

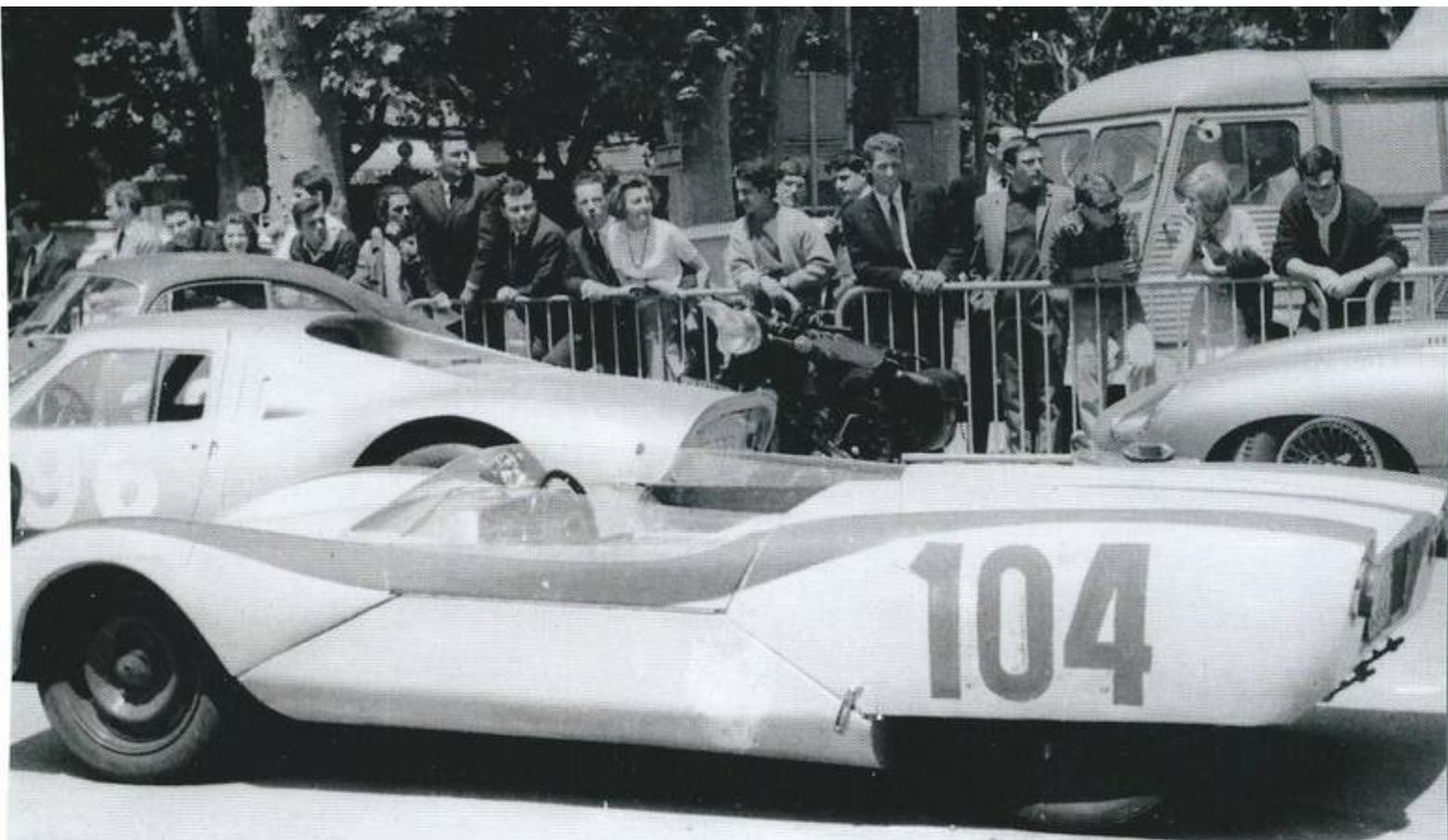
Les Marcadier en compétition

Par Gérard Gamand et Pierre Tedeschi



François Lacarrau et son coupé Marcadier Barzoi
au Critérium des Cévennes 1968. Notez l'entonnoir du co-pilote
pour communiquer ! A la guerre comme à la guerre...

