

ECHAPPEMENT - Aout 1975

André Marcadier, une profonde passion pour la construction.

Les cheveux grisonnants, vêtu d'un polo et d'un blue-jean, André Marcadier, qui n'a rien d'un « métallo », s'affaire sur un châssis posé sur deux tréteaux. De l'autre côté de l'atelier, devant un établi, son employé, l'imposant Marcel, brase un cadre de vélo. Ils s'entendent à merveille et forment une bonne équipe. L'atelier est en pleine campagne, à la sortie de Mions, un petit village situé à une vingtaine de kilomètres de Lyon. « Ici on est bien, au bon air, tranquille... Ce n'est pas comme à Paris! », nous dit Marcadier.

Des débuts de constructeur qui remontent à 1950

André Marcadier, c'est un personnage. Intarissable, il a toujours le mot pour rire et un don certain pour imiter et raconter des histoires. On ne s'ennuie pas, avec lui! Marcel, un retraité de la SNCF, s'est pris au jeu. Ne connaissant que très peu la course automobile il y a deux ans, maintenant il ne rate plus une épreuve de la région pour voir « ses » pilotes, ceux qui courent avec les barquettes portant le nom de son patron. André Marcadier, c'est en effet un nom dans la construction des voitures de sport, barquettes ou coupés, animées jusqu'à présent en grande majorité par des moteurs Renault. Ce n'est pas par la voiture, mais par le vélo qu'il a commencé, en fabriquant des cadres en dural pour les coureurs cyclistes. Un vrai travail d'artiste, pour tourner le métal à partir des tôles. L'un de ses vélos détient même le record de l'ascension du col de la République, à la sortie de St-Etienne, depuis 1952! Il a aussi fabriqué des cadres de moto, qui se sont illustrés également, dans les années 57/58, en particulier avec une belle 2e place au grand prix d'Immola. En 56/57, c'était la grande vogue du kart : Marcadier s'y mit. Il en a fait environ 500 avant d'arrêter le jour à l'on a imposé un poids minimum de 55 kg pour chaque kart. Les siens pesaient 28 kg en ordre de marche!

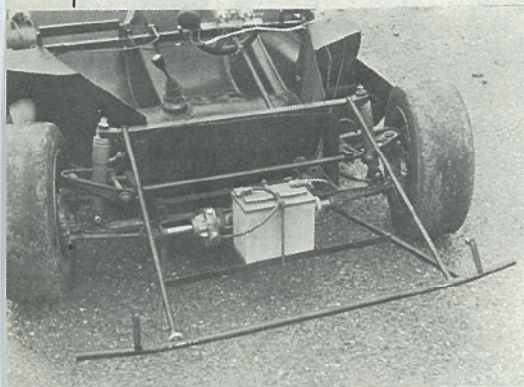
La légèreté, sa spécialité :

C'est par hasard, en venant à Montlhéry assister à des essais de moto, en 1963, que Marcadier pensa à construire des voitures. Colin Chapman, le père des Lotus, était sur le circuit lui aussi, avec ses Lotus Super Seven. L'Artisan lyonnais les regarda, les examina : une mécanique de série dans un châssis très léger, avec une carrosserie en polyester, c'était une idée excellente! De retour à Lyon, il ne tarda pas à tracer

l'esquisse de sa première voiture. Avec quelques conseils de son ami Marcel Fournier, un carrossier qui sera peu de temps après son associé, il décida de prendre pour point de départ la Floride Renault. A grand renfort de plâtre, la carrosserie prit forme. Au bout de presque un an de travail, la première Fournier-Marcadier fut vendue, sous forme de kit. « Heureusement que ma femme est inspecteur des PTT, nous dit Marcadier, sinon je n'aurais pas mangé souvent! ». La barquette FM est très basse et profilée. Une vraie voiture de course! Le moteur est en position centrale. Le châssis est multitubulaire, brasé. A l'avant et à l'arrière, les deux traverses sont d'origine R8, ainsi que les éléments de suspension. La boîte à 4 rapports, Renault, a été retournée grâce à une entretoise pour l'adapter au moteur central. Tout le reste de l'équipement est également à base Renault. Cette barquette fit du bruit, à l'époque! « Une Lotus Seven à la française, » titra alors notre confrère Sport Auto, qui organisa même quelques courses en circuit réservées exclusivement aux barquettes Fournier-Marcadier. Mais bien vite, la poursuite de cette idée promotionnelle fut abandonnée et en 1965, avec la sortie du moteur Gordini 1100, on retrouve des barquettes Fournier-Marcadier dans des courses de côte. Roger Cohen, le premier client, fit parler de lui en faisant de supertemps à Urcy, à Chamrousse, aux essais de Limonest-Mont Verdun.

