

Marcadier AM 78

Naissance d'un Proto

Aujourd'hui, on peine à imaginer ce qu'était l'aventure invraisemblable de la construction d'une voiture de course unique dans les années 60/70.

Pierre Tedeschi, qui fut très proche d'André Marcadier, nous fait pénétrer dans les coulisses assez folkloriques de la création d'une formidable Proto 2 litres qui fit des ravages pendant la saison 1978 du championnat de France de la Montagne : La Marcadier Hart AM78.

Le récit truculent nous plonge dans un univers, hélas bien disparu, très proche de celui d'Audiard.

Retour dans une époque qui fut épique.

(Première partie)

Par Pierre Tedeschi

Les Prototypes biplace du Groupe 6 selon l'annexe J 1973, anglaises pour la plupart, m'ont toujours fasciné. Nous avions la joie de les côtoyer dans les courses de côte, bien qu'elles aient été conçues pour le circuit et notamment pour les épreuves d'endurance. J'ai longtemps préféré les Prototypes 2 litres aux Formules 2 de la même époque. Les protos anglais étaient construits avec intelligence par des firmes dont la vocation essentielle était de commercialiser des vraies voitures de course pour les amateurs. Parmi les plus connues on peut citer March (Max Mosley et Robin Herd), Chevron (Derek

Bennet), Lola (Eric Broadley), Ralt (Ron Tauranac) ainsi qu'une multitude de petits constructeurs de génie. Les courses de côtes, épreuves de proximité pour l'amateur, donnaient ainsi l'occasion de rencontrer des écuries professionnelles à partir des années 70 avec le développement des épreuves de montagne et le Championnat d'Europe. Ces Prototypes 2 litres faisaient aussi des incursions dans des prestigieuses épreuves en circuit, notamment les 24 heures du Mans. Parmi elles, le Lyonnais Robert Mieusset alias "Jimmy" qui a été un des premiers professionnels de la côte, glanant des budgets

➤ HISTOIRE D'UN MODÈLE



L'inoubliable
"Dédé" Marcadier.

de Sponsoring et aussi des victoires incontestées dues à son expérience en circuit. Il s'aligna avec les meilleures voitures possibles remportant cinq titres de Champion de France de la montagne, sans commentaires. Racing Organisation Course de Fred Stadler à Annemasse était aussi impliqué en course de côte comme importateur des châssis Chevron et Lola. Ils construisaient aussi le fameux moteur de Formule 2 Français, le Chrysler ROC qui avait été étudié par le célèbre motoriste suisse Hans Funda avant d'être victime d'un accident en essayant devant chez lui l'auto d'un client.

Mais l'écurie qui m'impressionnait le plus était le "Maublanc Racing Service" créée dans les années 70. Pierre Maublanc avait eu une carrière couronnée de multiples succès, en rallye avec les Volvo, Austin puis s'était reconverti en courses de côte sélectionnant les meilleures autos de circuit du moment. Il pilota des Abarth, Pymée puis ensuite inévitablement des monoplaces anglaises, Chevron puis March dont il assurait l'importation en France. Sont apparues aussi d'autres équipes au gré des motivations des pilotes, des règlements et aussi des budgets disponibles... Parmi eux Marcel Tarrès et Anne Baverey soutenus par Primagaz, HB2 avec Roger Damaisin et Michel Pignard, Carburol du Pétrolier Marseillais Jean Curretti, Chamberod Sport avec Yacco, Alméras-Porsche à Montpellier et j'en oublie. Il régnait souvent (mais pas toujours) une saine émulation les week-ends de course depuis les essais libres du mercredi ou jeudi jusqu'à la remise des prix du dimanche. Tous ces talentueux pilotes jouaient dans la cour des grands. Des pilotes indépendants ont réalisé des saisons remarquables à l'image de Marc Pozet qui s'adjugea le titre de Champion de France de la montagne 1976 dans son groupe sur sa Chevron

B23 2 litres bleue talonné par un pilote MARCADIER, Jean Pierre Lecomte avec sa Barquette Can Am 1300 cc.

Roger Rivoire, pilote fétiche de Marcadier

En ce qui concerne les Prototypes 2 litres, j'ai eu le bonheur de participer à la réalisation de l'un d'eux avec notre constructeur lyonnais, la Barquette AM78 déclinée en version course de côte avec des moteurs Ford ou Renault puis pour la coupe de l'avenir du Simca Racing Team. Nous devrions chaque semaine l'excellente presse automobile de l'époque dont les actualités animaient les interminables repas à l'hôtel-restaurant du Bel Air à Mions, "la Cabane" pour les intimes en raison des débuts de la famille Pey dans une simple maison au bord de la D 149. J'avais apporté le numéro de l'année 77 du Sport Auto qui présentait la Wolf Dallara Can Am qui a couru aux Etats Unis avec Gilles Villeneuve. André se trouvait au mieux de sa forme ragaillard par la présence de son pilote-chouchou, Roger Rivoire qui avait été apprenti aux nouveaux établissements Fournier-Marcadier dans les années 60. Il avait couru essentiellement en courses de côte et était né dans une famille d'agriculteurs de 12 enfants à Yzeron dans les monts du Lyonnais. Malgré cela son talent inné pour le pilotage automobile lui avait permis de faire une belle carrière échouant très près du titre de Champion de France de la montagne en 1974 au volant de la Chevron B25 - Ford que lui avait cédée Pierre Maublanc. La suite de sa carrière fut calamiteuse avec la Chevron B35 équipée d'un des premiers moteurs Chrysler



On à peine à imaginer que toutes les Marcadier sont sorties de cet "atelier" à Moins dans le Rhône !

ROC étudié en Suisse par Hans Funda, construits par Fred Stalder après le décès accidentel du motoriste réputé. Sa saison 1976 commença très mal à Bourbach, sortie de route avec l'accélérateur grand ouvert à plus de 140 km/h. La coque de la Chevron était pliée et grâce à l'aide de l'écurie Roc, elle fut changée, sans trop bourse délier pour le pilote, qui n'avait que le budget de revente de sa Chevron B25 de l'année précédente pour commencer une saison en Championnat de France. Pour 1977 le moteur Roc avait été remplacé par un Ford Hart 420 R acheté à Hervé Bayard, une occasion qui avait déjà pas mal d'heures de vol... Pour terminer ce calvaire c'est une violente sortie de route à la course de côte de Treffort qui mit un arrêt définitif à sa saison. Sous le choc, les deux parois de la coque s'étaient rapprochées pour laisser un passage d'environ 30 centimètres pour les jambes du pilote ! Avec son moral d'acier Roger plaisantait : *"j'ai du enlever les chaussures pour sortir..."*. Toujours est-il qu'il avait élu domicile dans l'atelier de Mions, le constructeur l'entendait arriver fort tard dans la soirée et se précipitait pour connaître le résultat de sa course. Roger lui disait calmement *"j'ai eu un petit accident"*. André en rigolait le Lundi matin au café dans notre bistrot favori de Mions après avoir découvert l'état réel de la pauvre Chevron.

A la suite de cet incident regrettable, la décision était prise : il fallait construire un Proto 2 litres pour "le petit" comme le surnommait affectueusement André en raison de sa taille

Jockey. Le constructeur pensait aussi que l'encombrement des Prototypes du Groupe 6 était un handicap pour la course de côte car en fait ils avaient été construits pour le circuit et les courses d'endurance.

La voiture la plus puissante construite par Marcadier

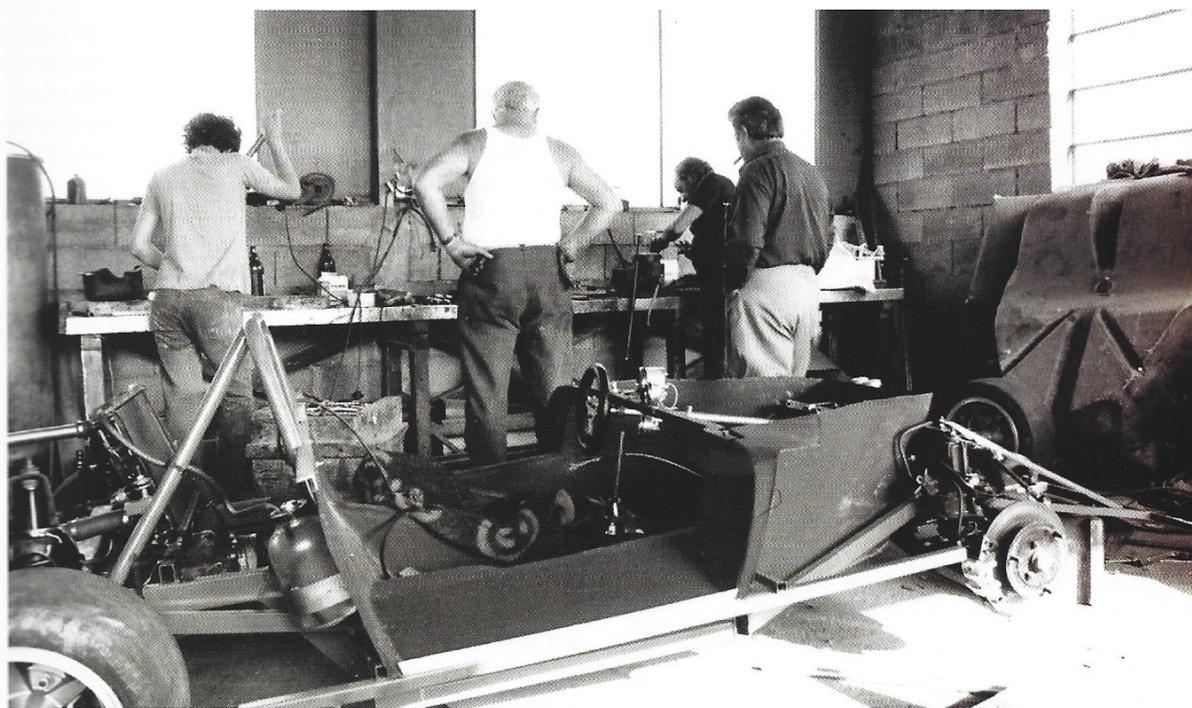
C'est à partir de cet instant que mon cerveau d'adolescent se mit à "gamberger". Chaque jour, j'avais des étoiles dans les yeux... L'inspiration pour la Barquette AM78 nous est venue en regardant la seule photo que nous avions : celle du Sport Auto de la fameuse Wolf – Dallara Can-Am. André me dit : *"le plus compliqué dans une auto c'est la carrosserie, ici c'est facile avec la partie inférieure presque parallélogramme et les 4 ailes saillantes. Pour faire les cockpits on tirera deux habitacles de la Chevron dans le moule en les rejoignant comme la March 75S de Pignard"* car la voiture de la Can Am avait un pilotage central au lieu des deux places imposées par la réglementation des prototypes Européens. En moins de temps qu'il en faut à une C.A.O. aujourd'hui, il venait de concevoir une auto originale comme à son habitude. La Wolf que nous avions en photo noir et blanc était en réalité bleu marine. Mais elle avait de "la gueule" quand même surtout vue de trois quarts arrière

avec ses roues hypertrophiées sous des ailes "garde-boue" son aileron en porte à faux hors de la carrosserie et son tromblon d'échappement entre les deux.