En ce début du mois d'avril 2013, nous étions une centaine de passionnés dans le petit cimetière de Mions pour accompagner André Marcadier à sa dernière demeure. Soudainement, une bourrasque de vent balaya l'assemblée et le ciel ouvrit ses vannes comme jamais. C'était probablement le dernier clin d'œil facétieux de l'ami Dédé, disparu à 88 ans ! Trempés jusqu'aux os, nous sommes ensuite allés boire le verre de l'amitié chez sa femme Suzanne. C'est là qu'est née l'idée d'écrire cet article sur les Marcadier en compétition, en forme d'hommage à ce "génie de l'à peu près". Pendant toute sa vie de constructeur, il aura eu deux objectifs : faire le plus léger possible au coût le plus bas possible. Si beaucoup de ses créations "en kits" n'étaient destinées qu'aux routes normales, ses "voitures des copains" ont aussi permis à des centaines de passionnés de pouvoir accéder à la course automobile à moindre coût. Cela méritait bien cet hommage.



La barquette Fournier Marcadier d'Huriot à la course de côte d'Aix-Saint-Antonin 1965.

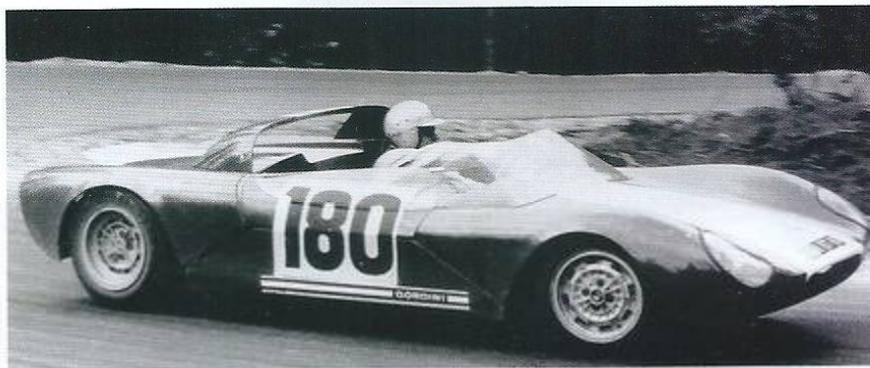
C'est Roger Cohen qui ouvrit le palmarès de la marque, dès 1964, avec une barquette FM01 - 9712 BZ 69 à la course de côte de Chamrousse en se classant troisième de son groupe. L'année suivante, Gérard Crombac l'incontournable rédacteur en chef du magazine Sport Auto, emballé par ces barquettes Fournier Marcadier, créa le Trophée Sport Auto dont les débuts eurent lieu le 5 mai 1965 à Magny Cours. Les pionniers, outre Roger Cohen, se nommaient Claude Robert, Jean Pons, Marcel Fournier ou encore Marsan, Astier, Brun, Martin... Malheureusement, ce mini-championnat souffrit tout au long de la saison d'un manque de participants et se termina discrètement à la fin 1965. Mais la marque était bien lancée et on commença à voir ces drôles de petites barquettes spectaculaires dans de nombreuses courses de côte. En 1966, une superbe petite monoplace vit le jour : c'était l'Aral, véritable préfiguration de ce qu'aurait dû être la Formule France. Roger Cohen, le pilote "usine" disposait d'un moteur 1300 Gordini alors qu'il n'était pas encore officiellement commercialisé, mettant ainsi la jeune marque lyonnaise à égalité avec Alpine et René Bonnet. Il brillera de mille feux, en remportant notamment la course de côte de la Pommeraye devant la Matra F3 de Boudier ! Lors de la course de côte de Malval c'est Jean Claude Morissot qui terminera à la quatrième place du Scratch derrière la Brabham de Michaux, la Lotus 23 de Rouveyran et la Porsche 904 de Cognet. Les débuts internationaux de la marque eurent lieu sur le circuit de Monza lors de la "coppa BP"

