

# AUTODIVA

Le magazine de l'Histoire de la course automobile

## Jim Clark

Roi de Pau (1961-1967)

n° 51



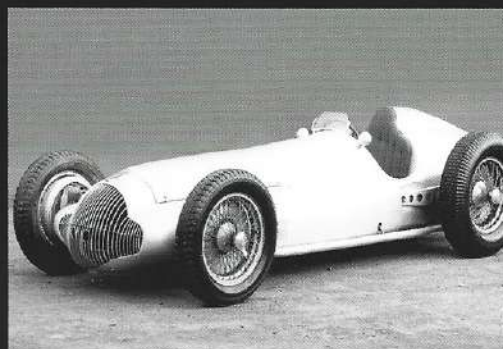
N° 51 - 2<sup>e</sup> trimestre 2022

L 16866 - 51 - F: 9,90 € - RD



### Nissan R390 GT1

La championne sans couronne



### Mercedes W154

La fin de l'ère des "Titans"



### Robin Widdows

Le pilote Matra oublié



*Dans le paddock désert avant de prendre la piste.*

**Il y a longtemps que je voulais faire l'essai d'une petite barquette Marcadier. L'occasion s'est présentée avec la complicité de ses deux propriétaires et du circuit de Bresse. Ce fut une découverte heureuse. J'ai pris beaucoup de plaisir à piloter ce poids plume qui se faufile avec agilité d'un virage à l'autre. Propulsée par son moteur Renault elle permet toutes les fantaisies pour un coût d'exploitation insignifiant. Que demander de plus ? En tout cas elle gagne grandement à être mieux connue et je vous propose de faire quelques tours à mes côtés.**

**Par Gérard Gamand**

**L**e circuit de Bresse est nimbé d'une belle lumière hivernale. Un soleil de février est au rendez-vous et seuls quelques cumulus moutonneux se risquent à le masquer brièvement. Le silence est absolu et il n'y a pas un souffle d'air lorsque j'entre dans le vaste paddock. Christophe Marguiron, le chargé de communication de l'ensemble, m'accueille avec un grand sourire. Toutes les conditions sont réunies pour un bel

après-midi. La Marcadier est déjà sortie de sa remorque et je suis frappé par sa petite taille mais aussi par l'incroyable qualité de ses finitions. Je fais le tour du propriétaire avec curiosité car je n'ai encore jamais piloté de voiture de course à moteur en porte à faux. Je suis impatient de prendre le volant, de remettre mes gants et mon casque après des semaines d'inactivité sportive. Au moment d'enfiler ma

combinaison, je constate que quelques kilos hivernaux vont devoir disparaître avant le printemps ! On s'en occupera plus tard.

Marcadier est un nom qui parle à tous les anciens. Il y a une dizaine d'années, j'avais écrit le seul livre racontant l'histoire de ce personnage étonnant et singulier qui s'appelait André Marcadier. « Dédé » pour tout ses amis, et ils étaient nombreux les copains de bistrot et de rigolade. Car l'homme ne s'était jamais pris au sérieux bien qu'il ait construit d'innombrables voitures. Le monde de la course automobile avait été stupéfait de découvrir la première barquette Fournier Marcadier en 1965 sur la couverture du magazine Sport Auto ! "Une Lotus Seven à la française" ou encore "Cette voiture de sport en kit pour 7.500 F". Ce fut le départ d'une aventure hors norme ! Après cette première barquette, il y eut la monoplace Aral qui préfigurait ce qui allait devenir la Formule France, puis le célèbre coupé Barzoï, les barquettes Canam 1 et Canam 2, la version AMK etc. Dédé Marcadier allait devenir un

constructeur incontournable pour tous les amateurs peu fortunés. Il démocratisa la course automobile et ses voitures allaient devenir les reines des courses de côte. On faisait la queue devant son atelier de Mions dans le Rhône.