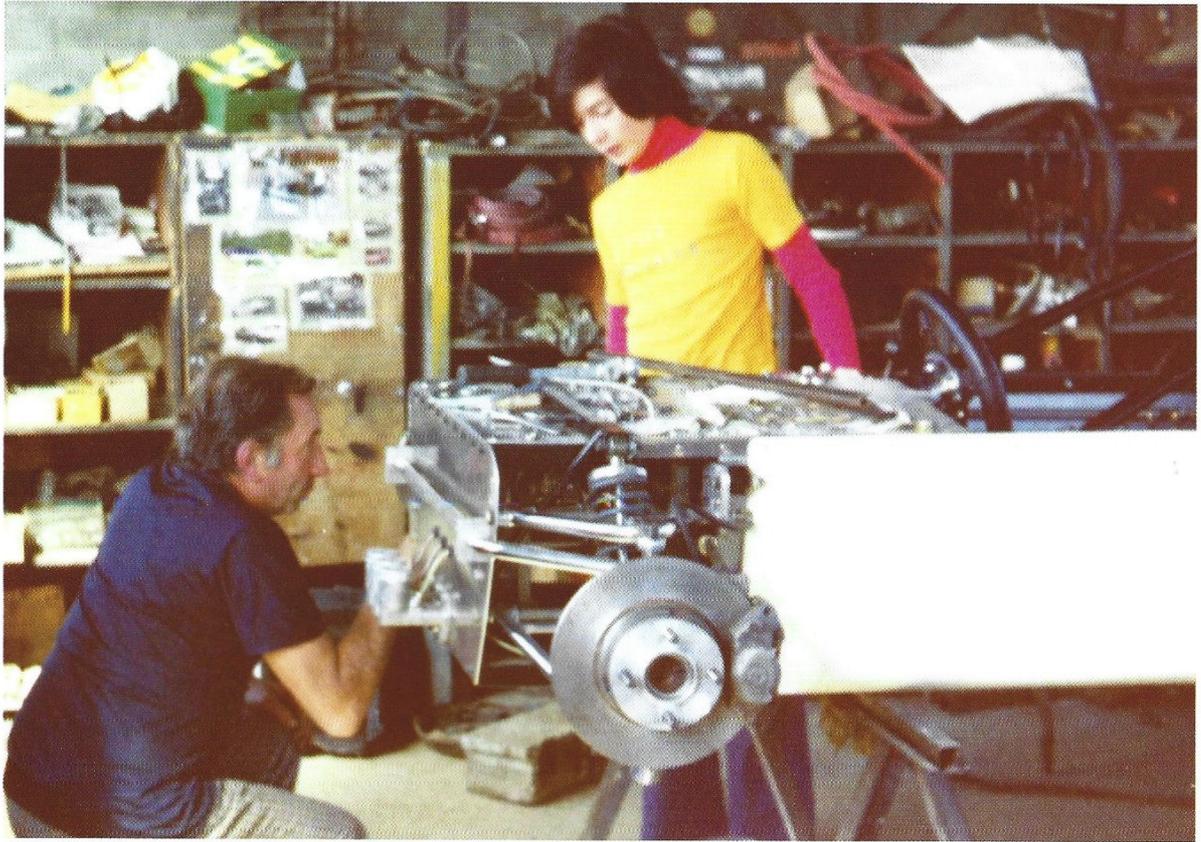
Pour le châssis, c'est évidemment un ensemble tubulaire brasé qui serait construit mais Rivoire exigea que l'on colle les tôles d'aluminium, ce qui était nouveau pour nous. Il faut dire qu'André sans le montrer était un peu "dans ses petits souliers". Il était question de faire courir sous son nom la plus puissante auto qu'il n'avait jamais construite, en course de côte de surcroît, épreuve à haut risque tant pour les pilotes que pour les personnes installées au bord de la route. Pour la "partie cycle", c'est la nouvelle RALT RT1 de Ron Tauraunac qui avait retenu son attention à la lecture du formidable magazine Auto Hebdo de l'époque que nous attendions frénétiquement chaque Mercredi. Il admirait l'ingéniosité et la simplicité de cette voiture étudiée pour le pilote amateur. Pour la suspension, la majeure partie des pièces droite et gauche étaient interchangeables, des triangles aux rotules en passant par les porte-moyeux. Ce qui simplifiait à la fois la fabrication et les pièces de rechange à emmener les Week-end de course. Pour lui, la cerise sur le gâteau était les triangles de suspension faits avec du tube carré, déjà vus sur certaines March. J'avais bien compris cette remarque, pour avoir au début transpiré pour faire des ajustages sur des tubes ronds avant de les braser. Pour le constructeur, il s'agissait d'une opération de routine

qu'il pouvait faire les yeux fermés, ce qui ne manquait pas d'étonner les visiteurs d'ailleurs. Il était habitué aux ajustages des cadres de vélo depuis près de 40 ans. Un jour, je devais avoir une quinzaine d'années André prit l'idée de m'apprendre à faire un vélo à sa façon, avec des tubes d'une épaisseur de 8 dixièmes brasés bout à bout sans manchons de raccords aux tubes, principe utilisé dans les échafaudages. J'ai renoncé rapidement et je crois qu'à partir de ce moment j'ai détesté le vélo...

Mais pour la réalisation de la nouvelle AM78, telle l'armée des ombres, nous étions en marche et rien ne pouvait nous arrêter pas même l'annexe J, avec un poids imposé de 600 kg pour un prototype 2 litres. Cette valeur était surréaliste et convenait surtout à une voiture d'endurance avec tous les équipements supplémentaires et les volumineux réservoirs qui pouvaient contenir jusqu'à 120 litres d'essence. Survoltés par ce défi inédit pour la maison nous perdions pas mal de temps en allers-retours dans l'agglomération car pour André, téléphoner était superflu, il fallait : "Y aller". Il était nécessaire d'ailleurs d'avoir le cœur bien accroché pour l'accompagner dans la 2 cv camionnette grise usée jusqu'à la corde. C'était des déplacements "express" permettant de gérer l'imprévu dans la métropole Lyonnaise avec ses rues étroites, ses rocades et ses autoroutes. Le flat-twin rugissait et souvent le témoin de pression d'huile s'allumait dans les virages pris à grande



Une véritable ruche.



Un très jeune Pierre Tedeschi (en jaune) aux côtés d'André Marcadier.

vitesse accompagnée du bruit de castagnettes des bielles. Le constructeur disait simplement : *"Penses à remettre de l'huile en arrivant"*. Ce qui n'empêchait pas de changer le moteur régulièrement, au hasard d'une nouvelle mécanique un peu mois fatiguée. Tout ceci évidemment au plus mauvais moment alors que nous avions vraiment autre chose à faire.

Relevé des côtes sur la Ralt RT1 de Miesusset

André selon son expression favorite disait : *"ce sont des mecs qui ont le cafard qui ont pondu ça"*. Je crois que mon aversion pour les Citroën et les voitures à moteur bicylindre date de cette époque, comme dirait un psy : *"ce sont des blessures de l'enfance"*. D'ailleurs les freinages d'André avec les freins en "bout de potentiel" étaient tout aussi impressionnants, j'admirais sa façon de pomper sur la pédale pour s'arrêter à temps. Tout comme sa dextérité pour monter les vitesses sans débrayer. Je n'ai pas le souvenir d'un seul incident à part le jour où les tubes mal fixés sur la galerie sont partis comme des javalots lors d'un freinage appuyé à la grande surprise des autres automobilistes et passants, mais aucun dégât ne fut à déplorer. Les transports rapides étaient une nécessité, surtout à partir de la période où son épouse Suzanne avait pris

sa retraite. Un jour nous avions besoin de talc pour faire les mastics de la carrosserie avec de la résine polyester. Joignant souvent l'utile à l'agréable le constructeur avait décidé de partir dans la matinée pour faire la "tournee des potes". Après avoir déjeuné sur le quai Perrache dans le bistrot familial tenu par la famille Mohamed, des sympathiques et accueillants immigrés d'Afrique du Nord, nous sommes rentrés fort tard dans l'après midi en ayant pu trouver seulement une seule boîte de talc chez un Droguiste. Arrivés à Mions, l'épouse du constructeur qui faisait le jardin lui demande des comptes. André dit avec son aplomb habituel et son air rigolard *"On est allé acheter du Talc de Venise"*. Il lui montrait la seule petite boîte que nous avions, elle rétorqua sèchement *"vous êtes allés où ? à Venise ?"*. Pour l'étude de la nouvelle Barquette AM78, le constructeur avec son pragmatisme et son sens pratique habituel me dit : *"On va aller mesurer la RALT de Miesusset"*. Arrivés dans le garage de la villa de Neyron, le spectacle des voitures de Jimmy étaient un véritable régal dans un magnifique atelier carrelé et organisé. Il y avait de véritables merveilles au repos : Plusieurs March formule 2, une Alpine A441 V6 Renault et bien sûr cette fameuse Ralt RT1, toute blanche. Pour les relevés de dimensions sur la Ralt, il s'agissait surtout de mesurer les épures de suspension et les dimensions de voies et d'empattement. La "méthode Dédé" faisait merveille, elle consistait à relever chaque point d'articulation des pièces de suspension en mouvement par rapport au sol. Méthode très

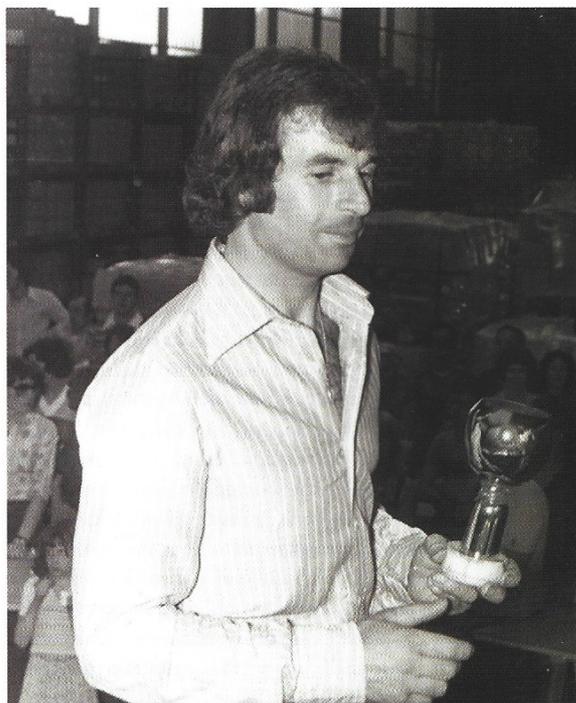
efficace si l'on conserve une garde au sol similaire et les mêmes pneus que la voiture modèle. Ce qui était le cas ici, la Ralt ayant une configuration "courses de côte" avec les fameux Good Year G 45-50, utilisés sur les Formules 2 et prototypes 2 litres de l'époque. Cependant de nombreuses pages du cahier d'écolier furent remplies par le constructeur avec un crayon et leur lecture n'était pas évidente, lui avait sa méthode et savait s'y retrouver. A l'instar de l'atelier d'ailleurs, par période il fallait impérativement faire un rangement et un nettoyage général. Le désordre s'accumulant car il s'agissait aussi de l'atelier du bon Dieu, beaucoup de clients et amis venaient monter tout ou partie de leurs autos. On devait chercher les outils sous les établis, dans les voitures, dans des caisses de bière entreposées çà et là et souvent dehors sur la pelouse, se prendre les pieds dans les multiples fils et tuyaux... Il fallait aussi se méfier de l'installation électrique qui pouvait réserver bien des surprises avec les fils qui pendaient sous les gouttières et les prises cassées. André plaisantait souvent *"Heureusement que l'inspecteur du travail ne vient jamais sinon il me passerait les menottes séance tenante !"* Toujours est-il qu'il fallait profiter de son absence pour le grand nettoyage et à son retour c'était l'engueulade assurée car il ne retrouvait rien...

