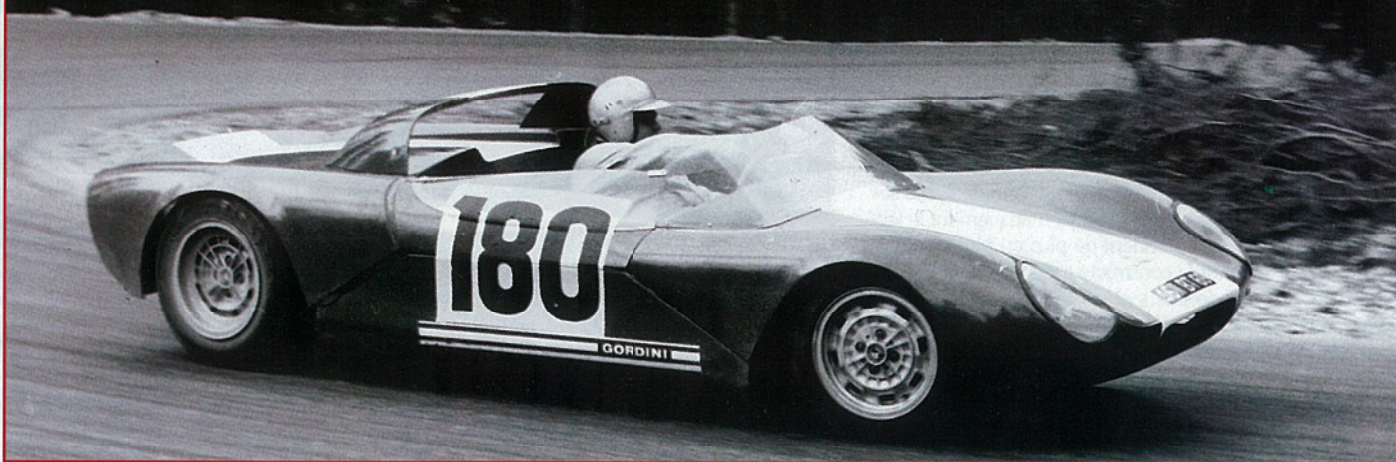


MARCADIER, LE DERNIER CONSTRUCTEUR LYONNAIS



Ci-dessus.
À la 6^e course de côte de Chamrousse, Jacques Gallois engage sa Marcadier. Il s'agit toujours de la même voiture, mais dotée d'améliorations : roues en alliage léger F-M, moteur Gordini 1300. L'arrière comporte un becquet et l'arceau tubulaire a été capoté d'une tôle légère dans l'esprit des Ferrari P2 de l'époque.

Une barquette sportive bon marché, à construire en kit, et propulsée par une mécanique de grande série : voilà ce que proposent, au début des années soixante, deux artisans constructeurs lyonnais, Fournier et Marcadier.

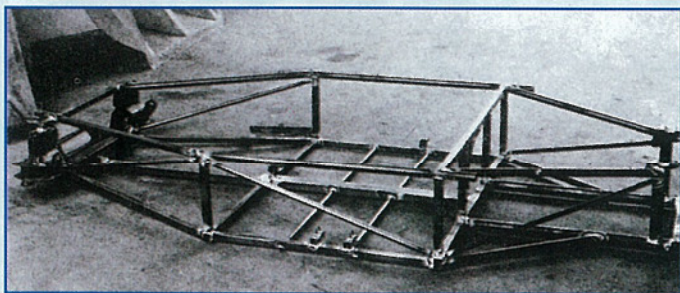
TOURNEUR-FRAISEUR DE FORMATION, André Marcadier, dès la fin de la dernière guerre, commence par construire des cycles réputés : vélos de course, de cyclotourisme, ou encore des tandems, alors très prisés. Ses cadres ultra-légers, réalisés en partant de feuilles de dural roulées puis soudées sur leur longueur, sont de véritables œuvres d'art. Un de ses vélos détient toujours le record de l'ascension du col de la République, près de Saint Étienne. Certains coureurs motocyclistes n'hésitent pas à lui demander des cadres dont la légèreté et les qualités de tenue de route font merveille, associés à des mécaniques réputées.

