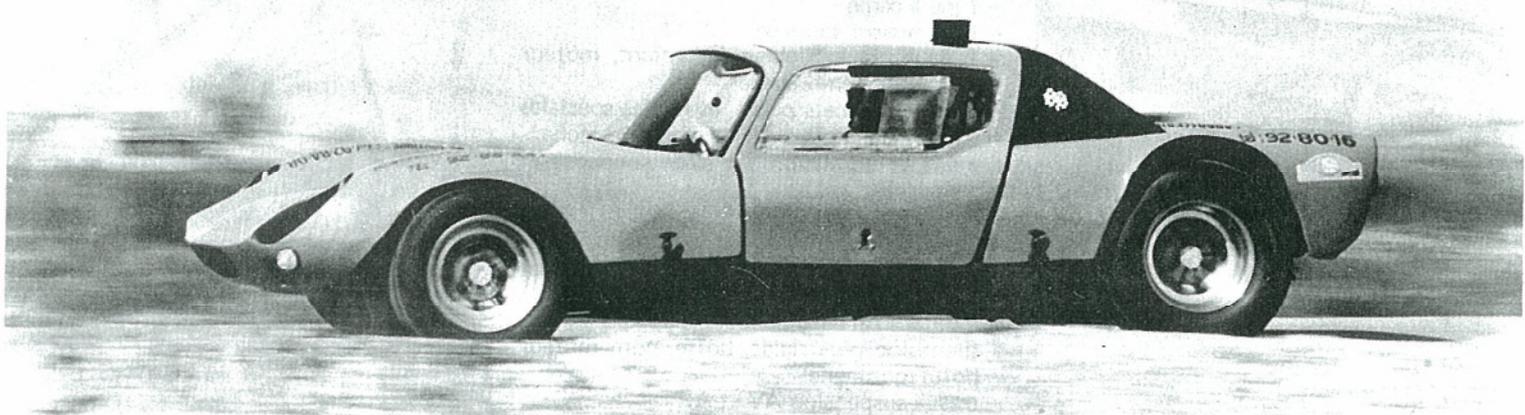
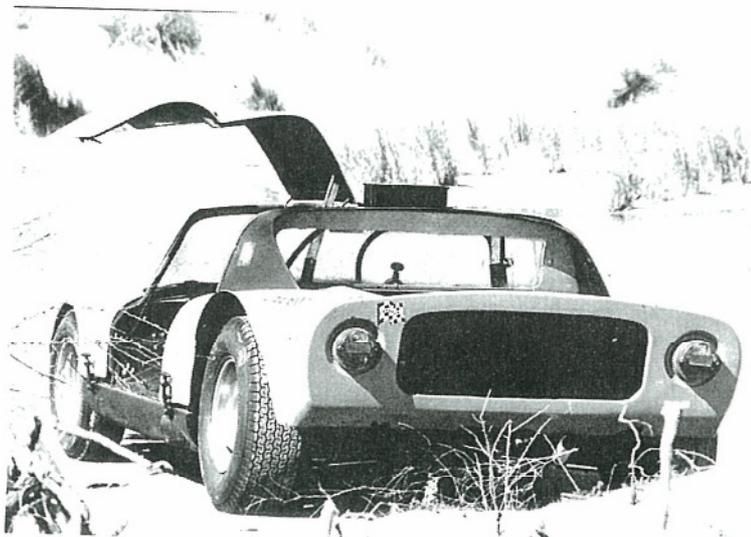


Un coupé MARCADIER-BARZOÏ bien préparé



MARCADIER PROTOTYPE — COUPE BARZOI

L'aspect extérieur de cette voiture ne présente pas de différence avec le modèle Grand tourisme si ce n'est la dimension des roues.

Pour un usage en compétition cette voiture demande quelques améliorations afin d'obtenir un bon rendement.

Le moteur (monté à l'envers en avant de l'essieu) utilisé dans le cas présent, est un Gordini 1255 monté avec kit Renault Régie et un bon travail de culasse.

Transformation classique mais délicate et bien connue par les propriétaires de groupe 2 et 5 Renault.

La boîte de vitesses est une boîte Renault Gordini dont les pignons de 2^e, 3^e et 4^e sont plus courts, le tout en adjonction à un couple de pont de 8 x 33.

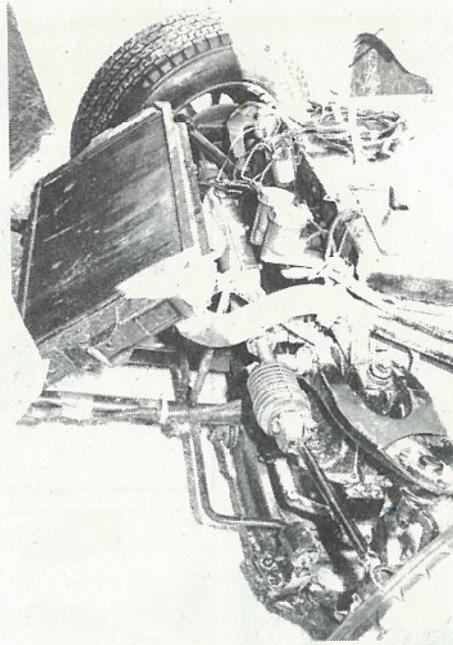
Cette combinaison convient bien pour les épreuves de montagne surtout avec un moteur à chevaux en hauts ce qui est le cas ici. (Boîte accouplée au moteur par une cloche de renversement.)

