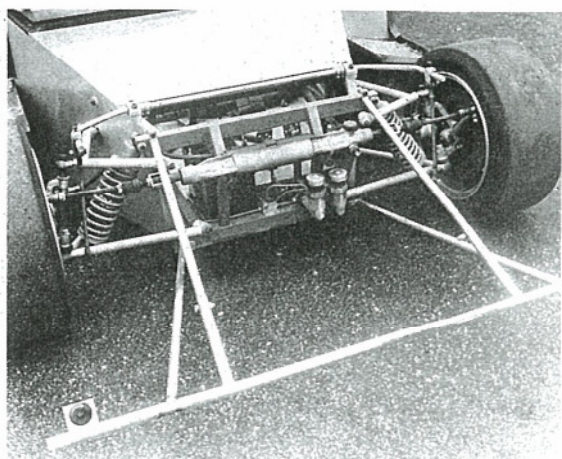
Marcadier vue du dessus.

bien sérieux de construire des voitures aussi légères et doit-on s'étonner que la Marcadier ait connu des problèmes de châssis au niveau du berceau arrière et que les porte-roues avant de la Torralba puissent se déformer par manque de rigidité ? Certains répondront qu'il ne suffit pas d'imposer un poids minimum, que les constructeurs concentrent alors la masse au centre de gravité... Ce n'est qu'à moitié vrai et ce n'est en tout cas pas l'avis de Tico Martini, défenseur d'un poids minimum qu'un constructeur débutant devrait, en tout cas, avoir la sagesse de s'imposer de lui-même. Notre but n'est pas de déclencher une polémique. Nous avons d'ailleurs aperçu la Torralba, non encore terminée de la Coupe Simca (celle de Luc Safer) aux 24 Heures au Mans Chrysler et le travail paraissait de qualité. Daniel Torralba se défend d'ailleurs des défaillances de la seule de ses voitures qui roule, par ses ennuis financiers. Il n'est donc pas question de « l'enfoncer » bien au contraire, mais comment, au dernier salon de la Voiture de Course, pouvait-il annoncer un poids de 260 à 290 kg pour un proto d'une puissance de 120 ch ? Si Chapman savait ça, il en aurait sans aucun doute froid dans le dos ! Espérons donc que Daniel Torralba alourdira un peu sa prochaine voiture... annoncée à 380 kg pour 200 ch. Nous vous proposerons prochainement un

autre essai d'une nouvelle Torralba : précisons que Daniel Torralba s'est associé avec Auto-Comptoir de l'Yonne et que ses ennuis financiers sont résolus. On peut donc espérer un grand pas en avant.

Deux bons moteurs

Nos deux barquettes sont équipées d'un moteur Renault 8 Gordini 1300 cm³ (1296 exactement) développant environ 130 chevaux. Lecomte a préparé le sien qu'il n'a jamais « ouvert », avec des pièces Pierre Ferry (sur lequel il ne tarit pas d'éloges) tandis que Jean Belin (encore lui) a bichonné celui de Bruno Sotty. Celui de la Marcadier est accouplé à une boîte Renault 5 vitesses tandis qu'une Hewland a pris place dans la Torralba, c'est un avantage certain. Si Jean-Pierre Lecomte a monté un couple 8x33, il a conservé les rapports (pas très rapprochés d'origine). Etant donné le poids très bas de sa voiture, cette solution est défendable. La Marcadier et la Torralba ont toutes deux le radiateur d'eau à l'arrière, au-dessus de la boîte. Il est encastré dans une prise d'air sur la Marcadier mais pas sur la Torralba où il a d'ailleurs fallu le déplacer vers le haut pour que le refroidissement soit suffisant. La direction est à gauche sur la Marcadier, c'est dommage,



Légèreté aussi pour la Marcadier.

et à droite sur la Torralba qui possède en outre un aileron arrière.

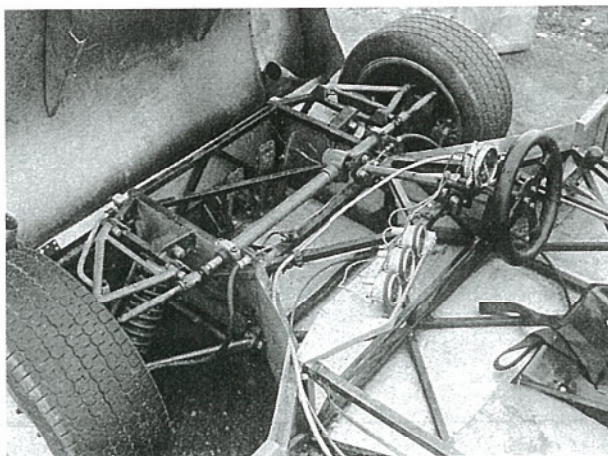
Au volant de la Marcadier...