### **Le Kit était vendu 6.900 frs !**

La voiture qui est mise aujourd'hui à ma disposition est une des nombreuses barquettes AMK. Le Kit de cette petite voiture était proposé à la vente en 1973 au prix de 6.900 frs ! (Une Alpine A110 avec un moteur en porte à faux coûtait au même moment 36.800 frs). A ce prix il fallait naturellement ajouter le temps passé à construire sa propre voiture et à trouver le moteur R8 avec sa boîte de vitesse. Bref ! Dédé vendait ses kits à tour de bras pour la plus grande joie des amateurs.



*Une belle petite gueule.*



*Comment faire plus simple ?*



*Suspension d'origine R8.*

Mais avant d'aller plus loin, faisons connaissance avec les caractéristiques de cette Marcadier AMK. Elle a été entièrement construite à partir d'un châssis existant que le propriétaire n'avait jamais monté à l'époque. Elle est en copropriété entre Yves Martin et Pierre Tedeschi qui l'ont restauré longuement avec un véritable souci de perfection dans tous les détails. Objectivement elle est comme neuve !

Le train avant complet vient d'une R8 et deux petits triangles équipés de rotules permettent des réglages assez précis. Le châssis lui-même se résume en une simple poutre centrale et quelques tubes soudés. Le train arrière vient également d'une R8. La motorisation est constituée par un bloc Renault Dacia 1310 sur lequel est greffée une culasse de R8 Gordini équipée de deux carburateurs Weber double corps et d'un arbre à cames Ferry 18. La préparation a été réalisée par Christian Rigollet et ce moteur a donné 147 ch à 6.500 t sur le banc, ce qui est pas mal pour une cylindrée de 1.554 cc. Il est monté en porte à faux à l'arrière et il est accouplé à une boîte Renault R8 Gordini à 5 vitesses. Le poids de l'ensemble tourne autour de 470 kg avec une carrosserie très légère aux lignes plutôt harmonieuses. Elle est peinte en rouge et blanc ce qui lui va particulièrement bien.

### ***Il est temps de m'installer au volant.***

Un siège baquet permet d'être solidement maintenu et un harnais Willans du plus bel effet complète l'ensemble. Le

tableau de bord est réduit à sa plus simple expression puisque l'on trouve un compte-tours électronique encadré par deux manomètres : à droite pour la température d'eau et à gauche pour la pression d'huile et sa température. Un gros témoin lumineux orange est installé pour le cas où cette pression chuterait anormalement afin de prévenir le pilote. L'ensemble est harmonieux et d'une finition absolument parfaite !

Le moteur a été longuement chauffé (il ne fait que 8°) et il ne me reste plus qu'à tourner la clé de contact qui se trouve en bas, à main gauche, à côté du bouton de démarreur. Le moteur se met en route à la première sollicitation en donnant un peu de gaz avec l'accélérateur. Un joli son en émane par la grâce d'un pot d'échappement qui traverse l'arrière horizontalement. Quelques allers-retours dans le paddock pour vérifier l'embrayage et les freins et je décide de prendre la piste.

Je choisis alors de faire un premier tour en douceur en balançant l'auto de droite à gauche assez vigoureusement pour mettre un peu de température dans les pneus Avon. Je suis surpris par l'incroyable légèreté de l'ensemble. Il n'y a pratiquement pas d'inertie, un peu comme avec une monoplace.

Le moteur grimpe joyeusement dans les tours. La boîte Renault me semble moins imprécise qu'habituellement, probablement par le fait que la tringlerie est très courte puisque cette boîte est installée juste dans mon dos. Je fais d'autres tours en prenant un peu plus de vitesse et "patatrac" je rate plusieurs fois le passage de trois en quatre. De manière très curieuse la quatre n'est pas exactement en face de la trois !



Boîte Renault hélas !



Moteur Renault en porte à faux.

Voilà qui ne va pas me réconcilier avec les boîtes Renault... Bon, il faudra faire avec.

### **Son point fort : une extrême légèreté**

Je rentre directement aux stands après cette brève mise en jambes pour donner mes toutes premières impressions aux deux propriétaires. Je trouve la pédale de frein très dure, ce qui normalement n'est pas un problème, mais là, elle n'a pas de progressivité et ça me gêne. Pierre et Yves m'expliquent que ce sont des plaquettes neuves de type "rallye" qui ne sont pas encore rodées. Ceci expliquant probablement cela.