Suspension : La suspension arrière qui est triangulée a été démontée et entièrement vérifiée — une patte de renfort a été apportée sur le point d'attache châssis de l'amortisseur afin que celui-ci ne porte plus à faux. Des rotules unibal type aviation ont été montées sur les points d'attache châssis des barres de poussée, afin que leur travail soit beaucoup plus homogène.

A l'avant on trouve la traverse R8 Gordini avec ressort et amortisseur une transformation doit obligatoirement être faite, c'est le choix d'un ressort plus souple de façon à ce que l'avant de la voiture s'aplatisse bien au freinage comme une formule. Car n'oubliez pas que cette voiture ne pèse que 460 kg. Amortisseur Koni réglable.

Direction : Le boîtier a été changé au profit d'une démultiplication plus petite ce qui est indispensable pour une auto de ce type. Le volant, est un volant de 26 cm.

Le moteur en avant du train arrière



Conduite : Le choix du pneumatique et du gonflage sont primordiaux pour cette voiture.

Pour le pneumatique c'est le Dunlop Racing qui est utilisé dans le cas présent 500 x 13 av. et 600 x 13 ar. jantes 6" et 7".

Le gonflage est de 800 g à l'avant et 1 kg à l'arrière ce qui permet d'avoir une tenue de route très saine, légèrement survireuse dans les virelets et neutre dans les grandes courbes à grande vitesse, ce qui permet, vu le rapport poids puissance, d'obtenir de bons résultats.

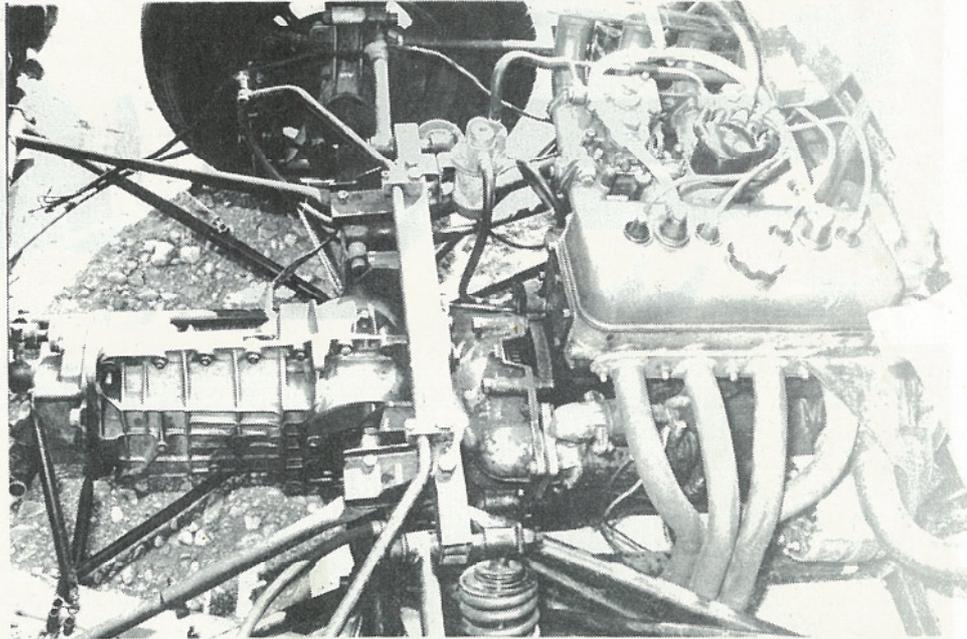
Freins : Double circuit, étrier et disques de R8 G — plaquettes tendre pour montagne.

Un radiateur d'huile a été ajouté (de Cooper S), monté sur le toit.

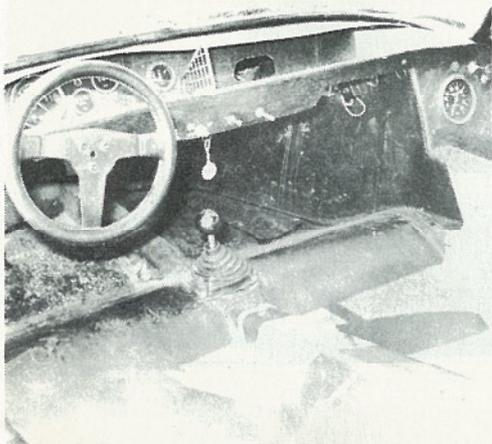
Equipement : Tableau de bord, compte-tours, pression d'huile, température huile et eau, voltmètre, compteur km placé côté navigateur.

2 réservoirs de 25 litres situés dans un caisson de chaque côté de la voiture avec 2 remplissages séparés et pompe électrique.

Le radiateur incliné, le train avant de Gordini



Un intérieur dépouillé pour la course.



MOTEUR : Montage Kit Renault

- 1 jeu chemise pistons
- 1 jeu à came
- 1 jeu ressort soupape
- 1 équilibrage vilebrequin, volant, moteur et mécanisme embrayage
- 1 jeu coussinets palier, et bielles spéciales
- travail sur culasse dans conduits échappement et admission sur siège soupapes et soupapes
- possibilité d'agrandir soupapes
- rectification culasse
- montage collecteur échappement avec pot piste Devil
- montage carter d'huile 4 l
- silentbloc plus rigide, boîte, pont moteur
- boîte montagne
- travail suspension AV et AR

La suspension arrière triangulée. On distingue bien la patte de renfort de l'attache d'amortisseur.