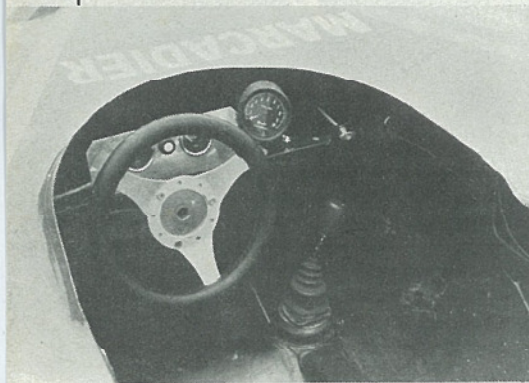
La préfiguration de la Formule France

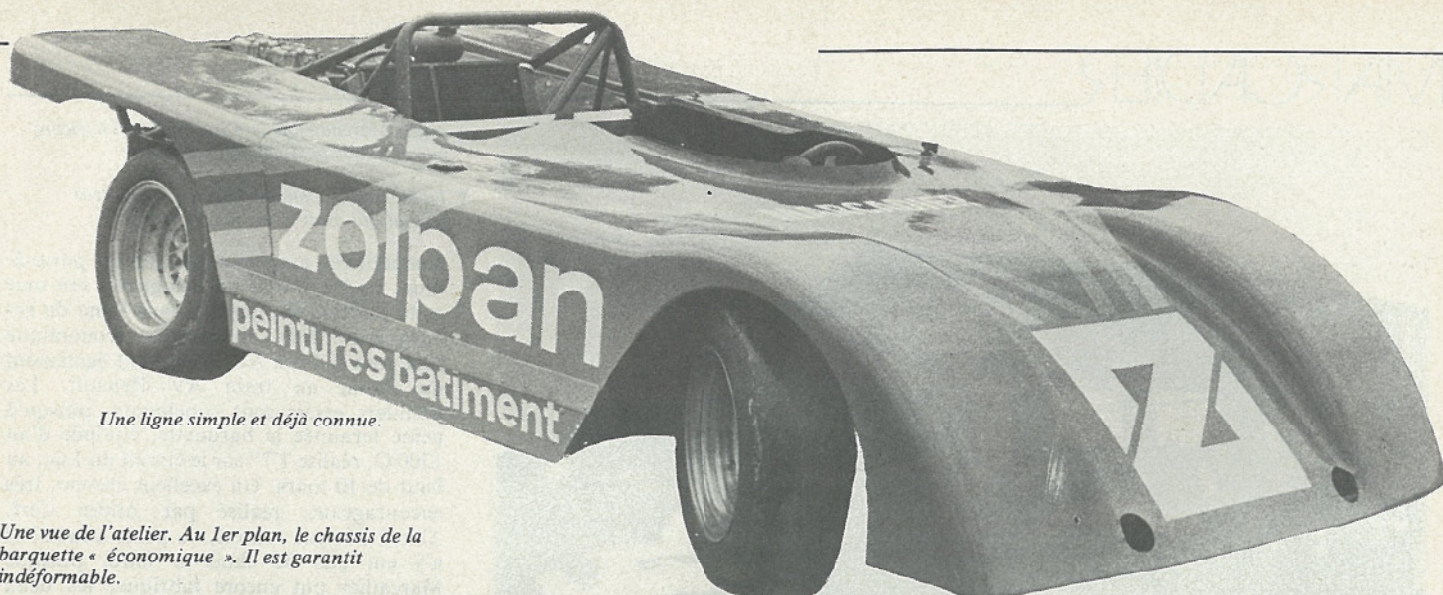
En 1966, continuant sur leur lancée (une cinquantaine de barquettes vendues), André Marcadier et Marcel Fournier sortent une monoplace à l'image de la Formule V à moteur VW. Comme la barquette, la formule FM est équipée d'une mécanique Renault dans un châssis multitubulaire. Les suspensions sont triangulées. D'entrée, elle s'avère parfaite pour l'initiation à la monoplace et à l'époque, Jean-Pierre Beltoise, après l'avoir essayée à Magny-Cours, trouva qu'elle se conduisait et réagissait comme une formule 3. Une



Le train Av. Tout est d'origine Rallye 2, même la direction de série qui est assez directe.

