

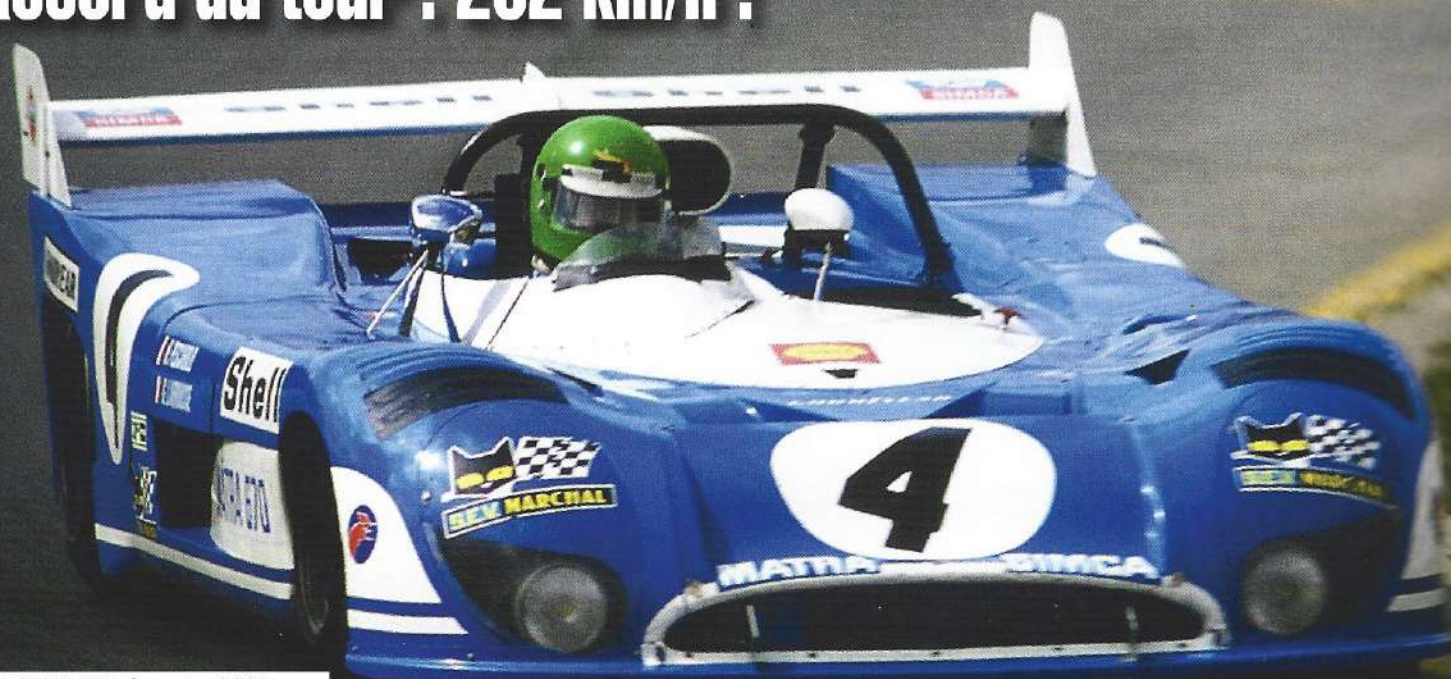
# AUTODIVA

Le magazine de l'Histoire de la course automobile

## Pescarolo, Spa 73

Record du tour : 262 km/h !

n°47



N° 47 - 2° trimestre 2021

L 16866 - 47 - F: 9,90 € - RD



**Sur la piste**

Marcadier Barzoi 1971



**BMW**

Constructeur F2 (1967-1970)



**Rouen-les-Essarts**

Le toboggan "made in Normandie"

