



ESSAI MARCADIÉ 1966

N°12

MONTE-CARLO
HISTORIQUE 2007

LES PILOTES TEMOIGNENT



N°12 - 6,50 €

Mensuel
Mars 2007

Belgique : 7,50 €

L'AUDACIEUSE
DYNA Z
DE 1958



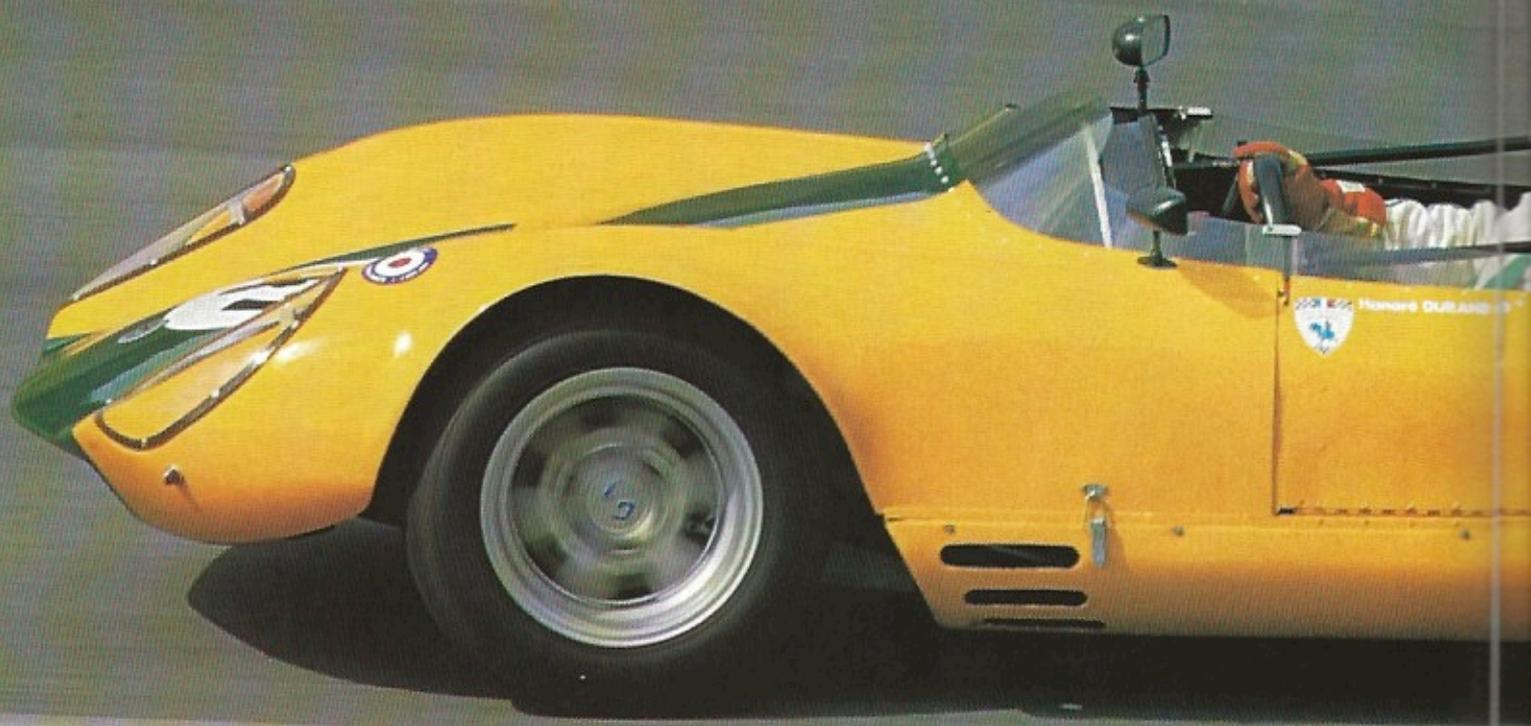
▶ ESSAI FOURNIER MARCADIÉ 1966

Une reine *de la côte!*



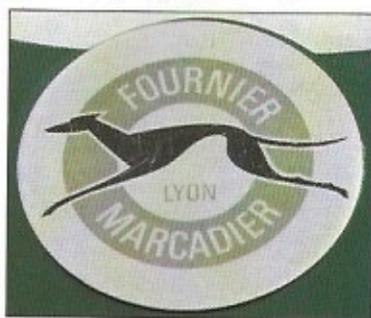
C'est sur le circuit de Charade, dans la montagne clermontoise, que nous avons pu essayer la barquette Marcadier d'un collectionneur pilote auvergnat. Les virages de Charade, plus ou moins serrés, ses montées et ses descentes, ses changements d'appuis, nous semblaient tout à fait propices à cette petite auto légère, qui a fait, des années durant, les beaux jours des courses de côtes dans toutes les régions de France.