où le pilote Suisse Roger Rey engagea sa Barquette FM01 à moteur R8 1000 cc. En Suisse, on trouvera au départ de la course de côte internationale d'Eigental (près de Lucerne) deux Barquettes FM01, celle à moteur 1100 Major pilotée par Hans Peter Von Ah et celle à mécanique R8 1000 cc de Peter Kym. Tout au long de la saison 1967, on retrouvera un nombre croissant de barquettes FM01 et de monoplaces Aral aux départs des courses de côte. Le savoyard Allard remportera la catégorie à Malval devant l'Abarth de Thiam et la... Ferrari GTO d'Aknin ! Pour 1968, André Marcadier confie un des nouveaux coupés Barzoï au jeune espoir Lyonnais François Lacarrau, un coupé Barzoï, Arthur Bozian étant chargé de la préparation du moteur R8 Gordini 1300. Les spectateurs du Grand Prix de Paris à Montlhéry se souviennent encore du minuscule coupé Barzoï venant jouer dans la cour des grands avec une 3^e place derrière la Matra 4,7 l de Servoz-Gavin et la Porsche 910 d'André Wicky. Il devançait même la Ferrari de Jungenet ! Partout en France les Marcadier seront présentes comme à la course de côte d'Alès où Planchet impose sa monoplace Aral aux Porsche de Bouscary et Alméras... En 1969, François Lacarrau retrouve son coupé Barzoï avec lequel il dispute le critérium des Cévennes, il sera contraint à l'abandon dans le 9^e secteur sur problème mécanique. Le marseillais Pierre Damaz débute au volant d'un coupé Barzoï en course de côte et rallye et s'engage même à la Targa Florio ! (Relire l'article de cette étonnante épopée dans le magazine Autodiva n°5). On remarque aussi les débuts du

parisien Claude Gerbout auteur d'une brillante prestation à la course de côte de Tonnerre au volant d'un coupé Barzoï 1300 cc qui gagne le groupe 5/6/7 devant la Porsche 906 de Marx et la 904 GTS de Vincent. En Formule France, Francis Anzani, Alain Martin et Philippe Lacarrau alignent épisodiquement des monoplaces Aral. Quel dommage qu'André Marcadier ait manqué l'envol de cette discipline qui va voir le triomphe de GRAC puis de Martini...

André Marcadier peine à fournir les commandes

La Barquette CanAm (première version) à moteur 1300 Gordini apparaît aux mains de Pierre Damaz qui l'engage en course de côte et sur le circuit Paul Ricard où il se classe cinquième derrière les deux Lola T210 de Rouveyran et Fraissinet, l'Abarth 3000 de Finkel et la Porsche 910 de Segala. Le méridional Serge Mas aligne un coupé Barzoï 1300 en rallye et course de côte avec une belle victoire en groupe 5/7 au Colombier. L'ardéchois Alain Roumanet se fait remarquer au volant d'un Barzoï 1300 par son pilotage faisant de longues glissades qui enchantent les spectateurs, il remporte la victoire au scratch à Alès. En Formule France René Verd tente sa chance avec une nouvelle monoplace Aral. En 1971, Jean-Pierre Lecomte brille au volant de l'ex Barzoï de Claude Gerbout tout comme Pierre Yver. Yvette, la femme de René Barone, s'engage au volant de sa barquette CanAm à moteur BMW au rallye Paris Saint Raphael féminin avec une co-pilote inédite puisqu'il s'agit de Suzanne Marcadier, la femme du constructeur. Le pilote savoyard Michel Gaillard au volant du même modèle muni d'un 1300 Gordini débute en course de côte avec une victoire de groupe à Cacharat et une 4^e place au général devant la Tecno de Davril et la Pygmée de Giandre ! En 1972 deux nouveaux modèles apparaissent dans la gamme Marcadier, la barquette CanAm deuxième version avec un nouveau châssis tubulaire brasé et un moteur central et la barquette AMK plus simple avec son moteur en porte à faux. Le succès commercial est au rendez-vous mais l'atelier Marcadier de Mions peine à fournir toutes les commandes de CanAm 2 en raison de la conception de la voiture nécessitant beaucoup de pièces spécifiques. Finalement une petite vingtaine de Kits sera livrée jusqu'en 1974 et le constructeur décide de concevoir une version à la carrosserie identique mais avec un châssis plus simple à poutre centrale et un moteur en porte à faux muni des suspensions de la Renault 8. Elle s'appellera AMK (André Marcadier Kit). C'est Michel Gaillard, après un montage soigné de sa voiture effectué par lui-même, qui fait triompher la CanAm 2 en courses de côte pour ses débuts avec huit victoires de groupe et une 4^e place à Cacharat juste derrière les Pygmée F2 de Mieusset, Lachaud et Pozet. Au mont Revard c'est une seconde place à quelques encablures de la Pygmée MDB18 de Denis Rua et l'autre Pygmée F2 de Richard Daniel qui vient récompenser le pilote



© Archives Marcadier

Gallois à la course de côte de Chamrousse 1966 avec un arceau à la mode Ferrari !