# Marcadier

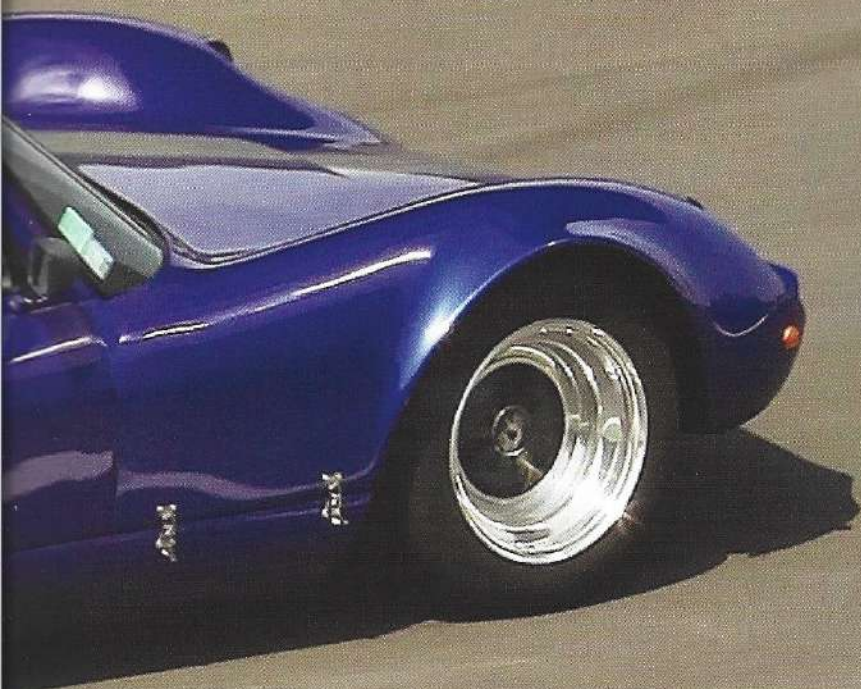
Le chef d'œuvre de Dédé



# Barzoï

Lorsque cette voiture fut présentée en 1967, elle frappa les esprits. Après la barquette Fournier Marcadier FM01 apparue en 1963, la monoplace Aral née en 1966, qui aurait dû être la première Formule France, ce coupé Barzoï était réellement spectaculaire. Imaginez les 98 cm de ces coupés aux couleurs vives garés dans les rues ! Très vite les commandes affluèrent à Mions et ce furent plus d'une centaine de kits qui furent vendus entre 1967 et 1974. Aujourd'hui, cette voiture est devenue mythique. Il y a longtemps que je voulais vous en présenter un essai. C'est aujourd'hui chose faite sur le circuit de Magny-Cours pour un exemplaire restauré à la perfection.

Par Gérard Gamand



L'histoire de cette voiture est incroyable. Elle illustre parfaitement ce que fut la passion brûlante d'innombrables jeunes gens des années 60/70. "Dédé" Marcadier, qui nous a quitté en avril 2013, était un homme totalement hors norme. Un Gône de Lyon qui avait des doigts d'or et une imagination surréaliste, prête à tous les défis techniques et à toutes les aventures "piquantes". Ses frasques mémorables ont alimenté la chronique lyonnaise pendant des années. Je connais particulièrement bien cette histoire parce qu'en 1968, j'étais allé à Mions dans l'espoir secret d'acheter un de

ces coupés Barzoï qui venaient d'être présentés. Originaire d'une famille très modeste je n'ai jamais pu trouver la somme nécessaire à la réalisation de ce fantasme. Mais je connais également bien cette aventure parce que, quarante ans plus tard, Pierre Tedeschi, alors Président du Club Marcadier, me proposa d'écrire le seul livre qui allait être consacré à cette saga spectaculaire. Cet ouvrage rencontra un succès inimaginable et fit l'objet de trois tirages ! Quand je débutais mon propos, au début de cet article, par le fait que l'histoire de ce Barzoï est incroyable, il faut vous l'expliquer. Yves Martin, un grand



*Le petit coupé attire tous les regards.*



Yves Martin règle les rétroviseurs. C'est indispensable sur un circuit.