Une Fournier Marcadier, c'est petit, tout plat, mais ça dégage une sensation de puissance contenue et de stabilité énorme, comme ça, à l'arrêt. C'est du moins l'impression première que nous fait cette auto-là, que l'on ne rencontre pas – assez – souvent au détour des réunions de voitures sportives. Cette voiture, j'en avais entendu parler, j'avais vu quelques-unes de ses sœurs lors, notamment, du Salon de Lyon, sur le stand du Club Marcadier, mais à part quantité de photos dans des revues spécialisées, c'était plutôt le désert. Un désert et une grosse envie d'en conduire une.

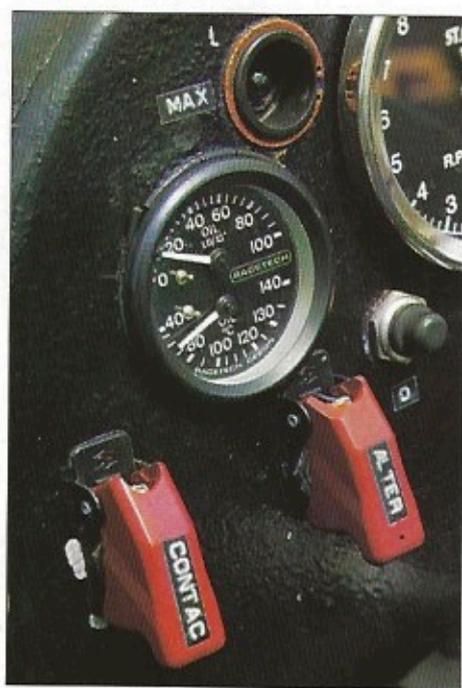
Les Marcadier sont des voitures amusantes à conduire, qu'il est possible de piloter en course via le Challenge V de V, et dans toutes sortes d'épreuves historiques, circuits et courses de côtes. Ci-dessous, le sigle Fournier Marcadier qui représente un lévrier.



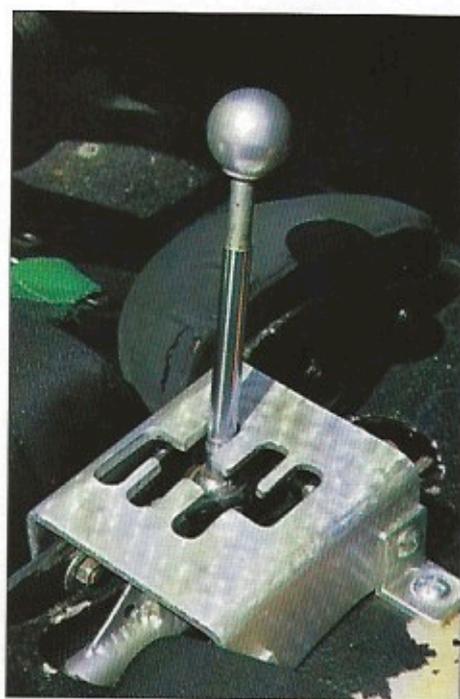
À Charade !