© Archives Marcadier

Et voilà les monoplaces Fournier Marcadier Aral qui débarquent. Ces belles petites monoplaces firent le délice de nombreux pilotes amateurs comme ici à la course de côte du Beaujolais 1966. C'est André Marcadier en personne qui met la main à la pâte.



© Archives Marcadier

Le coupé Barzoï de Lacarrau à Montlhéry pour le Grand Prix de Paris 1968.



1 - Bruno Chambas et sa monoplace Marcadier équipée de pneus racing à la course de côte du Mont Dore 1969.
 2 - Pierrot Damaz et sa barquette Marcadier CanAm lors de la course de côte de l'Orme 1970.
 3 - La barquette AM78 de James Garcin peu de temps avant son accident à Monthéry. 4 - En version Coupe Simca Shell de 1973.

savoyard et sa nouvelle monture. Sous l'impulsion de l'Ecurie Centaure, un challenge est créé pour récompenser les pilotes méritants ; le constructeur fera don de 2 kits de la nouvelle Barquette AMK, les lauréats seront Jean Carre et André Cerf. Cette barquette AMK connaîtra un vrai succès avec une cinquantaine de Kits produits jusqu'en 1976 et un palmarès enviable en course de côte aux mains d'authentiques amateurs, cette voiture était "l'arme absolue" en Groupe 6, classe 1300. Contre toute attente, les performances seront quasiment identiques à motorisation égale pour les deux versions, le style de pilotage étant différent avec des postures acrobatiques pour les concurrents avec les moteurs porte à faux procurant peut-être un avantage sur les tracés sinueux des épreuves en montagne. Cependant, André Marcadier est dépassé par la demande, le téléphone sonne souvent dans le vide les lendemains de course et il ne répond que très rarement au courrier... En 1973 on remarque les débuts d'une CanAm 2 noire, celle du parisien Jean-Pierre Lecomte qui a monté avec soin son Kit au cours de l'hiver, aidé par le constructeur. Contrairement à celle de Michel Gaillard elle n'est pas équipée du nouveau bloc 1600 de

la R12 Gordini mais de l'incontournable R8 Gordini 1296 cc pour pouvoir prétendre à la victoire de classe en moins de 1300 alors qu'il est impossible de rivaliser avec les moteurs Cosworth en 1600 avec un Renault 1600. Cette voiture sera la plus titrée de la production lyonnaise avec 54 victoires de classe sur 63 courses, de 1973 à 76. Mais c'est le pilote marseillais Jean André Berthet qui fera parler de lui tout au long de cette saison avec une CanAm 1 équipée d'un 1600 Renault. Jean Pierre Lecomte terminera troisième du championnat de France de la montagne en groupe 5/7, derrière la Chevron de Marc Pozet et la Lola de Jean Belin. En 1974 Jean Pierre Lecomte, pour sa seconde saison, remportera 17 victoires de classe et se classe à nouveau 3^e au championnat de France de la montagne en catégorie Sport Prototypes. Jean-André Berthet au volant de sa CanAm 1 confirme ses excellentes prestations de l'an dernier en remportant sa classe sur le difficile tracé d'Ampus, course du championnat d'Europe, ainsi que le groupe 6 à la Sainte Baume. On remarque les débuts d'un jeune pilote avec une Barquette AMK qui montre la quasi-égalité en performance de ce modèle rustique par rapport aux CanAm 2, il s'agit de

Christian Rigollet, une sorte de Ragnotti de la course de côte par son style généreux qui fait le bonheur des spectateurs. Il s'adjuge la seconde place du groupe 6 à Limonest et la victoire en classe 1300... devant tous les autres prototypes à moteur 1600.

Lecomte, Rigollet, Chamberod, un sacré trio !