fan de la marque avait raconté, au moment de la réalisation du livre Marcadier : *"J'avais 26 ans et l'un de mes voisins (Gorse à Tassin la Demi-Lune Ndlr) avait acheté depuis quelque temps une barquette. Elle me faisait fantasmer jusqu'au jour où j'ai rencontré deux autres fans de la marque : Montandraud et Cohen. Sur les recommandations de Montandraud, je suis allé un samedi matin à Mions. C'était le jour où on démontait la toiture du nouvel atelier. Je vois André Marcadier et il me dit en désignant un coupé Barzoï avec sa carrosserie – tiens, si tu le veux tu prends celle-ci – Ce fut aussi simple que cela. Comme souvent chez Marcadier, premier arrivé premier servi ! Ma voiture avait été montée par Paul Artuso dit "Krutcho", qui faisait son apprentissage de carrossier chez Dédé. J'ai ensuite acheté un ensemble moteur boîte de R16 TS et j'ai travaillé comme un fou pour terminer ma voiture. Achetée en octobre 1970, j'ai réussi à la faire passer aux mines et obtenir ma carte grise "sans marque, type original" en juillet 1971. Malheureusement, j'ai vite compris qu'il y avait un problème : la garde au sol n'était que de 5 cm et je n'arrivais même pas à sortir de mon garage à cause de la hauteur du seuil ! Finalement, après quelques semaines de galère, je suis resté "planté" sur une bouche d'égout du côté de Gerland... j'ai alors décidé de vendre mon Barzoï qui*

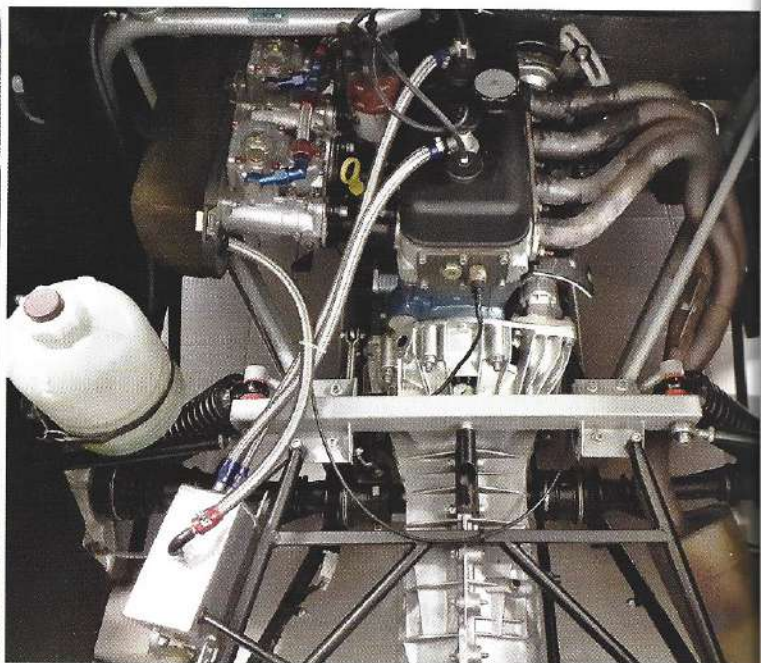
*était inutilisable sur route."* Mais l'histoire ne s'arrête pas là car de nombreuses années plus tard, Yves Martin, par le plus grand des hasards, a réussi à racheter "sa" voiture : *"C'était sur le stand du Club Marcadier au salon Epôqu'auto 2004, un visiteur nous expliqua que son frère possédait un Barzoï en pièces détachées. Le lendemain, le frère en question était venu nous voir avec la carte-grise de son auto. J'ai immédiatement reconnu les caractéristiques de mon ex-voiture et notamment la date de réception aux mines, chose rarissime pour un coupé Barzoï à cette époque. Après d'âpres négociations, j'ai pu racheter "ma" voiture !". C'est cette Marcadier Barzoï ressuscitée qu'il m'a confié à Magny-Cours pour un essai empreint de nostalgie.*

### **Sidéré par le degré de finition**

C'est ainsi que nous nous sommes retrouvés dans la Nièvre. Le même jour, je roulais avec une Formule 2 et nous étions convenus que j'allais faire mes premiers pas dans un coupé Marcadier Barzoï ! Finalement il ne m'aura fallu qu'un demi-