Du vélo de course à la voiture de compétition

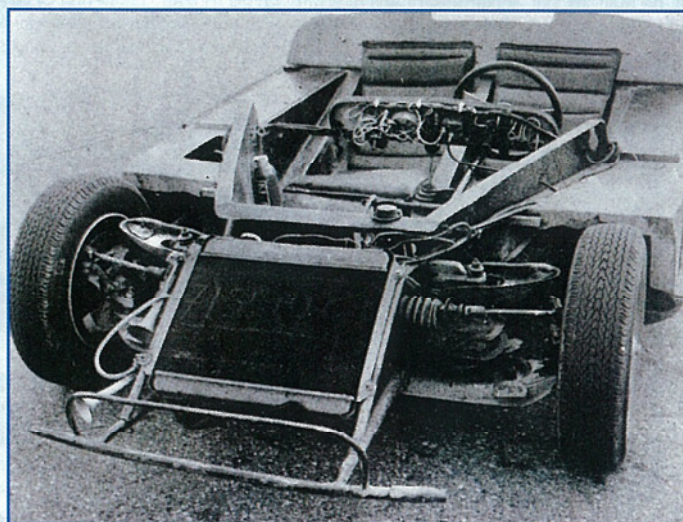
À la fin des années cinquante, la mode naissante du karting ne peut laisser indifférent un homme sans cesse à la recherche du simple et du léger. Les karts Marcadier, équi-

pés de moteurs McCulloch ou Stihl, accumulent les victoires et empochent en 1960 le titre de Champion d'Europe. Près de 500 karts sont fabriqués par l'artisan lyonnais, mais le nouveau règlement imposant un poids minimum de 55 kg contraint Marcadier à jeter l'éponge : ses châssis ne pèsent que 28 kg, et il faudrait les lester ! Lors d'essais à Montlhéry, une brève rencontre avec Colin Chapman, le génial concepteur des Lotus, fait jaillir l'étincelle : pourquoi ne pas construire, à l'instar de la Seven anglaise, un châssis tubulaire performant et rigide pour y loger une mécanique de grande série, peu coûteuse à l'achat et à l'entretien ? En vendant l'ensemble en kit à assembler, le prix pourrait en être abaissé au maximum, d'autant que les éléments mécaniques pourraient être prélevés facilement sur des épaves. André Marcadier s'associe alors avec son ami Marcel Fournier, un carrossier lyonnais qui se charge d'habiller de polyester cette première réalisation. Terminée fin 1963, sa ligne fine et sportive évoque la Lotus 23, référence en matière de barquette sport. Le moteur est disposé en position centrale

Jean-Paul
DECKER

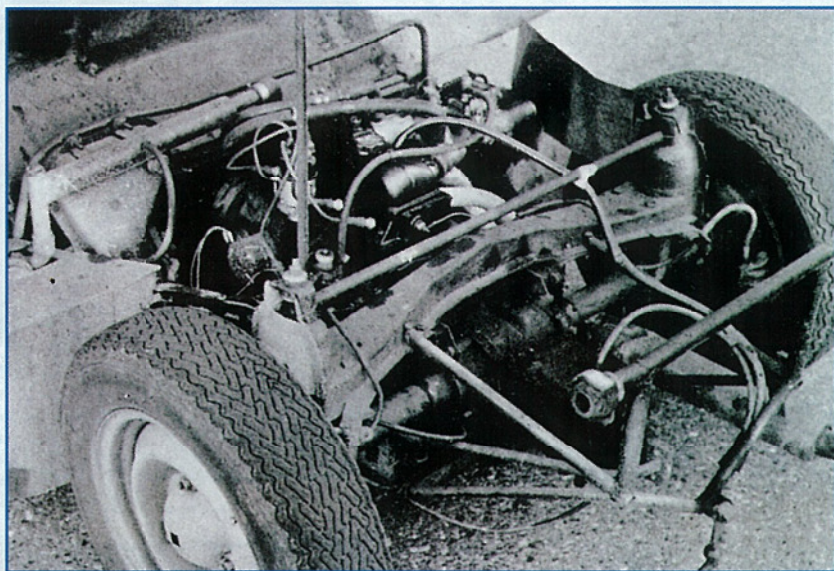


Ci-dessus.
Le châssis de la barquette Fournier-Marcadier est réalisé en tubes d'acier mi-doux, ronds ou carrés. Très rigide, en dépit d'un dessin finalement assez simple, il permet à la voiture carrossée de ne pas dépasser 410 kg. Le montage d'un moteur Renault 8 ou Renault 8 Major permet à la voiture d'approcher 180 km/h.