Pour le projet de la nouvelle Barquette AM 78 l'essentiel était là : l'esquisse de la carrosserie, la suspension, la motorisation et quelques pièces qui seraient prélevées sur l'épave de la Chevron. Tout l'atelier se mit en marche nous étions motivés comme jamais. Tout d'abord l'ébauche du châssis fut rapidement faite dans ses grandes lignes au moyen de tubes carrés soudés provisoirement. A l'époque, la polémique faisait rage sur les avantages d'une coque en aluminium rivetée par rapport aux châssis tubulaires renforcés avec des tôles. Le constructeur pensait à juste titre qu'il s'agissait d'une technique adaptée aux voitures de course de petite série et aux constructeurs d'une certaine envergure. Cette solution facilitait la réalisation car une fois les plans terminés, on pouvait sous traiter les éléments et les assembler mais au prix d'un travail considérable de dessin industriel.

Radio Nostalgie jouait à longueur de journée

André avait coutume de répondre aux visiteurs qui demandaient où se trouvait le bureau d'études *"nous on fait les voitures d'abord et les plans ensuite !"* Ce qui n'était pas tout à fait vrai. Dès que l'idée du projet de la nouvelle AM78 fut connu dans la sphère automobile Lyonnaise, il n'y avait point de confidentialité, les visiteurs se succédaient. Des amis, des inconnus et des visiteurs de marque comme l'ami Roger Damaisin qui habitait non loin de l'atelier, Bernard Pourchet et Marc Sourd qui venait de commander un vélo. Sans oublier les sympathiques frères Duqueine qui avaient terminé leur

première monoplace de Formule Renault la VG1, l'année précédente. C'est aussi pendant cette période que j'ai connu l'entrepreneur Xavier de la Chapelle et son premier associé Michel Sauze. Il avait exhumé la marque de ses ancêtres pour construire les belles Stimula, évocations de la Bugatti 55 avec des mécaniques contemporaines, Allemandes pour la plupart. Et évidemment, la bande à Rivoire d'Yzeron, Daniel Delorme et Roger Glas notamment sans oublier la compagne de Roger : Suzy une belle blonde plantureuse toujours accompagnée de son petit caniche gris. Mais Suzy était aussi une "mère Thérèse" pour Roger s'occupant de l'intendance et de l'hébergement du pilote dans son petit appartement de Saint Priest. Elle avait aussi de la personnalité. Un jour nous sommes allés déjeuner au Bar "La Favorite" dans le 5^e arrondissement de Lyon qu'elle tenait avec son mari. Ils étaient alors en instance de divorce. Nous nous installons à une table avec le constructeur, Roger, Suzy et Ardeen un bon copain, chauffeur de bus aux Transports en Commun Lyonnais, d'origine Islandaise. Le repas se déroule dans la bonne humeur, arrosé d'un "Côtes du Rhône" non sans avoir pris l'apéritif. André tenait à ce rituel ainsi qu'aux "digestifs" qui pouvaient s'éterniser. Du haut de mes 16 ans, je m'en tenais à une "momie Ricard" et beaucoup d'eau ensuite ce qui me suffisait amplement. A la fin du repas André me fit remarquer discrètement que son pilote n'avait rien perdu de sa verdeur, embrassant Suzy comme il se doit. Puis se tournant vers Ardeen, il lui demanda : *"c'est qui le grand costaud au Bar ?"* et il lui répondit en rigolant *"ben, c'est le mari à Suzy"*... En cette année 1977, l'atelier était en effervescence



Le regretté Roger Rivoire, petit par la taille mais un sacré bon pilote.

car la nouvelle AM78 devait être prête pour le début 78. La compétition a ceci de très particulier : l'organisateur ne décale pas la date de la course si vous n'êtes pas prêts contrairement à d'autres activités où le respect des délais n'est pas vraiment une priorité. André supportait de moins en moins les visites du samedi où l'atelier exigü était franchement encombré. Des copains et des clients potentiels, il me disait souvent lorsqu'on avait quelque chose à terminer "Samedi après midi ? ah non c'est un vrai défilé, on se croirait à Carrefour !". Il faut dire que ses habitudes de travail étaient un peu périlleuses, ainsi sur l'ancestral tour à courroies il pouvait arriver qu'une demi-jante de roue s'échappe du mandrin et traverse l'atelier à toute vitesse. "Ne reste pas en face !" disait-il très conscient du danger. Une fois il en a pris une dans l'abdomen, assis par terre dans les copeaux. Il mit quelque temps pour retrouver une respiration normale. Une autre fois, la jante éprise de liberté traversa la vitre pour aller s'échoir dans le champ de maïs avec des pousses de deux mètres de haut. Tout l'atelier se mit à chercher la roue indispensable. Mais il n'avait pas son pareil pour convaincre un client. A ceux qui demandaient si les carrosseries en Polyester étaient robustes il prenait une grosse masse et tapait sur une porte de Barzoi 2 réformée. Par rapport au même impact sur la tôle, le résultat était spectaculaire. A peine une trace du marteau qui partait avec un peu de polish.

Aux amateurs qui s'inquiétaient du montage du K.I.T., il répondait selon son habitude "c'est que dalle...". Il précisait que parmi ses clients qui avaient monté une "belle" auto, il y avait des médecins, des architectes, des employés de bureau et même des fonctionnaires ! L'auditoire ne pouvait pas être sceptique, il ajoutait : en deux semaines c'est faisable... C'était d'ailleurs écrit sur tous les prospectus de la marque depuis 1971. Il aurait vendu un frigo à un Esquimo ! Combien de ménages ont été brisés par une tentative de construction domestique automobile dans le garage de maison ? Mieux vaut ne pas y penser... Radio-Nostalgie jouait à longueur de journée dans l'ancestral poste à lampe qui occupait tout le dessus du placard du téléphone. Marcel Bue l'employé de la maison dédié à la "production" avait horreur de la musique. Lorsqu'il entra dans l'atelier il coupait sèchement le poste de radio. Un jour André eut l'idée de mettre un petit transistor à l'intérieur du gros poste en bois. Marcel entre, il était fou de rage : le bouton ne commandait plus rien, la musique jouait toujours. Il arrache la prise électrique et la musique continuait de plus belle ! Il se saisit alors d'un marteau pour réduire le poste de radio en mille morceaux mais devant notre fou rire il comprit la supercherie. Les blagues du "patron" étaient savoureuses, rien ne pouvait entamer sa bonne humeur contagieuse même pas les huissiers dont il ne lisait pas les papiers bleus, tout comme le courrier d'ailleurs qui n'avait aucune importance à ses yeux surtout s'il s'agissait de factures. André était exaspéré par le téléphone qui sonnait sans arrêt de la part d'amateurs intéressés par l'achat d'un K.I.T., surtout après la parution de la revue ECHAPPEMENT qui relatait les exploits en course

des pilotes sur MARCADIER. Cependant notre constructeur de génie était un personnage complexe, gérant aux mieux les contradictions d'une vie mouvementée et bien remplie. Nous avons tous connu d'ailleurs l'ombre et la lumière... S'il était la plupart du temps le meilleur des compagnons, il pouvait devenir en un instant un tyran redoutable. Ses colères étaient aussi rares que mémorables et il ne faisait pas bon être de ses ennemis. Sa relative célébrité était sa revanche sociale et son intelligence peu commune lui permettait de résoudre simplement des difficultés qui auraient paru insurmontables à la plupart des gens. En plus des huissiers, il détestait les beaux parleurs brandissant des théories sans application réelle. Les "ingénieurs pour montres en bois" qui n'avaient rien réalisé de leur vie surtout pas des automobiles. Et comme l'atelier était "portes ouvertes" chaque jour, 6 jours sur 7, il en défilait une belle collection. Des pilotes vantant leur palmarès qui n'était exceptionnel qu'au café du commerce en oubliant que nous dévorions les colonnes des résultats du magazine Echappement pratiquement depuis 1970, date de sa création. Des constructeurs d'autos en devenir pleins de bonnes idées, étant certains de leur talent, montant crescendo dans leurs envolées lyriques. André les laissait parler, puis las, leur demandait : "des autos, vous en avez fait combien ?".

Construction du Master

Il aurait pu faire sienne la théorie d'Henry Ford "il y a trois possibilités pour vous conduire à la ruine certaine : le jeu, les femmes et les ingénieurs. Le deux premières sont les plus agréables mais la dernière est la plus certaine". En ce qui le concerne André n'aimait pas le jeu, on se demande bien laquelle des trois possibilités il préférerait... La "maquette" à l'échelle 1 de la nouvelle Barquette AM 78 progressait mais auparavant Rivoire avait tenu à remonter l'épave de sa Chevron B35 pliée à Treffort, pour pouvoir la vendre. Il reprit la première coque accidentée à Bourbach en 1976 qu'il avait précieusement gardée. L'opération avait pour but d'amener quelques sous pour sa nouvelle monture et la saison 1978. Nous avons réparé cette fameuse coque en aluminium qui n'avait que



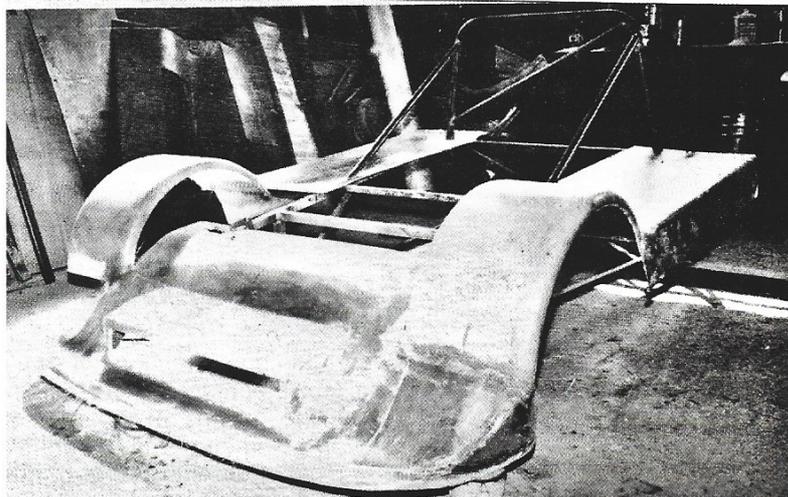
La Wolf Dallara qui fut la source d'inspiration.

des dommages minimes. Pour les éléments de suspension endommagés Roger avait quelques pièces de rechange et André a joué du chalumeau, ce qu'il savait faire à merveille, pendant quelques jours.