La voiture qui se trouve devant nous, sur la piste de décélération, face aux stands de ravitaillement, c'est elle. La Fournier Marcadier tant attendue. Elle porte le numéro d'ordre 18 (nous en reparlerons), et appartient à Honoré Durand, le célèbre coutelier de Laguiole. Le temps de s'équiper – combinaison, gants, chaussures, casque –, passons en revue son historique. Du moins, le peu qu'on en connaît. Il y a trois ans, elle était en vente chez Decombas, un marchand bien connu de la région clermontoise. Elle aurait, avant cette date, transité par le garage de la famille Stepak puis « aurait été revendue à un boulanger » dont nous ignorons le nom. Ce dernier s'en serait défait en la mettant en vente chez Decombas, déjà cité. Interrogé sur l'histoire de cette voiture, le président du club Marcadier, Pierre Tedeschi, nous a déclaré qu'il « s'agissait d'une voiture dont on ne sait pas grand-chose, si ce n'est qu'elle a peut-être été remontée à partir d'éléments épars. Ce qui est sûr, c'est qu'elle s'inscrit dans les der-

nières fabrications des Établissements Marcadier, aux environs de 1967. Cette date marque la fin de la production des barquettes qui comprennent des éléments de Barzoi: la cellule centrale et le capot avant avec des grosses ailes et une grande bouche ». Pierre Tedeschi nous confirmera qu'une cinquantaine de barquettes seulement furent construites entre 1963 et 1967. D'autre part, précise-t-il, « toutes étaient vendues en kit, c'est-à-dire que Marcadier vendait une collection de pièces détachées ». C'était au propriétaire de frapper un numéro de châssis sur la voiture pour les Mines.



Le tableau de bord avec ses boutons protégés de contact et de commande d'alternateur.



La grille du levier de changement de vitesses avec, à gauche, la marche arrière, et les cinq rapports à suivre.



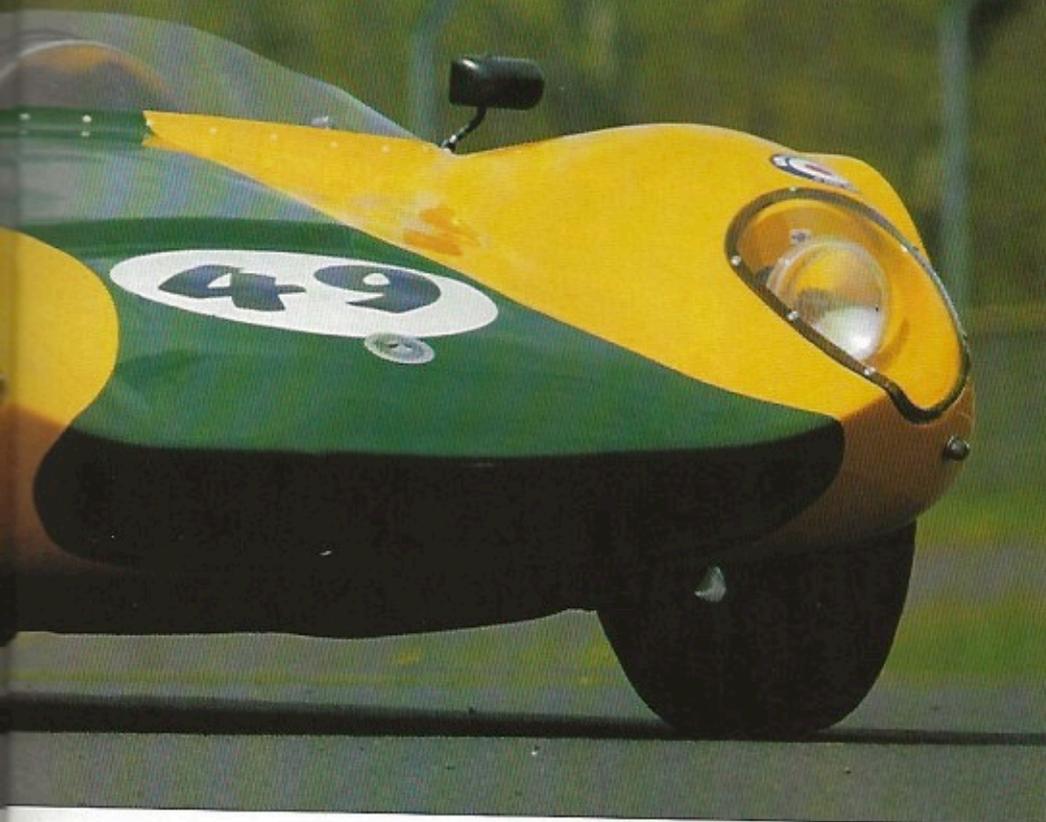
L'habitacle, biplace, avec à droite son réservoir de carburant homologué. On aperçoit les passages des tubes constituant le châssis. On note également l'arceau de sécurité et ses jambes de force arrière, qu'il faut démonter pour ouvrir le capot.