Ci-contre.
Les premières barquettes sont dotées d'un train avant d'origine Renault. Le radiateur de série est monté incliné pour abaisser la hauteur et le centre de gravité.

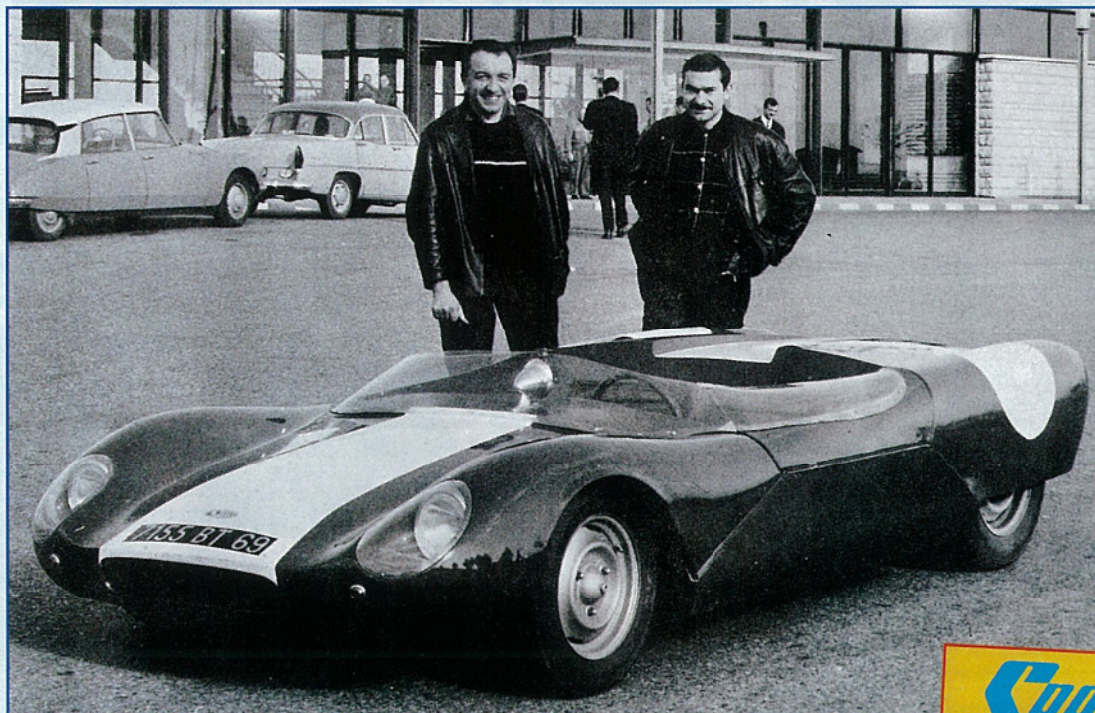
Ci-contre.
Sur les premières barquettes puis sur les Barzoi de compétition, le moteur est placé en position centrale arrière et la plupart des éléments mécaniques proviennent de la série pour abaisser le prix.



arrière dans un châssis tubulaire en acier mi-doux brasé garantissant une excellente rigidité.

Une Lotus française

La mécanique et les suspensions sont prélevées sur la Renault 8. Choix judicieux, car, si les épaves de cette populaire automobile ne manquent pas, son évolution sportive (R8 S, Gordini 1 100 puis 1300, sans oublier les versions 1 440 et 1 600 ultérieures) permet des performances intéressantes, d'autant que le poids de l'ensemble ressort à 420 kg ! Début 1965, la barquette Fournier-Marcadier a les honneurs du magazine *Sport-Auto* qui la baptise « Lotus Seven à la française ». Un compliment qui a son prix, quand on sait qu'il est décerné par José Rosinski et Gérard Crombac, admirateurs inconditionnels du génie de Colin Chap-



Ci-contre.
André Marcadier (à gauche) et Marcel Fournier posent devant la première barquette réalisée, équipée de roues de 13 pouces de Renault 4 pour abaisser encore l'auto. La carrosserie en plastique est composée de sept éléments : un fond de caisse, sorte de baquet où sont fixés les sièges, deux bas de caisse latéraux dissimulant le réservoir et la batterie, deux éléments formant portières complétant les côtés et, enfin, un capot avant avec les phares, et un capot arrière d'une seule pièce.