En 1975 les Barquettes CanAm et AMK continuent de truster les victoires dans leur catégorie avec la participation assidue de Jean Pierre Lecomte, semi-professionnel dans cette discipline : à l'époque les primes d'arrivée étaient intéressantes, tout comme les primes de départ qui faisaient l'objet d'une négociation avec les organisateurs. Un autre protagoniste vient se mêler aux débats, un pilote qui fera parler de lui par la suite en remportant 5 titres de champion de France de la montagne, il s'agit de Bernard Chamberod qui fait l'acquisition d'une Barquette AMK équipée d'un 1300 Gordini. On le trouve ainsi aux avant-poste en cette saison 1975 où il est fréquent de trouver plus d'une dizaine de Barquettes Marcadier au départ d'une course dont l'immense majorité en classe 1300. Au championnat de France de la montagne en catégorie Sport-Prototype c'est Jean-Pierre Lecomte qui se classe troisième, talonné par Christian Rigollet

à la quatrième place. L'année suivante, bis repetita en courses de côte, pour le trio Lecomte-Rigollet-Chamberod en proie à une saine rivalité. Cependant la stratégie du pilote parisien privilégiera les courses du Nord et de l'Ouest de la France tandis que les deux derniers s'affrontent dans les courses du Sud-Est au volant de leurs AMK. C'est Christian Rigollet qui prendra l'ascendant sur son rival, à maintes reprises, mais d'une courte tête. Le bilan se soldera par 14 victoires de classe sur 17 participations laissant peu d'espoir à ses rivaux en catégorie 1300. Les Marcadier sont bien l'arme absolue de cette classe ! En circuit, la Coupe de l'Avenir voit le jour sous l'impulsion du magazine Echappement avec des petites Barquettes peu coûteuses à mécanique Simca. Le succès est considérable, un nouveau modèle est lancé par la marque lyonnaise sur la base d'une AMK adaptée pour recevoir l'ensemble mécanique de la Simca Rallye 2. Au terme de la saison, la Marcadier d'Alain Quitton termine à la seconde place derrière la GERI de Jean Marie Huet. Une nouvelle monoplace voit le jour dans le bouillonnant atelier de Mions pour participer au Championnat de Formule Renault. Il s'agissait d'une voiture simple et classique avec un châssis tubulaire qui sera engagée épisodiquement par quelques pilotes aux moyens limités, malheureusement le professionnalisme qui régnait dans cette discipline ne laissait que peu de place aux amateurs. Ainsi, Bernard Montandraud, Jean-Jacques Primet et les frères Garcin participeront de manière sporadique à ce championnat, avec quelques résultats montrant qu'ils n'étaient pas totalement "hors du coup". Une



La Marcadier AMK du bouillant Bernard Chamberod en 1977.



© Archives Marcadier

La fameuse petite barquette AM78 de Roger Rivoire propulsée par un moteur Hart 2 litres de 280 ch.

surprise attendait les amateurs au rallye Rhône-Alpes, discipline dans laquelle la marque a été peu représentée, avec deux coupés Barzoï au départ en groupe 4/5. Le premier avec un moteur 1600 Gordini en position centrale aux mains de Daniel Portal et l'autre avec Christian Rigollet qui avait fait l'acquisition d'un Barzoï équipé lui aussi d'un 1600, mais en porte à faux dans un châssis à poutre centrale. C'est ce dernier qui fut le seul en mesure de rivaliser avec le leader, Aimé Dirand sur une Porsche Carrera 3 litres, terminant même devant lui à deux reprises dans la spéciale de Conaud qui se courait deux fois lors de cette édition. Pour la saison 1977, une autre tentative eut lieu en Formule Renault Nationale avec une auto dérivée de celle des années précédentes commandée par Alain Quitton après ses bonnes performances en Coupe de l'Avenir. La construction de l'auto avait débuté sous les meilleurs auspices avec des moyens supérieurs aux années précédentes. Le moteur préparé par Arthur Bozian, les combinés ressorts-amortisseurs faits chez De Carbon spécialement pour la voiture et un mécanicien avait été embauché par le pilote pour assurer le montage et la maintenance, le luxe en quelque sorte... La voiture avait été terminée assez tard, une seule séance de mise au point eut lieu à Magny Cours dans un froid glacial, le pilote se plaignant d'un sous virage important. Hélas, les relations se dégradèrent entre le pilote et le constructeur et l'aventure s'arrêta à mi-saison non sans quelques performances encourageantes comme une 13^e place à Magny Cours en finale et une 6^e à Ledenon. En course de côte, Christian Rigollet alignait son Barzoï 1600, accepté par quelques organisateurs en groupe 5 pour taquiner les méchantes Porsche Carrera 3 litres et Turbo. Après quelques coups d'éclat en remportant son groupe, comme à Crémieu, les concurrents Porschistes se rebellèrent devant l'humiliation imposée par le petit Barzoï bleu qui n'était plus de première fraîcheur... Une réclamation fut déposée et la Fédération siffla la fin de la partie, la Marcadier n'ayant jamais été homologuée en groupe 5 !