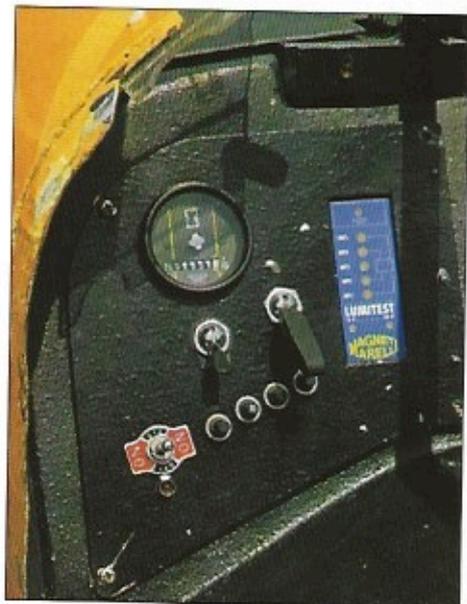
Bien campée sur ses roues – à l'arrière, on trouve des 5.25 M-13 et à l'avant des 4.50 M-13 –, aussi plate qu'agressive, la Fournier Marcadier semble être le jouet idéal pour pilotes.



Le châssis de cette légère barquette est tubulaire et emprunte ses trains de roulement aux Renault 8 Gordini.



en amateur sans souci. Comme l'explique son actuel propriétaire, le budget d'entretien d'une telle voiture reste abordable.



Une passion déjà ancienne

En trois ans, Honoré Durand a utilisé cette voiture dans des démonstrations, mais n'a pas encore couru à son volant. Notons qu'Honoré, très intéressé par Fournier Marcadier, possède également un coupé Marcadier Barzoi: «J'ai découvert cette auto magique que je ne connaissais pas», et dont il ne se séparerait pour «rien au monde» selon l'expression consacrée, mais jamais vérifiée. La passion d'Honoré pour les autos de compétition est venue sans crier gare, il y a 25 ans, alors qu'il était spectateur sur le circuit Paul Ricard, au

Castellet: «Là, j'ai rencontré des Albigeois qui couraient avec des MEP, ces monoplaces à moteur Panhard et Citroën, construites par Maurice Émile Pezous. Ce jour-là, j'ai mis le doigt dans un engrenage que je n'ai plus quitté. J'ai couru en MEP et en Monomile, faisant sept à huit courses par an. Ce sont les seuls loisirs que je me suis accordés pendant toutes ces années où ma coutellerie était ouverte 7 jours sur 7.» Et Honoré de conclure: «J'enfilais le casque et les gants, et je faisais enfin le vide dans ma tête. Pendant toutes ces années, j'ai tenu grâce à ça!» De plus, Honoré précise que les budgets pour courir en MEP étaient des plus raisonnables: «En MEP, un moteur te faisait trois saisons de courses. Un simple kart t'aurait coûté plus cher que ça!» Honoré aime bien les moteurs Panhard, lui qui a possédé une 24 BT, ainsi que des berlines Panhard, une Panhard Junior, une X 87, deux Racer 500 à mécanique Panhard et deux DB HBR5. Côté Renault, une R5 Turbo 2 vient compléter le tableau ainsi qu'une Porsche Carrera.