Ci-dessous.
Pour le photographe de *Sport-Auto*, les premières barquettes Fournier-Marcadier posent avec l'équipe qui les a réalisées devant l'aéroport de Lyon-Bron.

man ! Proposé 6 500 F, sans mécanique, le kit connaît un succès immédiat et plusieurs pilotes amateurs l'engagent en course de côte et en circuit. À l'instar de la fameuse Opération Ford Jeunesse, pépinière de talents et révélatrice des Miesset, Depailler ou Pescarolo, la revue *Sport-Auto* organise un trophée Fournier-Marcadier sur circuit, timide préfiguration de la Coupe Gordini. Après une première course à Magny-Cours, six autres épreuves se déroulent en 1965, tant en circuit qu'en côte. Dans la foulée, et devant le succès obtenu, les deux associés présentent, à la fin de 1965, une monoplace destinée à une formule de promotion nationale, éternelle chimère du sport automobile français... Toujours basée sur les mêmes ingrédients, châssis tubulaire renforcé par la tôle de la partie basse de la carrosserie et mécanique de grande série Renault 8 Major - son poids de 320 kg en ordre de marche et des suspensions sophistiquées lui assurent un comportement et des performances dignes des meilleures monoplaces britanniques. Testés en 1966 à Magny-Cours par Jean-Pierre Beltoise et Henry Grandsire, les premiers prototypes, révèlent un potentiel intéressant. Devant préfigurer la future formule nationale, elles ne sont pourtant pas choisies par la Fédération qui leur préfère le MEP à moteur Panhard. Pour la Formule France, le poids minimum est fixé à 420 kg : pour courir, la Fournier-Marcadier doit emporter un lest de 120 kg ! Malgré tout, 25 monoplaces sont fabriquées, et l'une d'entre elles, pilotée par le lyonnais Roger Cohen, s'aligne en Formule Libre en

course de côte et remporte de nombreux succès. Ainsi, à La Pommeraye devant des Brabham et Matra équipées de moteurs de Formule 3 ou encore à la côte de Limonest Mont Verdun où elle prend la quatrième place au *scratch* derrière une monoplace McLaren animée par un V8 de 4 litres 500 de cylindrée !

Avec toit...

Les barquettes produites sont homologuées par le service des Mines et régulièrement immatriculées, ce qui leur permet de se rendre par la route sur les lieux de compétition. Certains propriétaires n'en font qu'une utilisation routière. Toutefois, ces biplaces course sont trop typées pour s'aligner en rallye avec des chances de succès, ne serait-ce qu'en raison de l'absence de protection contre les intempéries, et de la position inconfortable du coéquipier. Le coupé Barzoi, présenté en 1967, n'est pas une simple barquette dotée d'un toit. C'est un châssis et une carrosse-



Ci-contre et ci-dessus.

Avant de passer sur quatre roues, André Marcadier débute par la construction de cycles très réputés. Légers, robustes et performants, ils attirent, dès 1947, les professionnels des courses cyclistes et les amateurs éclairés. Le tandem, héritage des premiers congés payés, est encore à l'honneur dans ces années de l'immédiat après-guerre.

Ci-contre. Une des toutes premières barquettes Fournier-Marcadier montées fin 1964, celle des frères Jacques et Claude Gallois. Casseurs près de Lyon et amis des constructeurs, ils ont très tôt équipé leur auto du moteur Gordini 1100 afin de l'aligner en course de côte.



Ci-dessus.

À Autun, en 1967, deux barquettes Fournier-Marcadier se présentent sur la ligne de départ. On reconnaît l'un des premiers modèles modifié et piloté par Gallois.

rie inédits destinés à recevoir n'importe quel groupe propulseur Renault 8 ou 10, y compris le Gordini, placé derrière l'essieu arrière. L'accessibilité de cette minuscule berlinette haute de 98 centimètres seulement (plus basse qu'une Ford GT 40!) est facilitée par des portes papillon dont les charnières

se trouvent sur le toit. Deux versions sont disponibles : le modèle standard équipé de roues en tôle d'origine R8 et d'un train arrière de même provenance, et le modèle luxe pourvu de la suspension arrière mieux guidée des monoplaces de la marque ainsi que des nouvelles jantes en alliage brevetées FM. Vendu en kit, en réalité tout monté mais dépourvu de mécanique, le Barzoi ne coûte que 7000 F dans sa version standard à la fin de 1967, et plusieurs centaines prennent la route...

Ci-dessous.