Mais ce qui me frappe le plus après ces premiers tours c'est ce sentiment d'extrême légèreté de la voiture. On dirait un jouet ! Elle réagit avec vivacité aux moindres sollicitations. Un bon point !

Je décide de repartir pour une nouvelle série de tours en prenant un peu plus de rythme. Le moteur monte bien dans les tours et chante de manière sympathique. Je jette un coup d'œil rapide aux manomètres : la pression d'huile est bonne et les températures parfaites. Bien entendu, on n'est pas collé au siège par les accélérations mais la Marcadier est pleine de bonne volonté et grimpe vers les 6.500 t assez vivement. Le premier Gauche rapide (le virage se nomme "gauche du club") est avalé en souplesse avant de sauter sur les freins pour une Droit serré ("l'épingle de l'Abbaye") qui conditionne

l'élan qu'il faut prendre pour la descente. Un Droit s'avale en troisième sans problème ("courbe des paquiers") et on enclenche la quatrième puis la cinquième vitesse pour la ligne droite assez pentue. Les panneaux 150 m, puis 100 m, arrivent assez vite et il faut de nouveau sauter sur les freins. C'est là que le problème des plaquettes se manifeste le plus désagréablement. En fait on ne "sent" pas bien le point limite et du coup, je décide d'allonger un peu mes zones de freinage pour ne pas risquer de mettre "au trou" la belle petite barquette. J'en connais un qui ne serait pas content du tout !

Une fois l'épingle passée ("double droite sauvage" ... tout un programme !), il y a un léger Gauche puis un Droit (nommé sobrement "90 droit") que je trouve particulièrement traître. Il se referme beaucoup et il faut plusieurs tours pour en comprendre la subtilité. Le reste de la montée ne pose aucun problème et il faut de nouveau freiner pour un Gauche (le "180 d'Anjou"). Avec ce rythme plus soutenu je sens nettement le poids "mort" du moteur en porte à faux et la tendance survireuse de l'ensemble. Je comprends mieux pourquoi cette Marcadier AMK était à l'aise dans les courses de côte et les nombreux lacets. Il faut la balancer sans hésitation.

Contrairement à ce que l'on peut imaginer la rigidité du châssis n'est pas prise en défaut et les suspensions "rustiques" jouent pleinement leur rôle. J'arrive vers un enchaînement Droite Gauche ("la chicane") qui passe assez fort, tout en me gardant de trop sauter les vibreurs de crainte d'abîmer la petite lame avant. Cette voiture est tellement bichonnée par ses propriétaires qu'il me faut penser à tout. Un Gauche avec