Cette fameuse coque le surprenait constructeur et attisait son esprit sarcastique. En effet, nous nous sommes aperçus qu'une fois vissés l'arceau et le couple en mécano soudure sous celui-ci plus le faux châssis arrière, la rigidité de l'ensemble était très moyenne. Il était possible de faire bouger la partie arrière avec les mains en se saisissant des deux berceaux arrière en leur extrémité. Ce n'était pas totalement surprenant la conception de la coque était selon le principe du moteur semi-porteur, c'est-à-dire qu'il faut monter l'ensemble moteur boîte pour renforcer l'ensemble. Mais quand même, ceci a été une grande découverte pour nous, surtout pour une monoplace de 300 ch avec des roues arrière surdimensionnées et un aileron avec un porte à faux arrière impressionnant.

André avait de multiples raisons d'être amer car de tout temps "la rumeur" colportait que ses autos manquaient de rigidité. Certes, elles avaient des défauts et certains modèles avaient un soubassement moins réussi que d'autres. Pour le constructeur les coques étaient surtout pratiques pour industrialiser des petites séries, leurs volumes pleins donnaient une impression de solidité et une bonne rentabilité pour un constructeur qui pouvait vendre une pièce de rechange complète avec le tarif qui va avec... Pour avoir assisté à des redressages maison de châssis, même avec des tubes de section modeste notamment sur les Barzoï moteur central, l'ensemble a beaucoup de "nerf". Il faut vraiment "tirer dessus" ou chauffer au bon endroit pour le remettre d'aplomb. Par contre, ce manque de rigidité a pu exister sur certaines versions qui paraissaient moins importantes aux yeux du constructeur ou dans l'optique d'obtenir un poids vraiment minimal. Il fit l'économie de quelques diagonales ou entretoises qui auraient été bienvenues et comptait exclusivement sur les tôles en aluminium rivetées.

Le constructeur avait appris la technique des cadres tubulaires soudés au début de sa carrière avec les bicyclettes et surtout les fameux Tandems. Il avait aussi fabriqué des chaises de cuisine en tube, du mobilier de jardin et dans un autre registre des meubles en "formica" en vogue dans les années 50. Il maîtrisait parfaitement la technique du stratifié qui consistait à coller avec une presse un empilage de couches de bois et un revêtement en matière plastique sur le dessus. Il avait même réalisé un comptoir de bistrot qu'il dut certainement avoir le loisir de "roder". En ce qui concerne les assemblages en tubes, il disait : un cadre de vélo et une fourche c'est le plus difficile à faire. L'ensemble dans une version extra-légère peut peser environ 1,2 kg et porter un cycliste de 120 kg, soit un rapport de 1 à 100. Il n'a y pas d'autres constructions métalliques qui ont un tel rendement. Peut-être avait-il raison. André avait acquis une réputation enviable de fabricant des plus cotés de l'après-



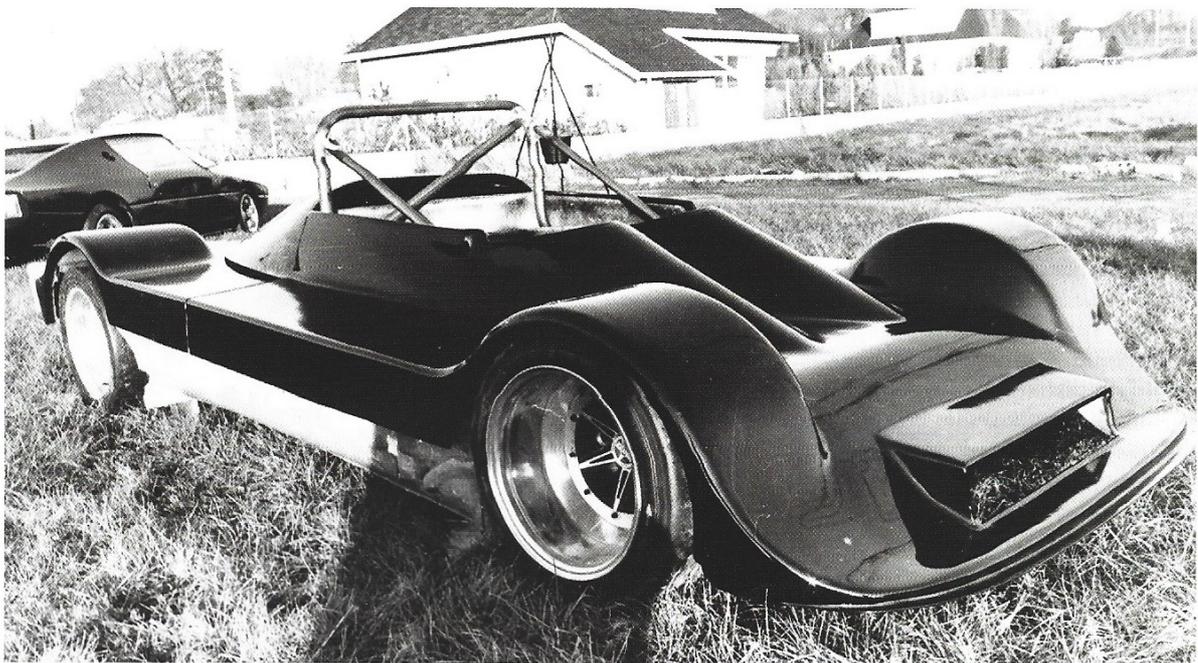
Les éléments se mettent en place.

guerre pour ses réalisations de vélos sur mesure en acier ou en dural.

Au printemps, le prototype de la nouvelle Barquette AM78 était bien avancé. Nous avons fait un châssis sommaire dans ses volumes généraux avec les cotes de l'implantation mécanique relevées sur la Chevron. Le tout était posé sur le sol de l'atelier avec quatre boîtes de conserve de la même hauteur déterminant la garde au sol. Puis commença l'ébauche de la carrosserie, les 4 roues de la Chevron étaient posées au sol et le master entamé en tenant compte du débattement de la suspension en hauteur. Le principe d'André était très logique : modéliser la voiture dans sa position définitive au sol ce qui faisait gagner du temps en mesure et calculs fastidieux.

Le bureau d'études était sur sa grande table de salle à manger qui comportait une pile de ses magazines préférés, Echappement et Auto Hebdo sur le dessus.

Pour la construction du Master nous avons réalisé les quatre parties saillantes de la carrosserie : les passages de roues. Ce sont des garde-boue de mobylette coupés en deux dans le sens de la longueur et rejointes avec du contre-plaqué en l'humidifiant pour lui faire prendre la forme. Une lame du capot de la Chevron avait servi pour la partie basse du capot sous le radiateur. Les deux cockpits avaient été faits avec deux pièces coupées et ajustées dans la moule de la Chevron. Pour le dôme au-dessus du moteur, c'est une bulle d'habitable d'ULM en plexiglas qui a servi de moule. Elle était parfaite



La Marcadier AM78 commence à ressembler à une voiture de course !

au démoulage mais la bulle elle-même avait gardé des traces irréversibles an raison de la cire et de la résine de polyester , au grand dam de son propriétaire.

Il l'avait amenée pour le projet d'avion Ultra Léger Motorisé Marcadier, dont le prototype a pris son envol devant nos yeux médusés sur l'aérodrome d'Ambérieu en Bugey par un bel après-midi de printemps. Je regrette de pas avoir emmené un appareil photo. Le pilote essayeur était moniteur de pilotage mais son occupation principale était un rôle de clown dans un cirque. Après le "tour de chauffe" habituel des avions pour voir si toutes les commandes fonctionnent bien, l'ULM prit son envol en bout de piste. J'étais tétanisé mais pas le constructeur, il disait *"tu vois c'est pas si compliqué de faire un avion"*. Toujours cette confiance indéfectible en sa bonne étoile...

Après réflexion sur la difficulté de l'Aéronautique à moteur Citroen 2cv, André décida d'arrêter les frais .Il disait : *"c'est quand même un peu dangereux : on risque de blesser quelqu'un"*. L'ULM Marcadier était bien sûr "fait maison" pour un moindre coût. Les ailes en toile étaient cousues sur la machine de l'atelier qui avait servi à faire les capotes des "Bamby" et "Savane". Les tubes en Dural cintrés sur des gabarits faits maison. Le comble de la difficulté s'est produit après que le constructeur ait décidé de fabriquer lui-même l'hélice en bois avec un modèle qu'on lui avait prêté. Pour les essais le premier exemplaire a été monté sur "l'avion" attaché à un cerisier sur la pelouse entre l'atelier et la maison du constructeur. Le moteur prit ses tours dans le vrombissement de l'échappement libre et tout se passa bien jusqu'à un grand bruit qui fit penser à

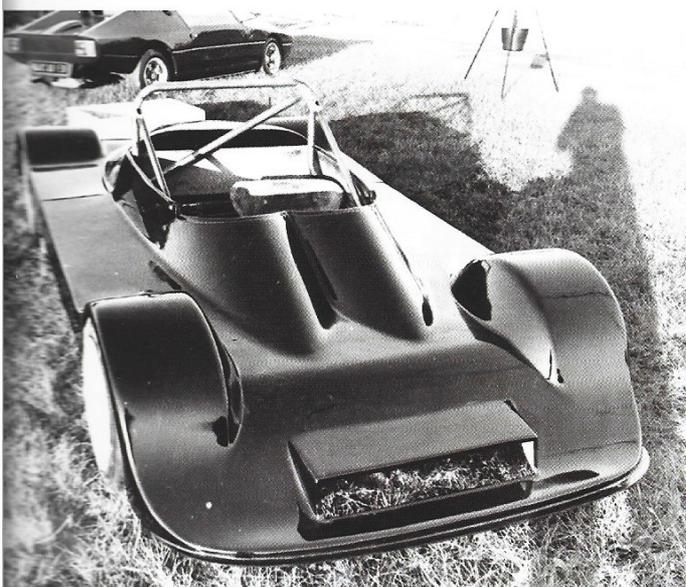
une bielle qui "serait sortie". Mais le moteur tournait toujours et ô stupeur la moitié de l'hélice avait disparu ! On ne l'a d'ailleurs jamais retrouvée et la difficulté du moment était d'arrêter l'engin animé de soubresauts impressionnants dus au déséquilibre de la moitié d'hélice toujours en rotation ! On ne pouvait plus approcher du bouton d'arrêt du contact et il a fallu jongler un bon moment avec un grand balai pour l'atteindre. Ma seule inquiétude était que quelqu'un nous surprenne et décide d'appeler la police qui nous aurait fait enfermer sur-le-champ !