Sur la piste

D'abord on ajuste les ceintures. On n'y pense pas assez. D'une morphologie à une autre, il faut régler le harnais, et, dans une voiture de courses, ce n'est pas aussi simple qu'il y paraît. Clés, pinces et tournevis devront intervenir avant d'être convenablement sanglés, et de pouvoir prendre la piste. Pour le démarrage du moteur, la main se porte vers la manette rouge sur la gauche du tableau de bord, qui, une fois levé, découvre un bouton chromé que l'on pousse vers le haut pour actionner le démarreur. À mes pieds, un beau pédalier Sparco, et devant

Fournier Marcadier: comment tout a commencé!

L'histoire des automobiles Fournier Marcadier remonte à 1947, quand André Marcadier construit des cycles en duralumin dans la bonne ville de Lyon. À l'époque, il ne reçoit pas des tubes de duralumin, mais bien des feuilles, qu'il roule lui-même et soude, pour en faire des tubes! De la bicyclette, André Marcadier passe à la moto avec succès à la fin des années 1950, puis au kart, cette nouvelle discipline qui nous vient des Américains. En 1961, l'équipe lyonnaise de karting - composée de Verd, Dumont et Janoray - est même couronnée championne d'Europe, en catégorie Endurance.

Et ce sera l'automobile de courses, inspiré par la Lotus XXIII de Colin Chapman, au début des années 1960. À cette époque, André Marcadier, nouvellement associé au carrossier, lui aussi lyonnais, Marcel Fournier, décide de produire: «Une Lotus Seven à la Française. Une voiture de sport en kit pour 7 500,00 francs». Cette phrase, écrite par Gérard Crombac en gros caractères et en couverture du magazine Sport Auto de février 1965, va enthousiasmer les jeunes Français. À la suite de cette Une légendaire, les constructeurs lyonnais recevront pas moins de 3 600 lettres de jeunes gens intéressés, demandant plus d'informations!

En 1966, Fournier Marcadier sort une monoplace de promotion à moteur Renault, qui préfigure la Formule France (elle pointera le bout de son nez deux ans plus tard, en 1968). En 1967, les premiers coupés Barzoi voient le jour, dotés de portes papillon. La compétition viendra dynamiser les efforts d'André Marcadier, seul dorénavant, son équipier Marcel Fournier s'étant retiré de l'association en 1970.



SPORT
Auto une lotus seven à la française

Cette Une de Sport Auto en février 1965 a fait rêver de très nombreux jeunes apprentis pilotes.

moi, la vision extraordinaire du circuit de Charade entouré d'une montagne souple et verdoyante, baignée de soleil... Facile le métier d'essayeur!

Il faut d'abord se familiariser avec la voiture, et plus particulièrement s'entraîner au passage des vitesses, s'habituer à la sélection des rapports qui ne possèdent aucun verrouillage de marche arrière... Ça fait peur! Dès les premiers virages - et Dieu sait qu'il y en a sur ce circuit -, on se rend compte que la direction est précise et très directe, comme il convient à une voiture de cette catégorie, lui procurant une



Le cul de boîte de vitesses à 5 rapports, et le silencieux d'échappement, maintenant devenu presque obligatoire dans de nombreuses rencontres sur circuit.