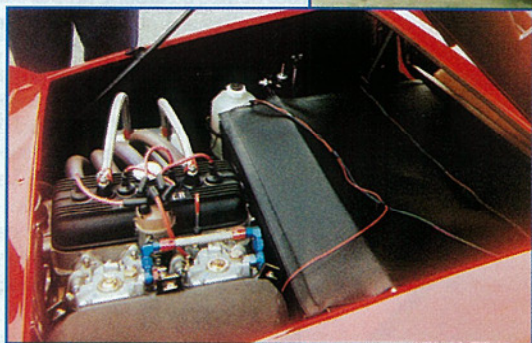
Surprise en plein action à la course de côte d'Autun, en 1967, la Fournier-Marcadier des frères Gallois profite évidemment d'un rapport poids-puissance très favorable.



Ci-contre et en bas à droite.
Le dessin du Barzoï n'a pris aucune ride, quand on pense qu'il remonte à 1967! Sa hauteur de 98 cm est encore inférieure à celle de la Lotus Europe et de la Ford GT 40.
L'accessibilité est heureusement facilitée par les portes papillon.

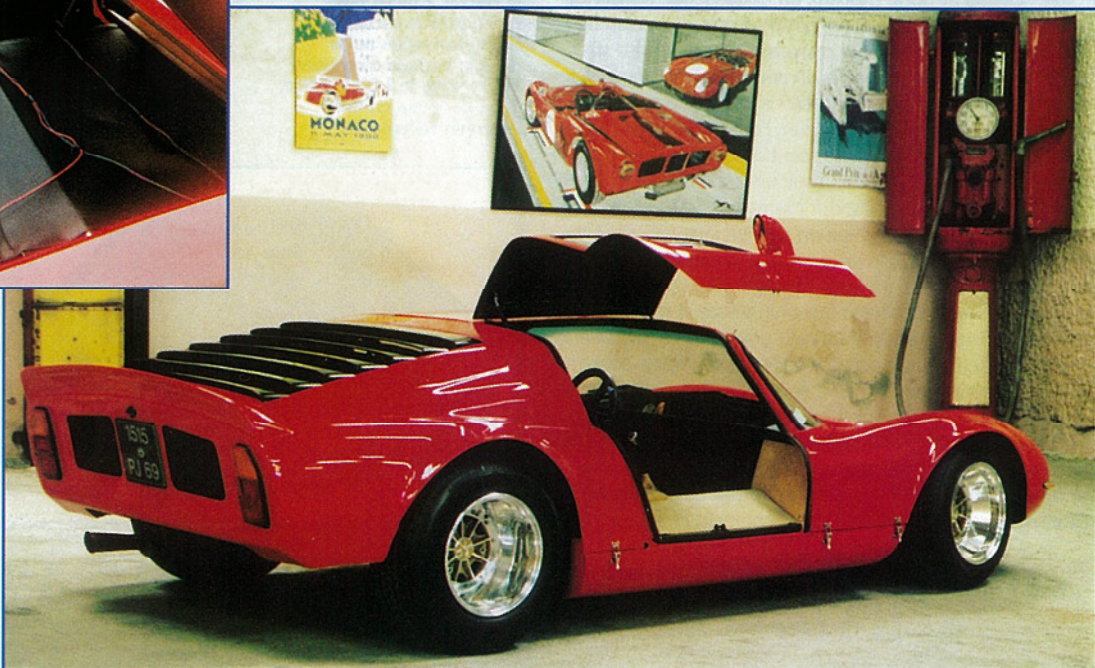


Ci-dessous.
Le Barzoï existe aussi avec le moteur placé en porte à faux arrière. Cette disposition permet d'abaisser le coût du kit, chaque acheteur pouvant sans difficulté adapter directement un ensemble

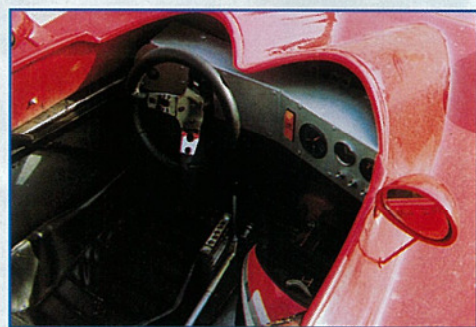


mécanique moteur-boîte de Renault 8 ou 10 avec un train avant de même provenance.