*Un volant, quelques cadrans et rien d'autre !*



*Moteur central et suspension arrière triangulée.*

siècle pour y arriver. Le petit coupé, qui porte le nom d'un lévrier Russe, est tout simplement magnifique. Dans sa robe bleue nuit agrémentée d'un bande grise-argent du plus bel effet, il attire tous les regards. Très bas, il faut ouvrir la porte papillon pour se glisser à l'intérieur en effectuant quelques contorsions. Une fois bien calé dans le siège, je peux prendre connaissance de la "bête". Devant moi, un grand volant noir gainé de cuir et un tableau de bord rustique composé d'un compte-tours gradué jusqu'à 7.000 t, un mano de température d'eau, un mano de pression d'huile et un dernier témoin de charge. A droite, en face des yeux de l'éventuel passager, il y a aussi un compteur de vitesse. Juste en face du regard, il y a un gros voyant orange qui prévient d'une éventuelle baisse de pression d'huile ou d'une trop forte montée de la température d'eau. Un petit levier de vitesse tombe sous la main droite et je trouve assez facilement une position de pilotage satisfaisante. Je demande alors à Yves de me régler les deux rétroviseurs placés sur les côtés. Il est impossible de s'en passer car c'est le seul moyen de savoir ce qui se passe "derrière". Une fois le moteur mis en route, il monte joyeusement dans les tours. Il s'agit d'un bloc Renault Dacia 1310 coiffé d'une culasse de R8 Gordini et d'arbres à cames Ferry 18. Il offre 1.554 cc pour une jolie puissance de 147 ch à 6.500 t (comme me le confirme le passage au banc chez Lorrtec à Pont-de-Vaux dans l'Ain Ndlr). L'ensemble de la préparation du moteur ayant été confiée à Christian Rigollet (CPL Sport à Tossiat dans l'Ain). Ce propulseur est accouplé à une boîte Renault 364 à 5 vitesses.

Côté châssis, il s'agit d'une structure tubulaire qui reçoit les suspensions avant en provenance d'une Renault 8 et à l'arrière d'un ensemble triangulé fait maison avec des porte-moyeux de fabrication Marcadier. Bien campée sur ses superbes roues (moyeux Fournier Marcadier et voiles Mad'In) elle en impose au quidam. Il faut dire que sa carrosserie en polyester possède une ligne spectaculaire qui attire tous les regards. L'ensemble de la restauration a été réalisée dans les règles de l'art et il illustre bien ce qu'il est possible d'obtenir à partir des éléments de base d'un coupé Barzoï. Trop d'amateurs se sont contentés d'à peu près dans l'assemblage de leurs "kits" et, du coup, la réputation de la marque en a souffert. Il faut dire que Dédé Marcadier minimisait les difficultés en expliquant à ses clients que le montage d'un coupé Barzoï était l'affaire de quelques semaines. Nombreux sont ceux qui ont abandonné en route... En découvrant les détails de la voiture d'Yves je suis sidéré par le niveau des finitions. Il y a, bien entendu, quelques esprits chagrins qui trouvent que ce degré de perfection est "too much". Je ne suis pas de cet avis car je pense, qu'au contraire, il permet de transmettre la mémoire de ce qui fut un véritable chef-d'œuvre à la charnière des années 60/70. Je ne peux m'empêcher de penser qu'un coupé Barzoï bien monté, bien motorisé, et bien piloté doit pouvoir donner du fil à retordre à de nombreuses berlinettes sur le marché. Il ne faut pas oublier qu'il ne pèse que 580 kg ! Je me souviens des performances étonnantes du brillant François Lacarrau en 1968 sur les circuits français. Quel dommage qu'André Marcadier ait été



Réservoir dans les flancs.



Suspension avant d'origine R8.

aussi dilettante. D'un autre côté, c'est ce côté attachant qui a permis de vendre plus de 100 kits de ce coupé Barzoï. Ses clients lui pardonnaient tout !