Le petit monde de Marcadier

Quand on parle de Marcadier, les esprits s'échauffent et les langues se délient. Nous avons contacté quelques personnes qui vouent une admiration sans borne au constructeur lyonnais, et en premier lieu Annie Bourdier, qui a participé, entre 1993 et l'an 2000, à plusieurs saisons de courses VHC au volant d'une barquette. Ne connaissant pas grand-chose à la course automobile, elle a sagement pris des cours de pilotage au Castellet, au Mans sur la Bugatti, et sur terre à Cergy. Elle s'est rapidement prise au jeu, et André Marcadier est venu la voir courir. Ainsi est née une amitié durable entre le constructeur, qui avoue ne jamais avoir piloté en course, et sa jeune «groupie». Autre personnage incontournable de Fournier Marcadier, Jean-Paul Paoli, qui a acheté une FM en kit à l'époque, et, comme c'était sa «voiture de tous les jours», lui a même installé un toit, anticipant, comme Monsieur Jourdain, le coupé Barzoi. Depuis, de nombreuses Marcadier sont passées entre ses mains, et même celle de notre essai, il y a quelques années. Avec sa Marcadier, Jean-Paul Paoli a remporté huit fois la Course de côtes de Gassin, non loin de Saint-Tropez. Laissons-lui la parole, en imaginant son accent méridional: «Les barquettes Marcadier, c'était des saucisses vilaines! Vendues en kit, elles étaient montées n'importe comment, par les clients, et il fallait les reprendre, pour qu'elles marchent bien. J'ai mis dix ans à trouver les bons réglages, les bons ressorts, les bons pneus, et maintenant elle tient très bien la route, malgré l'essieu brisé de la R8 Gordini. Et sous la pluie, c'est un régal!»

Élément déterminant pour la pérennité de la marque lyonnaise: le club des automobiles Marcadier créé en 2001 par Pierre Tedeschi, inconditionnel de la marque lyonnaise. Ce club actif regroupe 219 adhérents et 138 véhicules, il œuvre pour la conservation du patrimoine de la marque et pour que la mémoire des deux associés perdure ainsi que leurs réalisations: karts, monoplaces, barquettes et coupés. Coordonnées: Club des automobiles Marcadier, 45, rue des Charmettes, 69100 Villeurbanne. Adresse e-mail: club_marcadier@hotmail.com, site Internet: www.marcadier.com.