Ci-dessous.
Au début des années soixante-dix, Christian Rigollet s'illustre en course de côte au volant de cette barquette Fournier-Marcadier Canam. La carrosserie s'inspire, en plus fluet, des monstrueuses McLaren et Lola qui font la loi dans le célèbre challenge nord-américain.



Ci-contre.
À l'intérieur de l'habitacle de la barquette AM 78 de Roger Rivoire, dérivé du châssis de la barquette Fournier-Marcadier, le poste de conduite demeure à gauche, contrairement à de nombreux protos de course.



Le génie de l'artisanat

En 1970, Marcel Fournier abandonne la production automobile pour se consacrer à son affaire de carrosserie, puis à ses activités de concessionnaire de marques japonaises. André Marcadier continue seul, dans son atelier de Mions, dans la banlieue de Lyon et propose, pour la compétition, une nouvelle barquette reprenant le soubassement du coupé Barzoï. Destinée aux pilotes amateurs qui écumant les courses de côte et concourent pour le Championnat de la Montagne, elle arbore une ligne en coin proche de celles

Ci-contre.
La barquette AM 78 équipée du Ford Hart 2 litres participe en 1978 à de nombreuses courses de côte aux mains de Roger Rivoire, ancien apprenti dans les ateliers d'André Marcadier. Ses faibles dimensions — pratiquement une monoplace carrossée — et son poids réduit lui permettent d'inquiéter les monoplaces engagées dans le Championnat de France de la Montagne, en remportant 11 victoires sur 14 participations.



des monstrueuses barquettes du challenge Canam, à ceci près que ses dimensions — et sa motorisation — sont quelque peu plus modestes! C'est généralement le Gordini 1300 qui l'anime, ce qui lui permet quand même d'occuper en 1975, les quatrième et cinquième place du Championnat de France...

La barquette Canam, ainsi que le Barzoï compétition, sont livrés montés, prêts à recevoir moteur, boîte, crémaillère de direction, freins à disques et radiateur. Grâce à son faible poids, son architecture tubulaire à moteur central et ses suspensions avant et arrière de monoplace par triangles superposés réglables par rotules Unibal et porte-moyeux en alliage léger, les performances sont excellentes et l'engin peut prétendre bien figurer en compétition. Avec la carrosserie en polyester stratifié composée de deux capots démontables et d'une cellule centrale monobloc dotée de caissons formant baquets et de deux réservoirs de 35 litres chacun, l'ensemble atteint à peine 440 kg pour une puissance de 120 chevaux, voire 160 si on utilise le 12 Gordini... Toujours soucieux de donner leur chance aux jeunes, André Marcadier développe aussi le Barzoï en version à moteur en porte à faux arrière : vendu 8 100 F en 1973, le kit permet à un amateur un tant soit peu bricoleur de greffer l'ensemble mécanique et train avant d'une R8 pour obtenir un engin vélocé et sportif d'une esthétique remarquable. Tout cela pour un poids inférieur de 180 kg à celui d'une certaine berlinette de même conception... L'élégance et la finesse sont les caractéristiques des réalisations de Marcadier. Un nouvel exemple en 1978, avec la barquette biplace équipée d'un Ford Hart 2 litres de Formule 2, pilotée par son ancien employé, Roger Rivoire, qui manque de peu le Championnat de France de la Montagne avec 11 victoires sur 14 participations!



Ci-dessus et ci-dessous. Doté d'une esthétique, disons déroutante, avec ses vitres à pans coupés, le Barzoï 2 ne va pas rencontrer le succès. Sa motorisation puise dans la banque d'organes Simca avec le 1000 Rallye, 1 ou 2, ce qui en fait un engin redoutable.