© Archives Marcadier

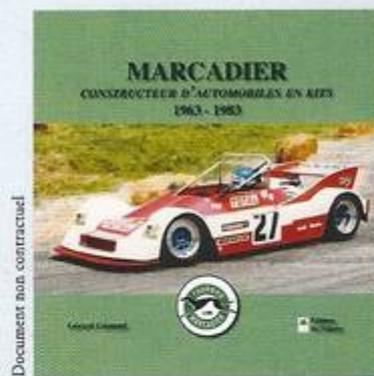
La dernière Marcadier de course : la monoplace de Formule Libre de 1979 avec un moteur Hart 2 litres. Elle était pilotée par Roger Rivoire.

Roger Rivoire et les dernières Marcadier de course

En 1978, une nouvelle voiture de course de côte, la barquette AM78, avait été conçue pour le pilote lyonnais Roger Rivoire à pied après la destruction de sa Chevron B25 lors d'une violente sortie de route aux "S de Treffort". Le moteur Hart 420 R et la boîte Hewland avaient été récupérés sur l'épave. La nouvelle barquette était à l'image de son pilote à la taille Jockey, compacte et légère. L'expérience de Rivoire était bienvenue car le constructeur n'avait jamais produit de voiture aussi puissante pour une discipline aussi dangereuse. La carrosserie s'inspirait de la Wolf CanAm conçue par Dallara et la Ralt RT1 d'un pilote lyonnais ami avait été longuement examinée pour relever quelques indications bien utiles, à l'aide d'un mètre et d'un cahier... L'entente était au beau fixe car André avait bien connu ce pilote lyonnais au temps où il était apprenti chez Fournier-Marcadier au début des années 60, économisant sou par sou pour s'offrir sa première auto de course. Par la suite, il faut dire qu'André Marcadier était admiratif de la réussite sportive de Roger qui fut vice-champion de France de la montagne en 1974 sur la Chevron B25 ex-Maublanc. Roger Rivoire avait installé son "campement" dans le petit atelier de Mions et tout le monde était fébrile à l'approche de la première course. Cette fébrilité gagnait peu à peu les voisins car de nombreux essais étaient réalisés sur route ouverte, quelque soit l'heure ! Le moteur Hart qui n'était plus de première jeunesse était fort capricieux, malgré son passage chez Pipo. Sa mise en route elle-même était aléatoire et les retours de flamme redoutables. Le changement de Metering atténua le problème mais sans vraiment le régler. C'est pourquoi cette voiture figure très souvent en photo sans sa bulle de capot arrière, le mécanicien étant obligé d'accompagner la voiture jusqu'à la ligne de départ avec outils et "pipette" au