DR

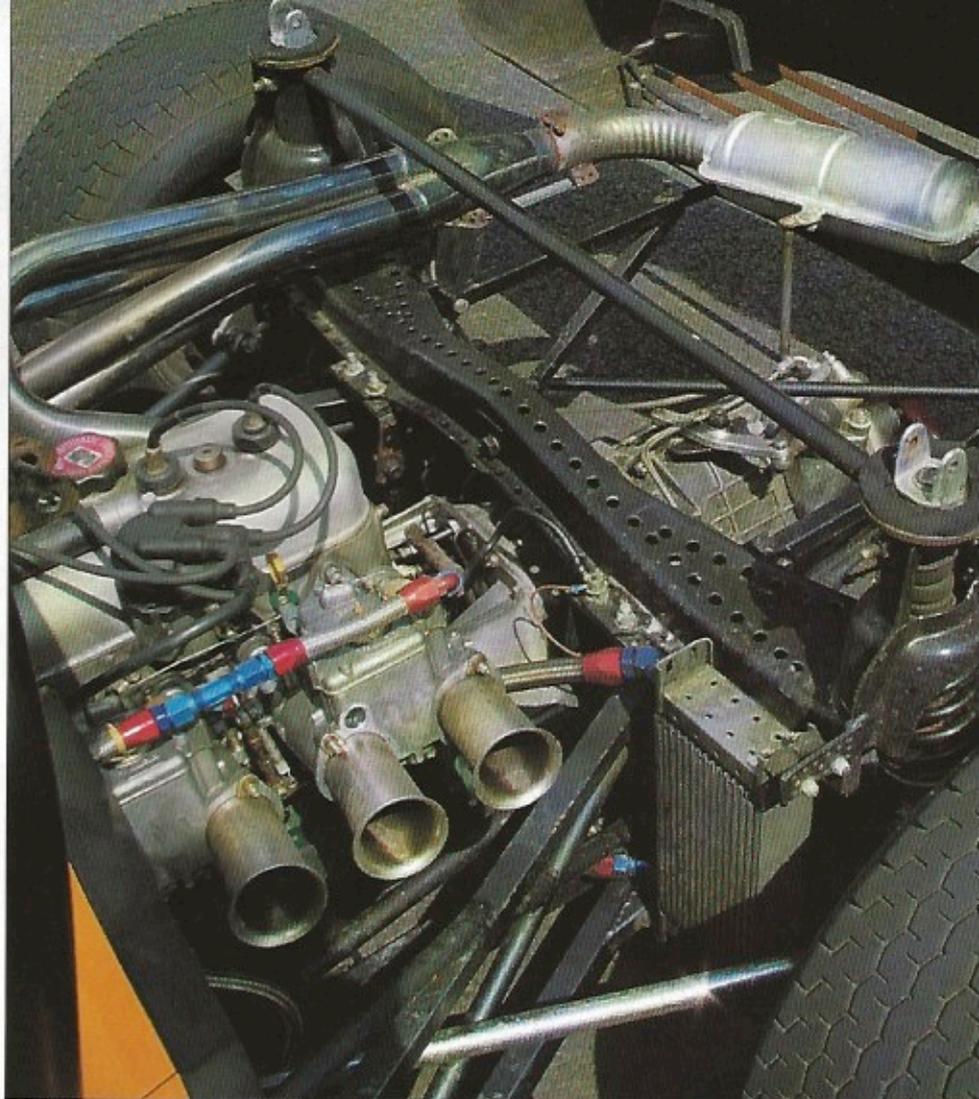


DR

Annie Bourdier, qui a piloté plusieurs années une barquette Marcadier en courses VHC, et le constructeur lyonnais, devenu son ami. Ci-dessus, la barquette d'Annie, à Montlhéry.

FOURNIER MARCADIER 1966

- Moteur: Renault 8 Gordini
- Cylindrée: 1 296 cm³
- Alésage x course: 75,7 x 72 mm
- Puissance maximum: environ 125 ch à 7 500 tr/mn
- Distribution: soupapes en tête
- Vilebrequin: 5 paliers
- Matériaux bloc/culasse: fonte/alliage
- Refroidissement: liquide
- Lubrification: carter humide, circuit sous pression
- Alimentation: deux carburateurs double corps Weber 45 DCOE
- Allumage: batterie/bobine
- Ordre d'allumage: 1-3-4-2.
- Équipement électrique: 12 volts
- Transmission: aux roues arrière
- Embayage: monodisque sec
- Boîte de vitesses: de R8 Gordini, à 5 rapports
- Type de carrosserie: barquette polyester
- Suspension avant et arrière: R8 Gordini
- Freins: 4 disques
- Direction: R8 Gordini
- Roues: 13 pouces
- Pneumatiques: Dunlop Racing, 4.50 M 13 à l'avant et 5.25 M 13 à l'arrière
- Longueur: 360 cm
- Largeur: 153 cm
- Hauteur: 68 cm
- Empattement: 227 cm
- Poids: 450 kg à vide
- Capacité du réservoir: 40 litres
- Rapport poids/puissance: 36 kg/ch



Le moteur est le Gordini 1296 cm³, en position centrale. On remarque la traverse de Renault 8 ajourée, et les trompettes des Weber.

Charade, le circuit

Les virages de Charade font maintenant partie de la mémoire collective. Gravenoire parle à nos sens, comme Gazomètre, Thilois ou Nouveau Monde. S'il n'en reste que la moitié, par rapport à ce qu'il était dans les années 1960 - 8 kilomètres, 51 virages, 180 m de dénivellation, record du tour par Chris Amon en 1972 sur Matra F1 à 166,751 km/h -, ce qui subsiste est majestueux, difficile et technique. Bref c'est un beau circuit. Un grand merci à Didier Duzelier, son directeur technique et sportif, qui nous a gentiment acceptés sur son tracé.