### **Ce coupé est assez stable**

Une fois sanglé, tant bien que mal, plutôt mal que bien du reste, tant nos gabarits sont différents entre le propriétaire et moi, je vais prendre la piste dans une séance "open" avec des voitures assez différentes les unes des autres et des niveaux de pilotage fort disparates. Il faudra faire preuve d'une grande prudence pour tenter d'éviter les changements de lignes iconoclastes ou les freinages bien trop tôt. Mais, c'est la loi du genre et tous les passionnés ici sont présents pour se faire plaisir. C'est le principe de base des "Classic Days" qui rencontrent chaque année un succès considérable ! (Avant la Covid-19 bien entendu...). Une fois extirpé de la "prégrille", je lance le petit bolide en le secouant de droite à gauche pour en saisir la philosophie. La direction assez directe n'appelle aucune remarque et je touche les freins qui semblent répondre assez bien. Le coupé est chaussé de pneus Toyo Proxes CF2 qui semblent inusables ! Bref, j'effectue un premier tour tranquille en surveillant devant, derrière et sur les côtés. L'ivresse d'un premier tour provoque quelques fois

des comportements surprenants chez certains participants et il n'est pas rare de les voir visiter assez rapidement les bas-côtés de la piste ! Ils confondent vitesse et précipitation. Bref, je survis à cette première épreuve et je hausse le ton pour un second passage plus conforme au vrai pilotage. La "Grande Courbe" à gauche qui suit la ligne droite des stands me permet de me faire une première idée du comportement de la voiture. Elle est assez stable et ne bronche pas sur l'appui ce qui met le pilote en confiance. Dans le long droit assez délicat d'Estoril, la petite Marcadier rugit de bonheur et j'enclenche la cinquième dès la sortie. La longue ligne droite du Golfe est avalée et je me prépare pour un premier gros freinage en vue de l'épingle d'Adélaïde. La Marcadier se dandine un peu sous la violence de la décélération, mais je suis confronté à un problème imprévu ! Impossible de rentrer les vitesses "à la volée", notamment la seconde, et je me retrouve au point mort avec un levier qui bat la mayonnaise. Je retrouve enfin un rapport et rageusement je m'élance à l'abordage du Pif Paf droite-gauche très rapide du Nürburgring. Je double quelques voitures beaucoup plus lentes en me faufilant au milieu des grappes compactes. Une fois ce deuxième tour réalisé je vois devant moi un coupé Jidé. Il agit comme un chiffon rouge et je le double par l'extérieur dans Estoril. Je jette rapidement un coup d'œil dans mes rétros et je vois que j'ai pris un net avantage. Hélas ! Au freinage d'Adélaïde, bis-repetita, la boîte Renault refuse de fonctionner à vitesse "course" et je me retrouve à chercher désespérément le bon



*Une fois allongé dans le poste de pilotage, la position est parfaite.*

© Bernard Canonne

rapport. Le rétrogradage de trois en deux est quasiment impossible. Il faudrait ralentir, décomposer le mouvement pour espérer enclencher cette satanée seconde. Cela est quasiment impossible en pilotage. Évidemment le coupé Jidé me redouble en ignorant tout de mes problèmes insolubles. Je crois entrevoir un sourire sardonique dans ses yeux que je capte dans son rétroviseur. Rien n'est plus agaçant que d'être trahi par son équipement. En course automobile comme dans d'autres sports mécaniques. Je fulmine dans mon habitacle étroit et bien qu'il ne s'agisse que d'un essai je mets un point d'honneur à redoubler "mon" coupé Jidé. On ne se refait pas. Je revois défiler mes courses en F3, en F2 ou en F1 dans lesquelles j'avais ce même sentiment quasi obsessionnel : piquer au freinage le pilote qui était devant moi. Tous ceux qui ont couru en circuit savent ce que je veux dire !