cas où il calerait en chemin ! La saison débuta en fanfare, les victoires de groupe se succédant, semant même le trouble parmi les Formules 2 réputées intouchables. A Bagnères de Bigorre une sortie de route après la ligne d'arrivée détruisit à moitié la barquette noire que l'on retrouvera tout de même moins d'une semaine plus tard au départ de la course d'Argelès, dominant la Lola T297 de Daniel Gache. A l'Echelette, c'est un Rivoire bien aidé par un moteur en forme, pour une fois, qui termine 3e au général derrière la March 782 BMW de Pierre Maublanc à... une seconde ! Mais au Beaujolais, une réclamation sera déposée et la performante barquette sera déclassée pour poids non conforme, Rivoire ayant dominé le groupe 6 de façon insolente tout au long du week-end. Le compte-rendu de la revue Echappement d'août, mentionnait : *"Roger Rivoire et sa Marcadier avaient dominé les débats devant Bos, réclamation posée, tout le Groupe 6 passait sur la balance. Les Chevron de DUBY et de BOS accusaient respectivement 645 kg (ce qui est beaucoup) et 595 kg, soit la limite du poids réglementaire. La Marcadier ne pesait que 572 kg. Rivoire était déclassé au profit de BOS."* Pour la dernière course de la saison, à Limonest Mont Verdun, la petite barquette noire embarquera un lest conséquent constitué de plaques en plomb installées dans le fond du châssis. Dans cette configuration, malgré un "Hart triste" comme l'avait baptisé le speaker Jean-Marie Bayen, Rivoire terminera à la seconde place du groupe 6 derrière la rutilante Chevron B36 BMW de Jean-Louis Bos. En coupe de l'Avenir, une nouvelle voiture avait été construite sur la base de la nouvelle AM 78 avec un châssis tubulaire plus élaboré que le modèle précédent. Bien que pénalisée par son poids et sa rusticité face à la concurrence des GERI et ARC, elle se retrouva d'emblée aux avant-postes à Montlhéry aux mains de James Garcin. Hélas, le pilote sera victime d'un grave accident sur la ligne d'arrivée alors qu'il était en seconde position, mettant fin aux espoirs de la marque lyonnaise dans cette discipline. C'est en 1979 que va naître la dernière Marcadier de compétition avant que le constructeur ne passe au chapitre des répliques. André va construire une Formule 2 ! Plus exactement une Formule libre pour Roger Rivoire, en remplacement de la Barquette AM78 de l'année précédente devenue indésirable en 2 litres en raison de son poids inférieur à la réglementation. La catégorie "Formule libre" bénéficiait d'un règlement très libéral, notamment sur le poids minimum des autos, obsession constante du constructeur qui pensait, par le biais de la légèreté, pallier à une motorisation insuffisante faute de pouvoir investir dans un vrai moteur de Formule 2, le BMW M12/7 en l'occurrence. Cette catégorie était utilisée à cette époque en course de côte par les autres concurrents qui modifiaient des Martini, Ralt ou AGS pour les adapter à cette discipline particulière. La course à l'armement faisait rage entre les équipes professionnelles (ROC, Mieusset, Carburol, Tarrès). C'est à cette époque que sont apparues les couvertures chauffantes pour les pneus, l'effet de sol et les jupes, les ailerons démesurés avant que la fédération ne mette de l'ordre en limitant ces excès. La nouvelle monoplace Marcadier avait été équipée

du Hart 420R de l'AM 78 (nettement en retrait face aux BMW M12/7), installé dans un châssis tubulaire renforcé par des tôles d'aluminium collées et rivetées. Les suspensions étaient celles de la barquette de l'année précédente mais les triangles utilisaient des tubes de fourche de vélo brasés au rapport poids-résistance imbattable. La carrosserie reprenait le cockpit des Formules Renault avec un nez pointu et deux petites moustaches latérales, le radiateur étant installé longitudinalement, vers le moteur. Comme à l'accoutumée, les essais furent brefs, en grande partie sur route ouverte, avec une petite escapade sur le circuit de Ledenon, dont le tracé se rapproche d'une course de côte. Dès les premières courses, il fallut se rendre à l'évidence, cette voiture et son pilote ne joueraient pas les premiers rôles dans les épreuves du Championnat de France de la montagne, la concurrence y était bien trop relevée. Roger Rivoire disputa neuf courses à son volant, avec une seconde place derrière la Chevron B40-BMW de Jean Lapière à Ledenon et une troisième place au scratch à l'Echelette. Hélas, il sera victime d'un grave accident de la route au cours de l'été et ne reprendra jamais le volant de la seule et unique Marcadier F2. Cette voiture connaîtra quand même le succès par la suite, pilotée par Michel Champelovier qui l'équipera d'un Ford BDA 1600. Après cette dernière création, une page se referma. Bien entendu de (très) nombreuses Marcadier continuèrent à alimenter les courses de côte pendant longtemps faisant la joie des pilotes peu fortunés. Aujourd'hui, l'histoire repart de plus belle avec la restauration de nombreux modèles qui participent aux courses historiques. Le nom d'André Marcadier restera ainsi gravé pendant longtemps dans l'imaginaire des passionnés de course automobile. Ce n'est que justice !



Nouvelle version du livre Marcadier

Bonne nouvelle ! Les éditions du Palmier vont bientôt éditer une nouvelle version du livre Marcadier écrit par Gérard Gamand. Cet ouvrage, qui avait connu un grand succès, est aujourd'hui introuvable car épuisé. La nouvelle édition, dans une version allégée, avec de nombreuses nouvelles images, devrait à son tour rencontrer une belle réussite.