Pendant ce temps Rivoire "veillait au grain" pour sa future voiture et d'un calme olympien devant ces excentricités disait au constructeur *"Marca quand vous aurez un moment..."*. André malgré son air jovial et débonnaire était très conscient de la réalité du risque en courses de côtes surtout avec une voiture aussi puissante capable de figurer dans le haut du tableau. De surcroît, le pilote serait son "chouchou" de l'époque. Toutes les forces vives de l'atelier étaient mobilisées mais à effectif vraiment réduit. Le perfectionnisme pour les choses essentielles de Roger, qui pouvait surprendre lorsqu'on le connaissait superficiellement, a été salutaire. Par exemple il exigea des combinés ressort- amortisseurs Bilstein qu'il avait dans son stock de pièces. Ils utilisaient le principe de la pression de gaz intérieur qui provoquait la détente et accompagnait ainsi le ressort et par conséquent la roue sur le sol. C'était une licence "De Carbon". Pour en avoir monté sur mon premier Coupé Barzoï, la différence de comportement était spectaculaire par rapport à un amortisseur classique. Mais le constructeur avait horreur de ça pour la bonne et simple raison qu'il ne

roulait pratiquement pas dans ses voitures. Lorsque quelqu'un voulait l'emmener il disait : *"je ne monte pas là-dedans , je sais comment c'est fait..."*. A cours de l'été 1977, le montage avait tranquillement pris sa vitesse de croisière. L'aileron arrière qui avait été retenu par Roger était une copie de celui monté sur les Ralt RT1 fait par le constructeur des fameuses Debora, Didier Bonnet. Il était fixé sur la boîte Hewland avec un robuste tube horizontal d'un diamètre conséquent des dérives latérales épaisses en aluminium. Le gros problème était que sur notre "copie" le mat horizontal provenait du commerce traditionnel avec une épaisseur conséquente, en acier de surcroît. Sur les Ralt il devait être soit en aluminium, soit en acier fabriqué avec une épaisseur plus modeste. Lorsque le constructeur nous vit décharger cet aileron du coffre de la voiture de Roger et qu'à deux personnes il était vraiment lourd, il manqua de s'étouffer et dit : *"vous allez mettre ça !"*.

Montage définitif de la Marcadier AM78

Puis vint la grande discussion avec Rivoire sur les épures de suspensions. Nous avions été échaudés par la difficulté d'adaptation des pneus Michelin à carcasse radiale sur la Monoplace FR77 de Quitton qui avait causé la désaffection du pilote pour une auto probablement bien née. André avait réalisé une maquette de la cinématique des épures de suspensions avec les dimensions relevées sur la RALT RT1 de Jimmy Mieusset et nous avons reproduit celles-ci sur le châssis à l'échelle 1. Le montage définitif de l'AM78- Rivoire commença à l'été dans la chaleur éprouvante de l'atelier sous les tôles de la toiture qui ne comportaient aucune isolation.



Il n'y a plus qu'à installer le moteur Hart.

La bande des copains d'Yzeron de Roger venait régulièrement. C'était un groupe soudé qui s'était formé au début de la carrière du pilote Lyonnais. Il y avait notamment Roger Glas et Daniel Delorme, mécaniciens et chauffeur du "camion". Les poids lourds successifs de Roger étaient des vieux engins réformés usés jusqu'à la corde et les voyages pouvaient prendre des allures de "salaire de la peur". Daniel Delorme raconte : *"dans les années 70 j'avais attelé la remorque et la Chevron de Roger Damaisin. J'arrive en bas de la montée de Choulans (à Lyon) et stupeur, des automobilistes me font des signes désespérés pour m'expliquer que l'attelage était encastré dans les glissières quelques virages plus haut. Roger avait une consigne très stricte pour ses chauffeurs : "attention tu es assuré à l'assurance "fais gaffe" ou "méfie-toi" !"*.

Pour l'assemblage définitif de la nouvelle AM78 nous n'avons pas eu beaucoup de difficultés car nous avons fait un montage "à blanc" avant de donner le châssis à peindre en époxy. Les diverses pièces d'accastillage avaient été chromées ainsi que les suspensions et l'arceau. Nous attaquions la partie la plus plaisante où l'on voit prendre forme la voiture avec de belles pièces et de beaux matériaux comme l'aluminium. Roger et le constructeur m'avaient confié une tâche ingrate et parfaitement inutile : celle de diminuer au tour les têtes des vis "BTR" pour gagner du poids. Une opération fastidieuse pour gagner environ 100 grammes pour toute la voiture. Le pilote avait exigé que l'on collât les tôles de renfort du châssis avant de les riveter. Nous avons utilisé de l'Araldite et après un essai nous nous sommes rendu compte que l'assemblage était vraiment collé ! Je n'osai imaginer le travail nécessaire s'il avait fallu enlever une pour réparer le châssis en cas de sortie de route.

Puis vint l'installation de Rivoire dans le cockpit, opération à laquelle il accordait beaucoup d'importance. Nous avions un siège baquet de Martini Mk 17 et le pilote ayant une taille "jockey" (moins d'un mètre soixante) il n'y avait aucune difficulté à trouver une bonne position de conduite dans le minuscule habitacle. Nous l'avions centré au maximum obligeant à décaler la tringlerie de boîte à vitesse qui passait au milieu de l'emplacement théorique du passager. Par contre il fallut réaliser quantité de pédales de frein et d'accélérateur pour que Roger soit enfin satisfait. En lisant "Classic and Sportcars" qui montrait l'habitacle d'une Lola T212, j'eus une idée : mouler un deuxième siège de Martini que je collerai au siège du pilote en faisant une partie centrale pour rejoindre les deux sièges. Je fis part de cette idée au "commandatore" en lui montrant ma revue avec la photo de la Lola. J'essayai un refus catégorique ! Selon lui il s'agissait de finasseries inutiles pour ingénieurs désœuvrés qui alourdiraient la voiture... Qu'à cela ne tienne, j'ai moulé un siège en cachette et profité de la "pose repas" du samedi pour mettre à exécution mon projet. Tout le monde était content et le pilote bien installé.

(Fin de la première partie). ■

AUTODIVA

Le magazine de l'Histoire de la course automobile

Le Mans 1955

L'étrange création
de Carlo Mollini

n° 48



N° 48 - 3^e trimestre 2021

L 16866 - 48 - F: 9,90 € - RD



Marcadier AM78

Naissance d'un proto (Deuxième partie)



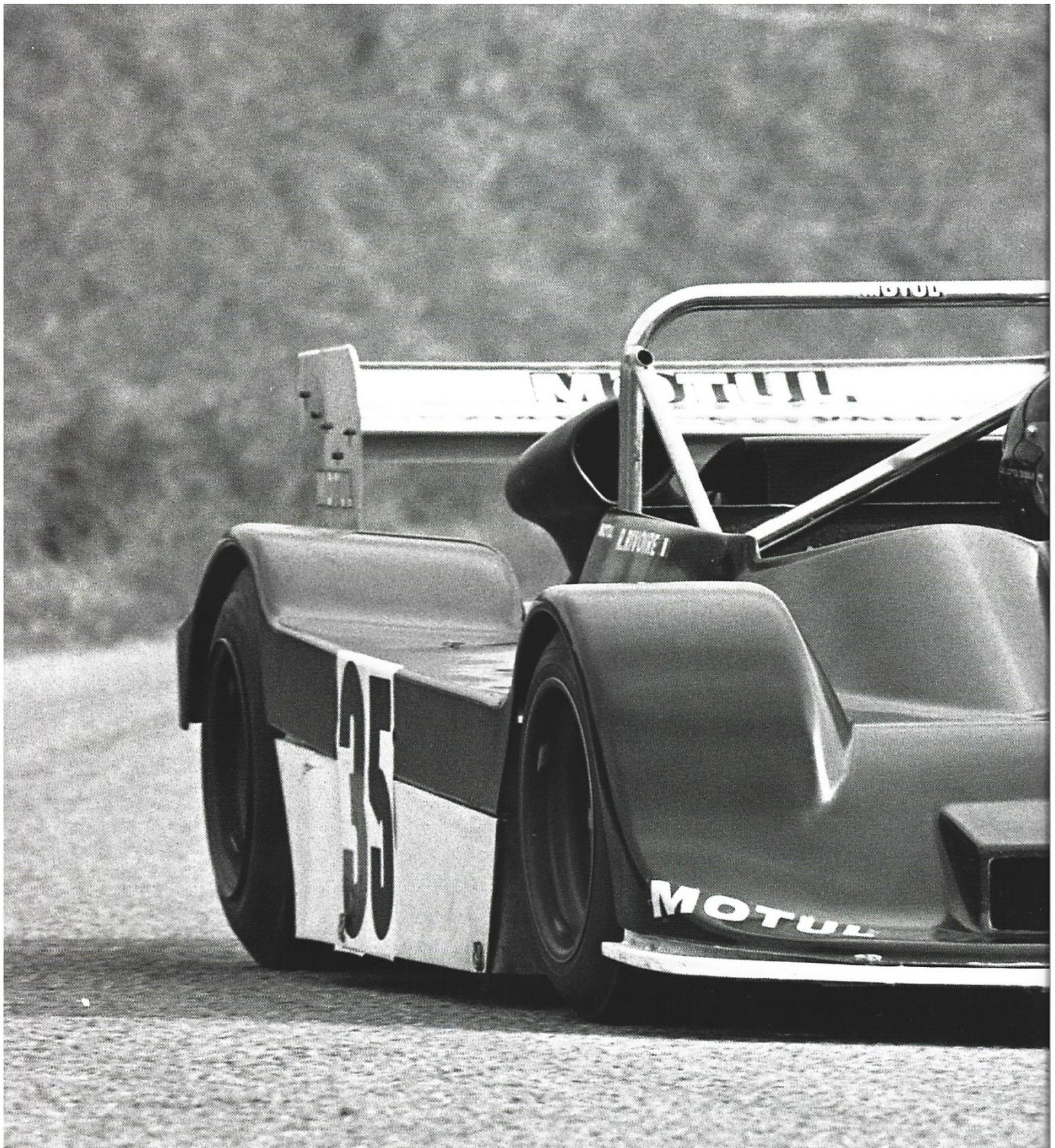
G.R.D

L'histoire d'un Phénix éphémère



CTA-Arsenal

Un désastre français



Marcadier AM78

> HISTOIRE D'UN MODÈLE



Roger Rivoire à la course de côte d'Avernes en 1978 (Photo Jacques Privat).