### **Tour après tour je prends confiance**

Cela me permet de constater que cette Marcadier est une excellente voiture, bien équilibrée, au freinage franc par l'intermédiaire des pinces de R16 et au moteur rageur. Les chevaux sont bien présents et, même s'ils ne vous collent pas au siège, ils propulsent le coupé avec une joie évidente. L'équipement pneumatique de "tourisme" n'est bien entendu pas adapté à une conduite de compétition sur un circuit, mais il autorise de belles dérives que je peux contrôler sans aucun problème. Le bonheur du pilotage en quelque sorte. Mais hélas, cette boîte Renault est là pour me rappeler à l'ordre dès que je tente des entrées tardives "sur les freins". C'est franchement



insupportable. Cela étant, tour après tour, je prends confiance et je n'hésite pas à en rajouter dans l'attaque. Le petit coupé Barzoï semble apprécier cette façon de le rudoyer un peu. Il est particulièrement à l'aise dans le droite-gauche ultrarapide en montée qui précède le freinage du virage serré du Château d'Eau. Dans cette partie de rétrogradage de cinq à quatre se fait sans le moindre problème. Comme toujours, l'appétit vient en mangeant et la joie du pilotage vient en accumulant les tours de piste. On découvre les qualités et les défauts d'une auto et on s'y adapte. Cette voiture, immatriculée, roule sur route ouverte et donc ses réglages sont adaptés à cette utilisation. Pour la rendre plus efficace en circuit il faudrait l'équiper de pneus "racing", durcir son amortissement, installer une barre anti-roulis, baisser sensiblement la hauteur de caisse et installer une boîte Hewland à la place de la boîte Renault. Ce n'est évidemment pas l'objectif d'Yves Martin. Il utilisait régulièrement son coupé Barzoï en se rendant souvent par la route à des journées d'essais sur circuit. Il était très prudent sur les itinéraires publics et réservait la partie

pilotage pour les circuits fermés. La sagesse ! Maintenant, il tracte plus volontiers son coupé dans une remorque fermée car les conditions de circulation sont devenues plus délicates. Il ne faut pas oublier que le coupé ne mesure que 98 cm à son point le plus haut et que la plupart des automobilistes ne voient pas cet "ovni" dans leur rétroviseur.

### **Une pensée émue pour Dédé Marcadier**

Comme toujours dans les coupés, la température monte vite dans l'habitacle en mode pilotage. Je suis en nage dans ma combinaison mais je décide de faire encore quelques tours pour le plaisir. Le moteur semble increvable et les freins ne manifestent pas encore de faiblesses irréversibles, alors pourquoi s'en priver ? J'ai compris et assimilé l'impossibilité de descendre de troisième en seconde à la volée. C'est le seul défaut de cette



© Bernard Canonne

*Le casque touche un peu le pavillon, mais qu'importe !*



© Bernard Carbonne

Côte à côte, la barquette FM01 de Gérard Dumoulin et le coupé Barzoï d'Yves Martin.

voiture et on devrait pouvoir y remédier, peut-être en installant une petite grille de guidage comme sur les Ferrari de l'époque ? En rentrant au stand après cette belle séance je m'en ouvre à Yves dès la porte papillon soulevée. *"Lorsque j'expliquais ce problème à mes amis il me disait tous que c'était de ma faute. Du coup je me disais qu'ils avaient peut-être raison ? Tu confirmes mon sentiment. Mais maintenant, après un nouveau réglage, je sais qu'il faut faire venir calmement mon levier de vitesse contre ma cuisse droite pour que la seconde vitesse accepte de rentrer sans barguigner !"* Je m'extrahis du petit coupé en me tortillant et en me disant que pour piloter ces voitures il vaut mieux pratiquer régulièrement des activités sportives pour garder souplesse et forme physique. En enlevant mon casque et ma cagoule, je constate que mon visage a pris une jolie teinte coquelicot. Je discute avec la bande du club Marcadier. Tous ses membres vouent un véritable culte à la marque. J'explique que ce coupé est un bonheur à piloter parce qu'il est particulièrement sain dans son comportement. Nous avons tous une pensée émue pour Dédé Marcadier qui doit bien rigoler là-haut. Pouvait-il imaginer que ses nombreuses facéties allaient être évoquées

pour longtemps encore ? Il avait bien fait de profiter de la vie tout en nous laissant ce véritable chef-d'œuvre, reconnu universellement aujourd'hui. ■



Cette Marcadier brille souvent de tous ses feux dans les expositions !