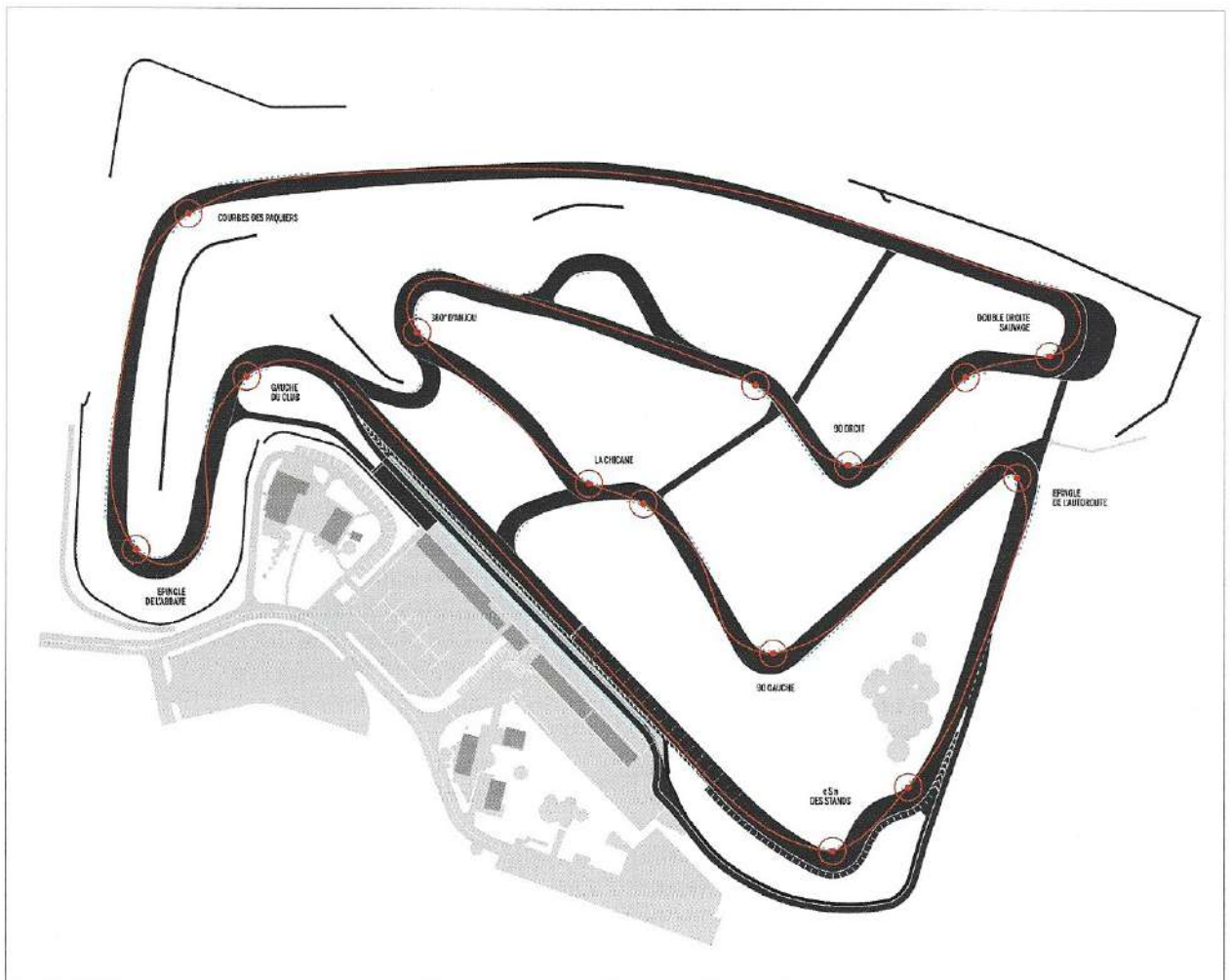
un bon freinage puis une dernière épingle à Droite (nommée poétiquement "l'épingle de l'autoroute") avant de revenir vers la ligne droite des stands (via les "s" des stands) où la barquette se comporte sagement. Il faut faire très attention en passant de trois en quatre car le guidage est imprécis et on risque un méchant surrégime lorsque l'on monte les vitesses à la volée. Il ne faut jamais perdre de vue que nous sommes loin de l'efficacité d'une vraie boîte de course comme un Hewland.

Les plaquettes de frein commencent à être rodées et je peux arriver plus vite au point de freinage. La voiture se dandine un peu, mais sans vice apparent. La visibilité est absolument parfaite et il faudrait peut-être rajouter une petite lame de plexi pour éviter les turbulences qui arrivent vers la tête du pilote. Je prends confiance en secouant un peu plus ma camarade de jeu. Elle ne demande que ça !

## **Une osmose parfaite entre le circuit et la voiture**

Le petit volant permet de rapides corrections lorsque la voiture à envie d'être trop généreuse sur le train arrière. En fait, c'est une barquette "rigolote" dans le bon sens du terme. On a vite envie de s'amuser, d'autant plus qu'on est à des années-lumière du coût d'exploitation, de préparation et d'entretien de plus gros proto. Là, on a le sentiment d'en avoir pour son argent et c'est une sensation assez jubilatoire.

Cette Marcadier ne souffre d'aucun défaut rédhibitoire et je prends vite goût à sa légèreté. Le circuit de Bresse est parfait pour ce type de voiture. (J'ai roulé sur cette piste depuis de nombreuses années avec différentes autos beaucoup plus puissantes comme une Lola T292 équipée d'un moteur



*Un petit circuit fort sympathique.*



Alors ? J'explique mes premières impressions.