Naissance d'un Proto

Par Pierre Tedeschi

impression moyenne en raison de ses faibles dimensions mais en la suivant, on pouvait admirer son capot arrière fuyant surmonté de l'aile de la Ralt. Ses roues arrière de 15 pouces de large lui donnaient une allure monstrueuse sans compter le gros "tromblon" de l'échappement qui crachait des flammes gigantesques. Un jour, Ardeen un fidèle de l'équipe, nous avait emmené dans sa Volvo 144 bleue dans la fameuse ligne droite du Bel Air. Roger très en forme nous double avec environ 80 km/h de plus dans un vacarme assourdissant. André était installé à côté du conducteur de la Volvo, moi à l'arrière et soudain la Barquette AM78 semble échapper à son pilote dans la grande courbe avant le Bel Air. Roger la rattrape de justesse et vient se garer sur le parking du restaurant. J'étais tétanisé par l'incident car les voitures arrivaient en face sans comprendre ce qui se passait. André dit : *"Il a quand même un bon coup de volant, le petit"*. Le pilote enlève son casque noir aux couleurs Motul et nous dit tranquillement : *"Elle doit manquer un peu de chasse..."*. Le débriefing s'est terminé au comptoir du Bar du Bel Air, un peu comme la présentation à la presse des nouveaux modèles des constructeurs.

Premier roulage sur le circuit de Lédenon

Tout était parfait dans cette organisation, pourquoi construire un circuit à Lyon ? Nous avons le nôtre avec l'atelier à proximité. Nous étions au mois de septembre 1977 après son *"déverminage local"* la Barquette AM78 était prête pour ses premiers essais sur le circuit de Lédenon près de Nîmes, grand moment pour nous tous. Ce circuit était particulièrement prisé des pilotes de courses de côte pour son tracé qui se rapprochait des épreuves de montagne. C'est Guy Bongiovanni qui avait organisé le déplacement en prêtant son camion Mercedes et sa berline 300D flambant neuve. Guy était un ami d'André, un homme d'une gentillesse exceptionnelle, concessionnaire à Lyon pour les motos Italiennes et surtout plusieurs fois champion de France Side-Car en circuit, avec des machines improbables. Nous avons chargé la Barquette AM78 dans l'utilitaire MERCEDES, sa petite taille faisait merveille car elle passait de justesse par les portes arrière du fourgon.

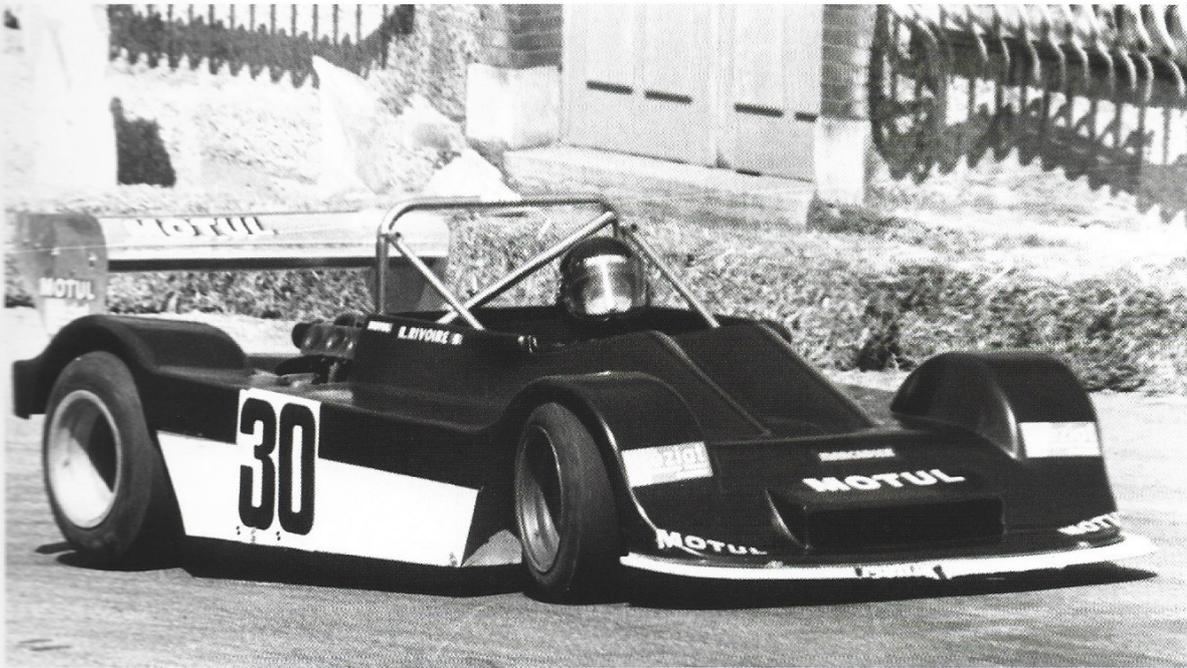
Le premier galop d'essai sur circuit s'est bien déroulé, la boîte à eau nous joua des tours car le clapet du bouchon de remplissage était insuffisamment taré nous obligeant à remettre du liquide de refroidissement. Roger aligna les tours avec une régularité de professionnel, peu bavard mais tout était enregistré. Au second arrêt, il me dit : *"vérifie le serrage des roues arrière"* ce qui fut fait, sans constater de problème particulier. Mais nous avons enlevé le capot arrière pour une vérification générale et le constructeur avait remarqué que

les tirants de suspensions bougeaient au serrage des roues. Il bondit dans la caisse à outils pour chercher une clé Allen pour vérifier le serrage des chapes de suspensions sur le châssis que nous avions modifiés à la dernière minute pour permettre le montage des nouvelles jantes Gotti. Effectivement elles se desserraient, le pilote ayant remarqué un problème dans le train arrière en attribuant celui-ci aux roues. Avant toute autre séance de roulage, le constructeur a exigé que nous fassions des points de soudure sur ces chapes avec le poste *"à l'arc"* que Monsieur Bondurand, le propriétaire du circuit, nous avait prêté. Nous avons pu reprendre la route de Lyon en fin d'après-midi, satisfaits de notre séance d'essai. Nous étions accompagnés des fidèles de l'équipe qui avaient participé à la construction de la nouvelle AM78. Il y avait Jean Pierre Vion, *"Chabert"* le mécano de génie et Ardeen chauffeur de bus aux TCL à Lyon, propriétaire d'un Barzoï vert avec lequel il s'est fait flashé par les premiers radars à 180 km/h dans les trémies de la rue Garibaldi en pleine ville de Lyon.

Pour ma part, j'ai fait le trajet du retour dans la camionnette Mercedes conduite par Roger et Suzy sa compagne ainsi que son fidèle caniche gris. Après avoir tenu un bar à Lyon elle avait une mercerie à Villeurbanne, André plaisantait : *"Roger fait les touches et Suzy les retouches !"*. En cet hiver 1977 nous étions heureux comme personne, en moins d'une année nous avions concrétisé notre projet, elle était là devant nous cette Barquette AM78 Ford Hart 420R 2 litres. J'étais cependant un peu déçu par la présentation de la carrosserie, sa couleur noire brute de démoulage lui donnait un aspect encore plus minuscule qu'elle ne l'était en réalité. J'avais fait un projet de peinture pour la carrosserie avec un fond blanc et décors rouges inspiré par la Chevron de Jean Lapierre que nous avions vu à la course du Colombier. Mais nous n'avons jamais eu le temps de redémonter la carrosserie pour la faire peindre.

La saison 1978

Le pilote avait l'air content, les essais lui avaient donné satisfaction et la saison 1978 s'annonçait sous les meilleurs auspices. Vu de l'extérieur, les *"automobiles Marcadier"* ressemblait à un petit groupe d'originaux, des électrons libres qui voulaient profiter de la vie plutôt que subir les contraintes du monde moderne. Il fallait aussi avoir une grande force de caractère et une volonté de fer pour travailler dans des conditions matérielles très précaires. Les locaux étaient sommaires, l'outillage ancestral, aucune logistique et surtout finances exsangues. Il fallait se débrouiller par soi-même sans trop compter sur le *"Commendatore"* dont l'absentéisme était chronique par période. A 16 ans pour moi, il s'agissait d'une sacré école de la vie et un apprentissage hors-norme



Casque GPA première génération pour Rivoire.



L'instant fatal : la pesée lors de la course du Beaujolais à Marchamp.



Le départ spectaculaire de la course d'Avernes, à une quinzaine de kilomètres de Cergy Pontoise (Photo Jacques Privat).



de la débrouille. Mais objectivement nous avons une bonne productivité, car pour l'année 1977 nous avons réalisé la nouvelle Barquette AM78 en deux versions Ford Hart et coupe de l'avenir Simca, terminé la monoplace FR77 d'Alain Quitton, produits quelques Kits du nouveau Barzoï 2 et travaillé sur l'ULM en mettant fin à l'expérience aéronautique. Tout ceci avec une estimation d'au maximum 2 à 3 équivalent temps-plein. Je venais à l'atelier en dehors de ma scolarité qui me paraissait bien ennuyeuse, je préférais largement "L'University of Mions".

Au mois de février 1978 nous étions impatients de participer à la première course de côte. Dans la revue Echappement nous guettions les forces en présence avec les indiscretions de l'intersaison. Elles étaient d'un niveau relevé : Chevron B36, Lola T297, TOJ ainsi que de nombreux châssis anciens remis au goût du jour. Pour la motorisation c'était majoritairement le BMW M12/7 qui était choisi donnant un avantage significatif par rapport à notre Hart 420R de 6 ans mais il ne fallait pas négliger le moteur ROC dont la dernière version était particulièrement efficace. Mais ce moteur BMW dont le couple et la plage d'utilisation faisait merveille était hors de portée financière pour Roger Rivoire, il fallait 100 000 Francs. Nous avons construit l'ensemble de la voiture avec environ la moitié de ce budget : moteur révisé mais à moitié, aucun pneu neuf et des éléments prélevés sur le stock de pièces d'occasion de la Chevron B35.