Le moment est maintenant venu de s'installer à bord de nos deux barquettes. La prise en main de la Marcadier se fait sur une piste très grasse, ce qui, avec des slicks, n'est pas l'idéal (les jantes sont des 8x13" à l'avant et 10x13" à l'arrière). Un travers intempestif dans la grande courbe permet de constater que le contrôle de la Marcadier est aisé et le comportement sain. Le moteur monte bien en régime, les reprises sur les passages de vitesses sont très franches. Les chevaux annoncés ont l'air d'être là. Et surtout, il n'y a aucun doute sur le poids. Les accélérations ne sont pas décevantes. La ligne d'arbre, vilebrequin et volant moteur, doit être très légère ; Jean-Pierre Lecomte a pu se le permettre, étant donné le faible poids de l'ensemble. La première impression est favorable et surtout, cette barquette paraît homogène si ce n'est, comme le châssis, un freinage un peu léger notamment en stabilité (compte tenu bien sûr de la difficulté à juger les freins sur une piste aussi glissante). Mais, reconnaissons qu'en course de côte, les freins souffrent beaucoup moins qu'en circuit. Un dernier détail, le compte-tours, électronique, placé sur la droite et non dans l'axe des yeux du pilote n'est pas facile à lire. Sur le gras, la Marcadier est survireuse et le train avant reste toujours facile à guider. En attendant que la piste sèche, passons à la Torralba.

... puis de la Torralba

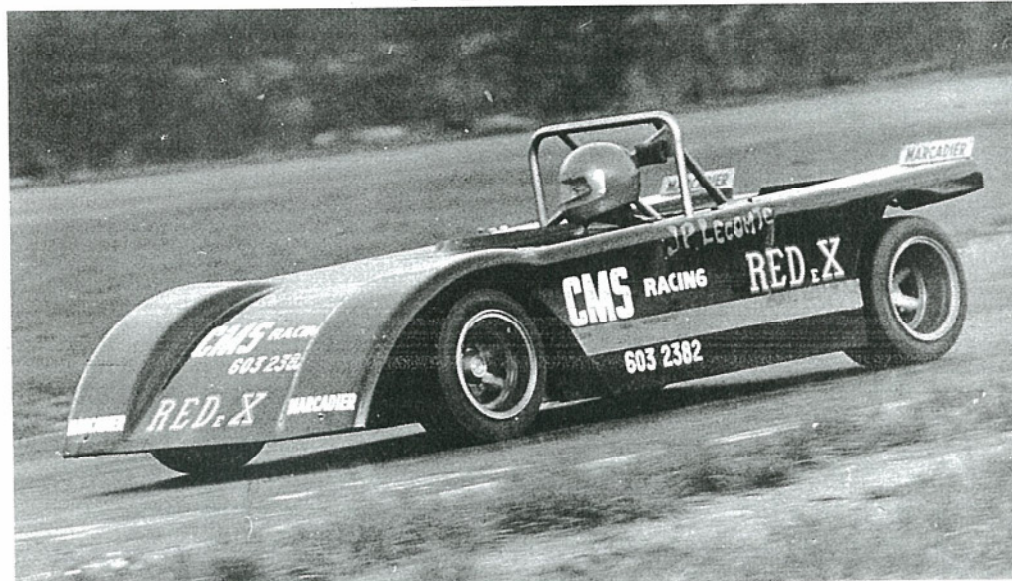
Bien que la piste soit plus sèche, la Torralba paraît d'emblée plus efficace en tenue de route. On constate très vite le résultat du travail d'une saison de l'équipe Sotty-Belin. La Torralba est un peu plus efficace et, par conséquent, rapide en grande courbe que la Marcadier. La tringlerie de boîte est meilleure mais la Hewland à crabots permet d'avoir un levier plus court que la boîte Renault plus dure. D'une manière générale, toute la conduite de la Torralba est plus précise que celle de la Marcadier. On retrouve également cette nuance dans les directions. Par contre, la Torralba est moins franche dans les accélérations. Comme l'a remarqué Bruno Sotty, il y a une certaine inertie, un temps de réponse, au

MARCADIER & TORRALBA



Structure AV de la Torralba ►

▼ La Marcadier en courbe.