Circuit de Charade,
Rond point de Manson,
63122 Saint-Genes-Champanelle.
Tél. : 04 73 29 52 95.
Site Internet: www.charade.fr

Non loin du circuit, il existe une auberge où l'on est bien accueilli: Le Relais des Puy, appartenant à la famille Esbelin. Vous la trouverez à cette adresse: La Baraque, 63870 Orcines, Tél. : 04 73 62 10 51.

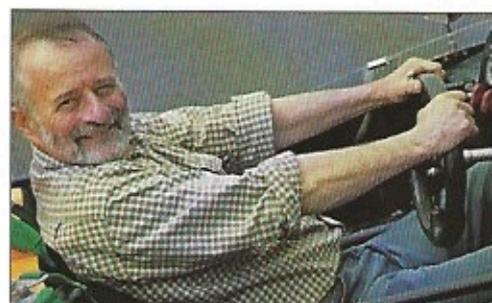
grande agilité. Premier virage, ça glisse! Deuxième virage, ça glisse! Troisième virage... Vous avez compris, ça glisse encore. Mais proprement. L'arrière qui essaye de passer devant, normal? Pas tout à fait. Au début, je pensais que les pneus étaient froids, mais une fois chauds, ça glissait encore diablement. En fait, ces pneus Dunlop Racing accusent leur âge

-une dizaine d'années- et sont durs comme du bois. La position de conduite, très basse, très allongée, est faite de telle sorte que le bas du volant touche les cuisses et qu'il faut lâcher le volant à ce moment-là puisque la main ne passe évidemment pas. Il faudra faire avec, mais un volant remonté de deux ou trois centimètres permettrait une maîtrise plus adéquate des glissades.

Une voiture pour jouer

La voiture possède un rétroviseur central qui est parfait pour voir ce qui se passe derrière, et particulièrement si la Porsche GT3 de Michelin, en essais ce jour-là sur le même circuit que nous, est en vue. Elle restera longtemps au stand, nous laissant le champ libre une bonne partie de la matinée.

Chemin faisant, un coup d'œil sur la température d'eau indique qu'elle est à 90°, et la pression d'huile à 6 kg. On ne peut pas mieux faire. Dans le seul bout droit en descente qui revient vers le centre du circuit, j'en profite pour remettre en place le siège passager qui a tendance à vouloir s'envoler. J'en profite aussi pour respirer quelques secondes. En effet, la conjugaison de la petite altitude du circuit, la chaleur étouffante de cette journée d'été et l'effort qu'il faut produire pour sauter d'un virage à un autre, en tentant de maintenir sur la piste cette petite «savonnette», puisent dans mes -maigres- réserves. Mais à peine est-on déjà rentré dans le virage qui suit cette ligne droite, après avoir descendu deux rapports, que l'on remonte vers les hauteurs du circuit en changeant un grand nombre de fois de rapport. Tout ça en écoutant le chant du 1296 Gordini, et en trouvant que pour une



Honoré Durand: « Si j'ai acheté cette voiture, c'est pour en profiter. J'avais envie de remettre le casque sur ma tête, et de passer un bon moment avec des amis sur un circuit. Bien s'amuser au volant, chacun ayant son niveau de pilotage, c'est ça qui m'amuse. »

boîte de vitesses « du commerce », l'étagement sur un circuit est finalement bien réalisé. Après une petite heure à se débattre dans la barquette, des bruits d'embayage se produisent, sur cette piste qui sollicite terriblement la boîte de vitesses et, donc, l'embayage. C'est cet incident qui mettra un terme à notre essai. De retour vers Honoré Durand, je lui rendrai sa voiture, ravi de la maniabilité de cette Marcadier, qui est avant tout une voiture pour se faire plaisir. Une voiture que j'aimerais bien essayer de nouveau, chaussée d'autres pneumatiques, des Racing ou même, tout simplement, des Michelin XAS FF, un peu usés. ■

Dominique Pascal
Photos Christian Bedei