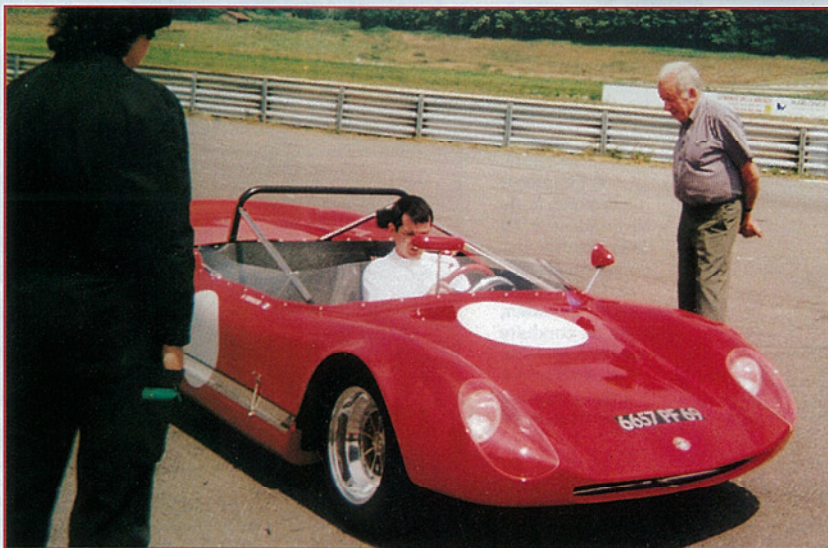


Boite à idées

En 1976, alors que la Simca 1000 Rallye 2 essaie de satisfaire les inconsolables de la défunte R8 Gordini, André Marcadier rêve toujours d'une formule de promotion économique. Des essais sont effectués avec une barquette équipée d'un ensemble mécanique de Rallye 2 en porte à faux, mais la formule n'aboutit pas. Parti d'un dessin vu sur une Lamborghini, notre homme relève un nouveau défi : c'est le Barzoï 2, dont la ligne très anguleuse ne parvient pas à faire oublier le premier coupé, très inspiré. Pour le rendre plus logeable, un espace de rangement est prévu derrière les sièges avant et l'habitabilité est améliorée en gagnant quelques centimètres sur la largeur et la hauteur. En dehors de la carrosserie futuriste teintée dans la masse, l'autre innovation réside dans le choix mécanique : Renault fait place à Simca et à la déclinaison des dérivés du groupe propulseur de la 1000 (5 CV, 6 ou 7 CV, Rallye 1 et 2, CG) Moteur et boîte s'adaptent au châssis, toujours à poutre centrale, avec arceau de sécurité intégré et se positionnent en porte à faux arrière. La partie avant reçoit la crémaillère de direction et des triangles supérieurs de Simca 1000. Affiché 18 000 F au Salon 1978, le Barzoï 2 ne connaît qu'un succès d'estime, en rien comparable à son prédécesseur. La

barquette, qui assure l'essentiel du travail de l'atelier de Mions, accueille tous les moteurs 1300, 1600 et 1800 Renault, et aussi le double arbres Cosworth, Ford Hart, Alfa Romeo, BMW et même, pour voir, un V8 Buick! En 1974, jamais à court d'idées, André Marcadier, jugeant la Rodeo Teilhol fort laide, construit une concurrente moins coûteuse sur la base de la Renault 4. Environ 25 exemplaires de ce tous chemins de loisirs baptisé Bambi sont construits. Retour à la

course en 1976 et 1977 avec les barquettes à mécanique Simca destinées à la Coupe de l'Avenir, énième formule de promotion, et aussi avec la remarquable voiture destinée à Roger Rivoire en course de côte. Cette barquette, construite comme un kart, possède un châssis tubulaire renforcé par des panneaux en aluminium, des porte-moyeux de Formule Renault et une suspension triangulée à tubes carrés plus facile à ajuster. Sa caisse épouse étroitement les passages de roues au point qu'elle ressemble à une monoplace habillée. Le kart est décidément de retour à Mions car André réalise en 1980 un super-kart 250 cm³ pour Robert Anue, ce qui ne l'empêche pas, entre deux nouvelles idées, de fabriquer, à la demande ou simplement pour le plaisir, des répliques de Ford GT 40, d'AC Cobra ou de... Lotus Seven! Retour aux sources! Dernière en date, une réplique de spider Porsche RSK est en cours de finition... À l'instar de Lotus, la légèreté de construction et la qualité de la réalisation sont les atouts du dernier constructeur lyonnais dont les productions, toujours en activité et souvent en course, témoignent de la passion et de l'attachement de leurs propriétaires-assembleurs. □



Ci-dessus et ci-contre. Devenues pièces de collection, les Fournier-Marcadier n'en continuent pas moins de hanter les circuits, pour le plus grand plaisir d'André Marcadier, à droite, le dernier constructeur lyonnais.

L'auteur et la rédaction d'Automobilia remercient André Marcadier pour son chaleureux accueil et ses commentaires enthousiastes et passionnés. Documents : Sport-Auto et André Marcadier.