BMW M12/7, ou une Formule 2 équipée d'un Cosworth BDG de 290 ch et il était plus difficile d'en faire une bonne exploitation). Je rentre au stand plutôt content du résultat. Aucun problème n'est venu perturber cet après-midi ensoleillé. Yves et Pierre sont heureux d'avoir vu sur la piste leur barquette qu'ils préparent avec tant de perfectionnisme.

Je cède le volant à l'ami Emmanuel Pozet qui pilote habituellement un Protò Lucchini SP92 à moteur V6 Alfa Romeo aux couleurs de Martini (voir l'essai dans le magazine Autodiva n°36). Nous avons à peu près la même taille et il se glisse dans le baquet encore tout chaud. Il prend la piste prudemment car il n'a jamais roulé ici et je l'entends rater le passage de trois en quatre... Ouf ! Je ne suis pas le seul. Après quelques tours il rentre avec un grand sourire. Nous partageons nos impressions et nous arrivons à la même conclusion.

Cette petite barquette est vraiment "rigolote" à piloter. Elle se faufile dans les virages serrés avec gourmandise et je comprends

mieux l'extraordinaire engouement qu'elle avait suscité à l'époque. De très nombreux pilotes trustaient les victoires de classe avec ces Marcadier et leurs petits moteurs Renault.

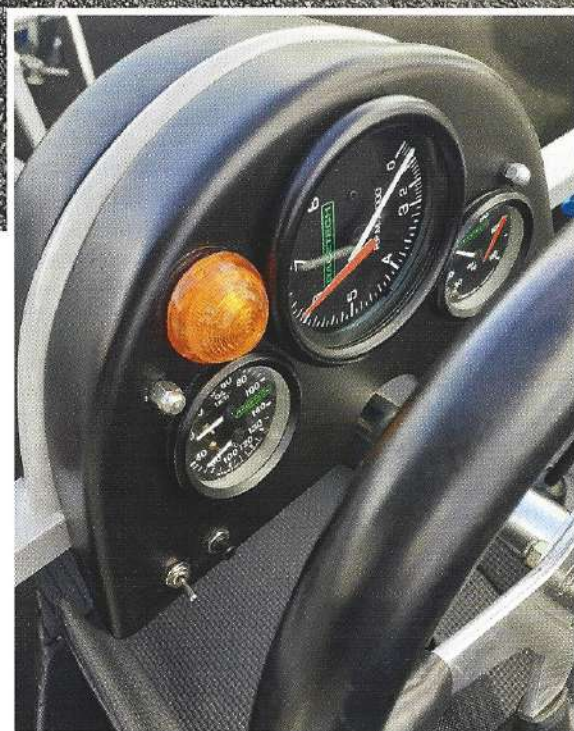
### **L'obsession de construire léger et pas cher**

Le regretté Dédé Marcadier avait l'obsession de construire léger et pas cher. C'est la raison pour laquelle il a vendu près de 500 kits dans sa carrière, dont une bonne soixantaine du type AMK comme celle que nous venons d'essayer. C'est également la raison pour laquelle ses voitures ont souvent été dévalorisées par les concurrents qui raillaient les solutions simplistes utilisées avec génie par le constructeur. J'ai lu récemment un commentaire qui résume bien la situation : "Les voitures de Dédé ! Quand elles tombaient entre de bonnes mains, elles pouvaient devenir performantes...".



*Un ensemble très léger.*

C'est exactement cela. Il suffit de reprendre quelques anciens numéros du magazine Échappement du milieu des années 70 pour trouver des résultats flatteurs. Je pense à des pilotes comme Christian Rigollet, Bernard Chamberod, Michel Gaillard, Jean-Pierre Lecomte, Ferretti et tant d'autres. Bravo à tous ! Ce fut une période formidable pour tous les amateurs qui pouvaient courir à moindre frais et se retrouvaient presque chaque dimanche pendant les saisons. Ils pouvaient ensuite passer dans l'atelier de Mions, Dédé était toujours partant pour de nouvelles « bêtises ». Heureuse époque... ■



*Le tableau de bord imaginé par Yves Martin.*