démarrage et après chaque passage de vitesse. Cela provient sans doute du manque de rigidité de la suspension arrière montée notamment sur silent-blocs de direction de Renault 4. La Marcadier était parfaite sur ce point. Pourtant, telle qu'elle était réglée, sa suspension arrière était légèrement inférieure, en efficacité, à celle de la Torralba. Mais attention, nous étions sur un circuit et il n'est pas impossible qu'en course de côte, la Marcadier soit au contraire plus agile. Pourtant, avec son empattement de 1,90 m (2,10 m pour la Marcadier), la Torralba doit être difficile à battre en maniabilité. L'ancienne Alpine Formule 3, 1000 cm³, avait un empattement réputé ultra-court à l'époque, (surtout comparé aux quelque 2,30 m d'une Brabham) de 2,04 m. Le freinage est stable sur la Torralba et très endurant. En effet, il ne manifesta pas la moindre tendance à l'échauffement durant notre essai, malgré les plaquettes de série indispensables en course de côte pour que les freins montent suffisamment en température. La boîte Hewland donne un avantage à la Torralba, avantage dont une partie est perdue par le manque de rigidité du train arrière évoqué précédemment. Les jantes avant sont des 8" comme la Marcadier mais les arrière des 9" seulement.

Conclusion

Reprenons le volant de la Marcadier sur

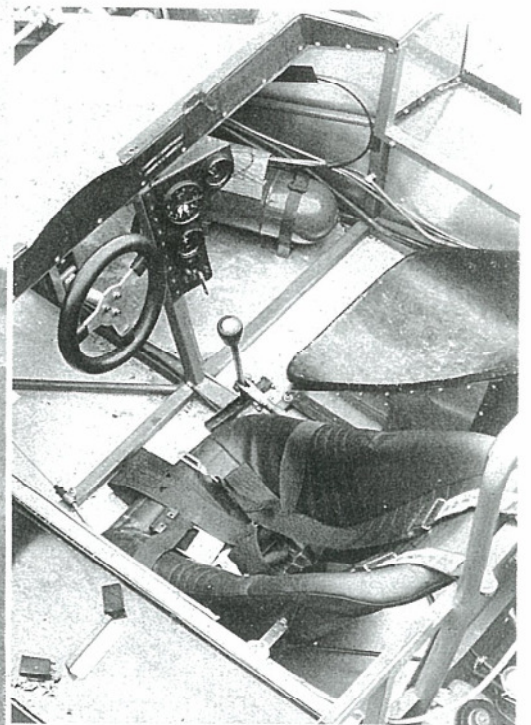
une piste analogue à celle utilisée pour la Torralba. En fait, on constate qu'à part les quelques différences citées plus haut, ces deux barquettes sont très proches l'une de l'autre. La Marcadier est un peu moins rapide dans le grand « S », nous le notons à nouveau. Si la Torralba semble plus précise à conduire, c'est que Bruno Sotty a dû travailler énormément pour la rendre compétitive alors que la Marcadier de Lecomte s'est trouvée d'emblée dans le coup.

Cette catégorie de barquettes 1300 cm³ est très intéressante et on peut regretter qu'il n'existe pas d'intermédiaire avec celles de la Coupe Simca, beaucoup, beaucoup plus chères. L'ennui, c'est qu'elles ne peuvent disputer pratiquement que des courses de côte et qu'elles ne rentrent dans aucun championnat organisé, en confrontation directe. Remarquons cependant qu'il faudrait un minimum d'autodiscipline dans le domaine de la sécurité de la part des constructeurs ou des pilotes qui préparent eux-mêmes leur voiture. Sinon, il ne faut pas s'étonner que la Fédération soit amenée à prendre un certain nombre de mesures désagréables, un peu comme l'ont fait les Mines avec l'homologation isolée des buggies.

Alors, tous dans vos ateliers et préparez du beau matériel (qui ne veut pas forcément dire cher) pour l'année prochaine !

Gilles Dupré





▲ Le cockpit : toujours le souci de légèreté...

Après quelques tours, on échange
 ▲ les impressions (accroupi : Jean Belin, debout : Bruno Sotty).

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

	MARCADIER (Lecomte)	TORRALBA (Sotty-Belin)
Moteur		Renault 8 Gordini
disposition		Centrale arrière
cylindrée		1 296 cm ³
puissance	132 ch DIN préparation Lecomte avec kit Ferry	130 ch DIN préparation Belin
Refroidisse- ment		Radiateur d'eau arrière
Boîte	R 8 G, couple 8 x 33 retournée	Hewland MK 8
Carrosserie	polyester	aluminium + aile- ron
Châssis		Tubulaire
Suspension		à 4 roues indépendantes par triangles superposés combinés ressorts-amortis- seurs De Carbon
Freins		AV/AR R 8 G.
(maître-cylin- res)	2 Girling	Renault
Direction	R8 G Ferry	Triumph
Jantes		
AV	8 " x 13 "	8 " x 13 "
AR	10 " x 13 "	9 " x 13 "
Empattement	2 150 mm	1 920 mm
Voies		
AV	1 340 mm	1 400 mm
AR	1 370 mm	1 400 mm
Poids	410 kg	400 kg