Pour le "pilote d'usine", il n'était pas question de participer à n'importe quelle course sans discernement. Le premier critère était évidemment financier. Il se servait de son petit carnet d'adresses et de sa notoriété acquise lors de sa saison 1974 avec la Chevron B25 que lui avait cédé Pierre Maublanc. Cette année il avait terminé second du championnat de France derrière Jimmy Mieusset. La suite de sa carrière avait été calamiteuse. Croyant bien faire, Roger avait acheté une Chevron B35 munie du tout premier moteur ROC qui était loin d'être au point. Il enchaîna sorties de roues et contre-performances jusqu'au remplacement du ROC par le Hart 420R, mais trop d'années s'étaient écoulées pour prétendre intéresser un sponsor qui aurait permis d'acheter du matériel neuf. La proposition de notre constructeur tombait à pic, il aurait une voiture d'un nouveau modèle en redescendant en Groupe 6 pour envisager de marquer des points au championnat, le groupe 7/8 des Formules 2 étant devenu beaucoup trop relevé.

Mais Roger se rendit vite compte qu'avec un tel moteur capricieux à souhait, il était illusoire de viser les courses de championnat de France. Donc, il décida de faire les courses "rentables". Ces épreuves étaient celles qui permettait de bien figurer au classement général et surtout d'empocher une prime de départ bienvenue pour reconstituer la trésorerie anémique.

Il négociait ces fameuses primes en appelant l'organisateur avec sa petite voix timide mettant en avant sa nouvelle et inédite voiture : la Marcadier AM 78.

"Ils vont nous prendre pour des bohémiens."

La saison 1978 commença mal, Roger s'était engagé à la première course de la saison à Chanaz dans l'Ain. Le jeudi précédant la course le moteur refusa de démarrer. C'est le samedi soir tard que nous avons trouvé la panne. La nuit était tombée et nous avons sorti la voiture dans la cour, nous nous sommes aperçus que dès les premiers tours de démarreur des étincelles jaillissaient derrière le tableau de bord. Il y avait un désordre dans le faisceau électrique qui coupait l'allumage. Mais il était trop tard pour Chanaz. S'en suivit une période de "flottement", le constructeur n'était pas vraiment content. Nous avons terminé l'auto dans l'hiver assez tôt pour que Roger puisse faire quelques essais plutôt que de se contenter de notre unique journée à Lédénon. Au lieu de cela, notre pilote avait de longues périodes d'absence et il avait attendu l'avant-veille de la course pour s'occuper de sa voiture. Il faut dire qu'il menait une vie de bohème avec sa nouvelle compagne et remontait des voitures d'occasion accidentées pour gagner un peu d'argent.

Le bouquet, c'est qu'il avait amené dans la cour son nouveau camion transporteur qui faisait vraiment triste. Roger avait déniché on ne sait où un vieux Saviem-Man orange avec les ailes en dentelle mangées par la rouille. De plus, le démarrage de ce camion était lui aussi laborieux. Pour le constructeur cela faisait beaucoup. Il fulminait : "en plus du Hart, c'est le camion qu'il va falloir réussir à mettre en route pour aller aux courses ! Heureusement que je n'y vais jamais, ils vont nous prendre pour des bohémiens !" Une veille de départ, il a fallu ressouder sur place les tuyaux d'assistance de freinage qui s'étaient fendus ! Ce qui était certain par-contre c'est que la nouvelle Barquette AM78 avait une présentation soignée. Hormis le fait que nous n'avions pas trouvé le temps de la peindre, tout était très beau. La carrosserie d'ailleurs était sortie du moule dans bel état de surface et ceci ne choquait personne avec quelques autocollants.

La première course de la nouvelle Marcadier a eu lieu le 23 avril à Tonerre dans l'Yonne. Roger remporte le groupe 6 et se classe 4e au scratch devant une concurrence assez peu relevée. Le 3^e était Bernard Etienne Grobot sur une Formule 2 March 772 BMW. Intrigué par cette nouvelle Barquette, il vint faire un tour à l'atelier la semaine suivante où nous avons mis en chantier deux nouvelles AM 78, une à moteur 1600 Gordini

pour le pilote savoyard Jean Brochon et l'autre à moteur 1600 Cosworth pour Palmer, un autre savoyard. Bernard Etienne dit au constructeur : *"dimanche dernier à Tonerre, je me suis placé en spectateur dans une enfilade de virages, personne ne passait aussi vite que Rivoire. Sa voiture semblait voler au-dessus de la route et se jouer des difficultés !"* Nous étions rassurés, outre le fait que Roger était un très bon pilote, la Marcadier AM 78 était une voiture bien née. Mais Bernard Etienne faisait le même constat que nous : quel dommage de ne pas avoir monté un moteur BMW. Il aurait été intéressé par une Barquette semblable pour remplacer sa March mais le constructeur ne cherchait pas vraiment les clients et le carnet de commandes était bien rempli pour l'année 1978.

Le 30 avril à La Bachellerie sous une pluie battante tout le week-end, nouveau souci avec le moteur qui refuse de démarrer pour la première montée d'essai. Roger répare et remporte le groupe 6 laissant l'Alpine A441 de Theuil à près de 6 secondes. C'est Max Mamers sur March 772 BMW qui s'adjuge la victoire au scratch après un festival de sorties de route avec des voitures qui s'entassaient dans le piègeux gauche avant l'épingle. La course suivante se déroulait à Neufchatel en Bray le 4 mai, sous un soleil radieux qui vit un record de spectateurs qui s'étaient déplacés en masse. Rivoire termine second du groupe 6 à une seconde et 4 dixièmes derrière la Lola de Jean Philippe Grand. Comme prévu l'antique moteur Hart ne pouvait pas lutter dans les lignes droites face au redoutable Ford BDG Pipo. Pour le scratch Hervé Bayard avec sa Ralt RT1 BMW

coiffe sur le poteau Pierre Maublanc sur sa March 772 BMW. Trois jours plus tard, le 7 mai à L'Anguille, Roger s'adjuge la victoire au scratch dans un plateau squelettique mais l'objectif était atteint, empocher des primes et faire connaître la nouvelle Barquette Marcadier. Puis vint la course de Bais Montaigu le 15 mai. La route reste humide tout le week-end, impossible d'être compétitif avec des vieux pneus pluie *"en bois"*. Roger se classe 4e du groupe 6 derrière Rossiaud, Grand et Lateste.

A Avernès Rivoire remporte le groupe 6 et se classe second au scratch derrière Hervé Bayard et sa nouvelle Formule 2 Ralt RT1 BMW. Le correspondant de la revue Echappement avait mentionné : *"Rivoire place sa Marcadier à une remarquable seconde place au scratch dans un style fort spectaculaire améliorant son temps des essais de 48 centièmes"*. Au Colombier, il s'agissait de la première course en Championnat de France pour Roger et sa nouvelle Barquette AM78. En groupe 6 ses adversaires les plus sérieux étaient Jean Ortelli sur sa magnifique Alpine A441 Renault V6 et Marc Montmayeur sur Lola T297 BMW. Nous avons fait le déplacement dimanche après-midi avec André et Daniel Delorme pour assister à une vraie catastrophe. Le moteur HART de Roger a bégayé tout le Week-end, ratatouillant à chaque sortie d'épingle privant la MARCADIER d'une victoire de groupe possible sur le tracé sinueux du Colombier. Montmayeur et Ortelli étant handicapés par le faible rayon de braquage de leurs autos, c'est Duby chanceux qui s'adjuge le groupe 6 sur sa Chevron B23 1600 Ford. Le 28 Mai à Gorcy, changement de musique, le



Une des rares photos en couleur de la Marcadier AM78.

Hart est en forme et il sonne clair. Rivoire remporte le groupe 6 facilement devant Jauslin sur Lola T286 V6 Renault. Roger se classe 5^e au scratch derrière Marcel Tarrès sur sa nouvelle Ralt RT1-BMW.

La course suivante avait lieu le 4 juin au mont Revard au-dessus d'Aix les Bains dans un décor féérique avec un soleil radieux. Nouvelle désillusion, le moteur cafouille. Chabert le mécanicien de Rivoire est obligé de suivre à pied la Marcadier, du parc concurrent jusqu'au départ, avec batterie d'appoint et pipette d'essence de peur que le moteur ne cale en route. C'est pourquoi sur les photos de course on aperçoit souvent la Barquette AM78 sans capot moteur et sans boîte à air, faute de temps pour les remettre avant le départ. Jean Louis Bos étrennait un nouveau BMW M12/7 Mader dans sa Chevron B36, il remporte le groupe 6. Roger termine 3^e du groupe 6 derrière Genoud sur sa Chevron B23 Ford BDG. Le 11 juin à l'Echelette, le moteur Hart est de nouveau en forme. C'est un grand succès populaire, le public s'est déplacé en masse. Aux essais c'est Jean Lapierre le régional de l'étape, très en forme, il réalise 1'46''29 sur sa Chevron B40 BMW devant Pierre Maublanc sur March 782 BMW en 1'48''43 et Rivoire en 1'48''72 sur sa Marcadier. A la course Roger remporte le groupe 6 et se classe au général 3^e derrière Jean Lapierre et Pierre Maublanc à une seconde.

Pour autant que les résultats de la nouvelle Barquette AM78 soit bons dans l'ensemble, le constructeur n'était pas totalement satisfait, surtout après son déplacement au Colombier. Il disait : *"ce n'est pas de la course automobile mais de la loterie. Roger ne fait rien pour solutionner le mauvais fonctionnement du Hart et nous sommes à mi-saison ayant remporté une victoire de groupe sur deux, au bon vouloir du moteur !"*. Il avait raison, nous avons bien travaillé, le nouveau châssis était à la hauteur ne posant aucun problème de mise au point et d'efficacité. Le fonctionnement du moteur incombait totalement à Roger, c'est lui qui avait fourni la mécanique. Nous n'étions pas motoristes et il aurait pu trouver une solution avec Pipo. Le manque de moyens financiers n'était plus un argument valable les caisses du pilote s'étant remplies depuis le début de la saison. Il n'était pas question de changer de moteur mais de réparer celui que nous avions.

Le 18 juin à Soissons Rivoire faisait figure d'esseulé en groupe 6, aucun autre Prototype 2 litres n'était engagé. Il fallait se battre contre les Formules 2 pour la meilleure place possible au scratch. C'était une course de côte assez particulière sans beaucoup de dénivelés mais de grandes courbes rapides mettant en évidence la tenue de route des voitures. La Marcadier était à l'aise sur les tracés sinueux, le sera-t-elle avec ces grandes courbes rapides ? Et bien oui ! Roger a été impérial tout le week-end, le moteur mettait moins en évidence son manque

de souplesse et sa paresse à reprendre des tours depuis les bas régimes. Rivoire termine 4^e au scratch derrière Hervé Bayard sur Ralt RT1 BMW vainqueur, second Freddy Roland sur la même auto et Jean Lachaud sur sa March 772 BMW talonné par la Marcadier à moins d'une seconde. A Foret Auvray le 25 juin nouvelle contre-performance de Rivoire et sa Marcadier AM 78 qui termine 3^e du groupe 6 derrière les Lola Ford de Dominique Lacaud et Jean Philippe Grand, bien qu'étant dans la même seconde à l'issue de la première montée. Cette épreuve perdue au cœur de la Suisse normande vit la victoire de Sylvain Lachaud sur March 772 BMW.

Désastre en Beaujolais

Puis vint le 2 juillet et la fameuse course du Beaujolais où nous avons été victime d'un traquenard organisé par d'autres concurrents du groupe, notamment Jean-Louis Bos, Jean Duby et Bruno Sotty. Roger Rivoire avait dominé (et largement) le groupe 6 lors des deux montées d'essais du Samedi réalisant le temps canon de 1'54''2 battant le record du groupe. Le dimanche matin, Carole, la fille du constructeur m'avait emmenée dans sa Simca 1000 Rallye bleue tandis qu'André nous a rejoint avec son ami Hugo dans sa splendide CX Prestige Turbo gris Elysée. Il régna rapidement une effervescence inhabituelle dans le parc concurrent et nous étions installés à quelques encablures de l'entrée du parc concurrents. Les copains d'Yzeron de Roger, Daniel Delorme et Roger Glas viennent nous prévenir d'un bruit persistant de réclamation à l'encontre de la Marcadier. Avec son calme habituel Rivoire se présente pour la 1^{ère} montée de course où il fait encore le meilleur temps du groupe 6 devant Jean Louis Bos sur sa Chevron B36 BMW. Nouvelle effervescence dans le parc et c'est Paul Petit, le commissaire technique, qui vient nous prévenir amicalement de l'imminence de la réclamation. L'après-midi pour la seconde montée de course Rivoire ne se présente pas au départ et Bos ne parvient pas à améliorer son temps du matin, ridiculisé par la Marcadier. Débriefing avec le constructeur et les copains à Roger qui nous disent que les deux protagonistes du groupe 6 sont en train de lester leurs autos en mettant une batterie de camion et en remplissant leurs réservoirs d'essence. Ce qui était facile sur les Chevron car c'étaient des voitures d'endurance qui pouvaient emmener 120 litres d'essence ! A tricheur, tricheur et demi, et le constructeur décide que nous aussi nous allons lester. Mais comment faire, nous n'avions qu'un réservoir d'essence de 10 litres. Nous avons alors démonté les roues arrière dans le but d'y mettre de l'eau à l'intérieur puis chargé celles-ci dans la CX de notre ami Villanova, un habitué des coups tordus.

Nous voilà partis à la recherche d'un point d'eau discret que

nous avons trouvé chez un brave paysan tout étonné que les roues des autos de course soient gonflées à l'eau. Mais la difficulté était de taille, il fallait faire entrer l'eau par un trou de 8 millimètres seulement après avoir démonté une vis de l'anti-déjantage de la jante. André avait fait un tuyau avec plusieurs réductions pour passer d'un diamètre d'environ 25 millimètres à 8 millimètres. C'était long à remplir, fuyait de toutes parts. Nous avons mis autant d'eau que nous pouvions en plus d'une heure de temps. De retour au parc fermé dans l'après-midi nous avons remonté les roues et avons eu confirmation de notre convocation à Beaujeu pour vérification du poids de la Marcadier. Nous sommes arrivés les derniers, tout le monde avait été pesé et était reparti sauf Bruno Sotty qui surveillait les opérations. Il n'y a eu aucun contrôle du niveau d'essence et la réglementation stipule que la pesée doit s'effectuer réservoir(s) vide(s).

Si cela était ainsi pour nous, on peut imaginer qu'il en avait été de même pour les autres concurrents qui pouvaient mettre jusqu'à 120 litres d'essence, donc un lest très facile. Daniel Gache avait préféré être déclassé plutôt que de présenter sa Lola T297 au pesage. En vieux renard, il connaissait le résultat d'avance et préférait ne pas hypothéquer ses futures participations. Toutes les voitures des autres protagonistes étaient miraculeusement au poids, donc au-dessus du poids minimal de 600 kg. La bascule indiquait 572 kg pour notre Marcadier, nous étions donc mis hors course et Bos s'adjudgeait le groupe 6 suivi par Duby. Le complot avait parfaitement fonctionné.

La remise des prix dans l'école de Marchamp fût mouvementée, curieusement Jean Louis Bos était absent ainsi que Bruno Sotty, seul Duby défendait cette cabale ignoble dans un langage primaire. Roger Rivoire voulait en venir aux mains malgré son déficit de carrure par rapport à son interlocuteur. Nous l'en avons dissuadé et sommes rentrés à Mions. Le correspondant de la revue Echappement avait écrit : *"Les Chevron de Duby et Bos accusaient respectivement 645 kg, ce qui est beaucoup, et 595 kg soit la limite du poids réglementaire. La Marcadier 572 kg, Rivoire est donc déclassé au profit de Bos"*. Toutes les données du constructeur indiquent un poids d'environ 570 kg pour une Chevron B36 avec moteur Ford ou BMW, et non de 25 à 65 kg au-dessus ! Nous avons certes alourdi la Marcadier en mettant de l'eau dans chacune des deux roues arrière. Selon madame Chapouton de la société Gotti une jante 073R pèse 5.920 kg et la maison Villarino indique qu'un pneu Goodyear G50 pèse environ 10 kg, soit un total d'environ 16 kg. C'est moi-même qui ai porté les roues seul avec leur eau pour les mettre dans le coffre de la Citroen CX et d'en remonter une sur la Barquette. J'étais loin d'être un athlète à 16 ans (ni aujourd'hui d'ailleurs) et le constructeur se moquait régulièrement de mes bras de *"marchande de poisson"*. Nous n'avions pu alourdir les roues au



Quelques "sponsors" copains.

maximum de 10 ou 15 kg sinon j'aurais été incapable de les porter seul, idem pour le remontage.

Un sentiment d'injustice

Avec certitude, le poids réel de la Marcadier se situait aux alentours de 550 kg. Bien que notre Barquette AM78 soit de plus faibles dimensions, il était difficile de faire plus léger qu'une coque de Chevron. Nous nous en étions rendus compte en remontant la B35 de Roger. Michel Pignard disait : elle se tortille sous tes fesses, tu le sens bien en appui ! Dans le châssis tubulaire de la Marcadier, il y avait double technologie : les tubes plus les tôles comme une coque. De plus il s'agissait de la période des voitures du groupes 6 et Formule 2 *"spéciales côtes"*, elles étaient souvent construites ou reconstruites dans un souci d'allègement maximal par des ateliers spécialisés comme ROC ou Navarro (le technicien émérite pas le commissaire de police). Rien ne nous dit que la voiture de Bos pesait effectivement les 570 kg annoncés par le constructeur. Les Chevron trichaient au minimum d'environ 30 kg et nous de 50 kg, où se situe la différence ?

Dans la morale car il y avait peu de vérifications du poids des autos à l'époque et tous les concurrents du groupe 6 en 2 litres savaient pertinemment que leurs prototypes n'atteignaient pas le poids de 600 kg. Il avait été fixé par la FIA pour des voitures d'endurance et pour les 24 heures du Mans car elles embarquaient un tas d'équipements supplémentaires : phares, alternateur, second réservoir... Par conséquent, tacitement personne ne s'amusait à déposer réclamation pour ce motif car ce sont toutes les 2 litres du groupe 6 qui auraient été mises hors course !

Pendant longtemps le constructeur disait en rigolant à qui voulait bien l'entendre, avec son goût du paradoxe: *"nous avions fait une Barquette à moteur Hart de Formule 2 de 300 cv mais il manquait 120 kg alors ils nous ont déclassé ! La vérité était toute autre..."* André lui-même entretenait une légende selon laquelle ses voitures étaient ultralégères. Certes elles l'étaient mais pas autant qu'il l'affirmait. Ainsi on pouvait lire sur la documentation du Barzoï *"poids en ordre de marche : 420 kg"*, alors qu'il se situait en réalité environ 150 kg au-dessus. Il ne fallait pas s'imaginer que le festival Marcadier-Rivoire durerait toute la saison 78. Régulièrement se trouvaient photos et classement détaillés dans Echappement tous les mois et chaque semaine dans Auto Hebdo.

Les exploits relatés avec précision de La *"Marcadier AM 78 Hart 2L"* devant les Lola BMW, Lola Ford, Chevron BMW, Chevron Ford, Lola Chrysler Roc... Qu'est ce cela aurait été si nous avions eu un moteur qui fonctionnait normalement ou un BMW M12 ! Nous étions déçus par cette mise hors course du Beaujolais mais pas surpris outre mesure. J'avais suggéré au constructeur de faire appel de cette décision. Elle n'aurait pas montré que la Marcadier était au poids mais aurait mis en évidence que les Chevron ne respectaient pas non plus le poids minimal et que la réclamation du Beaujolais était déloyale car les voitures des protagonistes avaient été lestées juste avant le pesage. Pour effacer cette défaite, j'avais émis l'idée de vendre la Barquette de Rivoire avec un moteur 1600 pour être au poids minimal de 565 kg et avec le produit de la vente acheter un moteur BMW M12 et refaire une Barquette AM79 au poids réglementaire, ce qui était facile. Car lorsqu'il

est question d'alléger la tâche est difficile mais pour alourdir, il n'y a aucun problème et ce n'est que tout bénéfice pour la rigidité de l'auto.

Epilogue

La Barquette AM78 Rivoire avec un BDA 1600 fut bien vendue à Jacques Grandjean, mais Roger garda l'argent pour lui au grand dam du constructeur qui ne voulait pas réaliser une AM79 - BMW mais être indemnisé pour le châssis roulant que nous avions fabriqué. Mais dans le fond André s'en moquait, rien n'avait de prise sur lui, sauf la maladie qui lui a fait vivre un véritable calvaire les dernières années de sa vie. La course n'était pas sa tasse de thé en raison des moyens financiers nécessaires. Il voulait simplement réaliser de belles autos, performantes et originales sans beaucoup d'argent dans notre *"cabane au fond du jardin"*. Nous étions les plus heureux du monde et je donnerai cher pour revivre cette période. Quant à Roger Rivoire, il repartit l'année suivante avec une nouvelle monoplace Marcadier Formule Libre toujours avec le moteur Hart mais sans grand succès. La barre était trop haute face aux écuries ROC, MRS, Carburol, Tarrès... qui développaient des Formules 2 spéciales course de côte avec de gros budgets. Roger eu un grave accident de la route dans l'été 1979, il s'est remis tant bien que mal et a disputé quelques courses de Formule Ford dans les années 85 avec une voiture prêtée par le concessionnaire Ford Veyet à Lyon. Il décéda hélas en 2009 au terme d'une longue maladie. ■

Roger Rivoire à l'attaque dans les courbes d'Avernes en 1978. (Photo Jacques Privat).