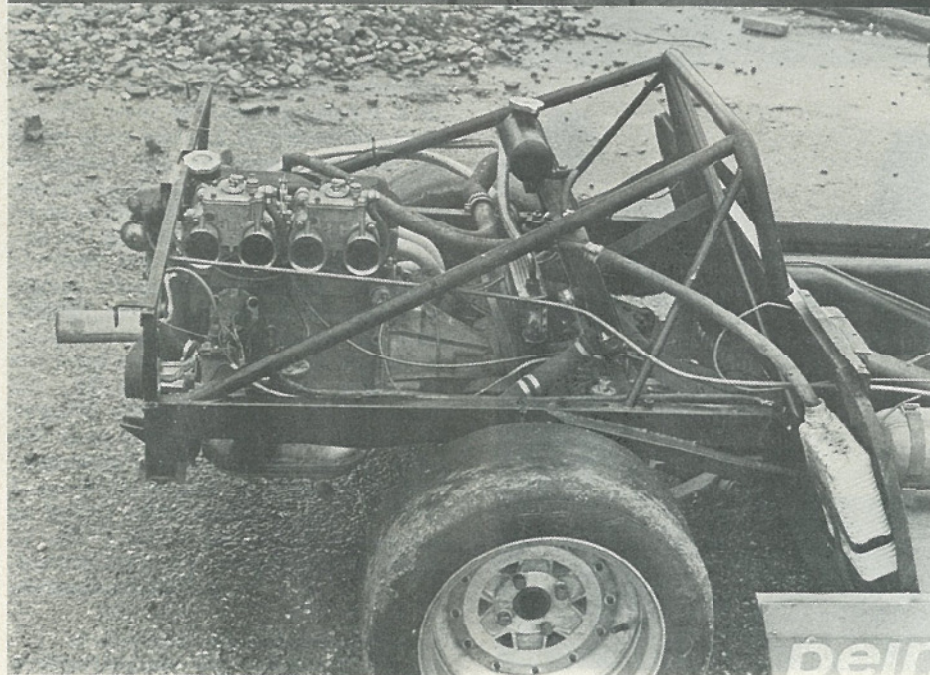
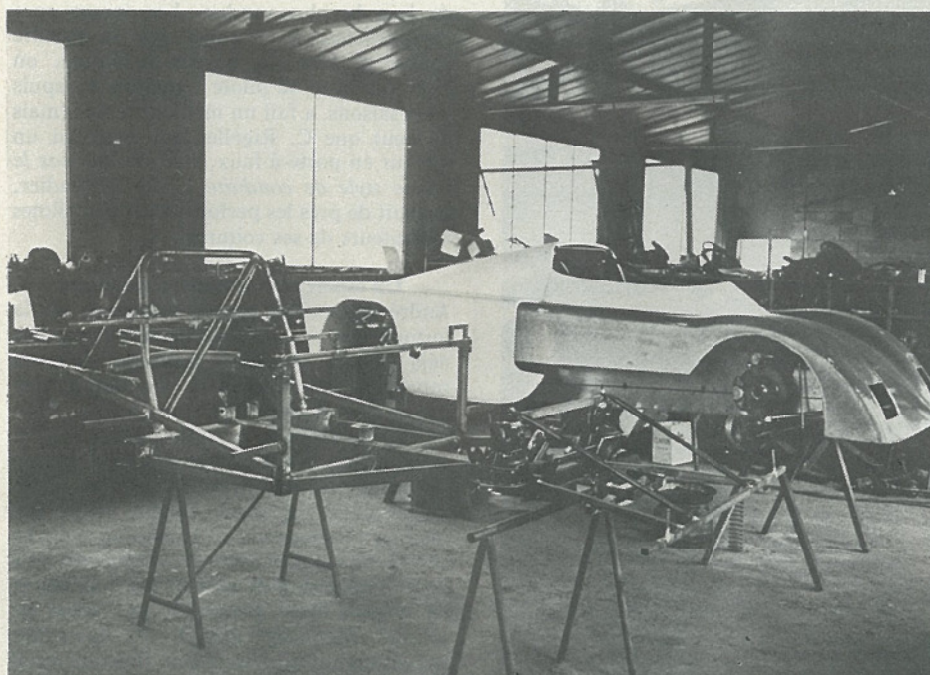
Le tableau de bord est des plus simples. On y trouve le strict minimum avec les manos de pression d'huile et de température d'eau, le compte-tours et le démarreur.





Une ligne simple et déjà connue.

Une vue de l'atelier. Au 1er plan, le châssis de la barquette « économique ». Il est garantit indéformable.



nouvelle fois, elle se caractérisait par son poids plume (320 kg), ce qui avait l'avantage, avec un moteur R8 major de série (environ 45 cv), de donner des résultats très intéressants : 16" 4/10 pour le 400 m départ arrêté et 31" 8/10 pour le 1000 m départ arrêté. 25 monoplaces furent construites et quelques courses organisées. Mieusset, Lacarrau, Depailler en pilotèrent. Début 67 la FFSA, avec le président Bourillot, s'inspirent de sa voiture pour en faire une formule de promotion, mais sortirent un règlement imposant un poids de 420 kg pour un moteur Gordini 1300 G. Les pneus Kléber sont remplacés par des Michelin. Ce fut le début de la Formule France, qui deviendra quelques années plus tard la formule Renault. Bien vite la Grac, qui prend naissance à Valence à l'instigation de Serge Aziosmanoff, puis Martini à Magny-Cours, se taillèrent la part du lion. Marcadier revint à ses premières amours, les barquettes très légères vendues en kit. C'est ainsi qu'il sortit une barquette, le modèle Canam, avec un train AV triangulé en remplacement du train AV Renault. Plus élaboré, il était aussi plus compétitif et Berthet, Gaillard, Damaz raflèrent souvent la première place.

D'année en année il modifie ses châssis, les perfectionne, les rend plus rapides encore, retouche les carrosseries et s'attache une clientèle de jeunes passionnés qui courent avec ses modèles en course de côte, principalement. En 1968, il crée le coupé Barzoï, une « barquette fermée », ajoute-t-il, « avec un toit, un parabrise et des portes ». Le coupé, qui peut accepter toutes les mécaniques Renault, pèse 430 kg selon le moteur utilisé (Renault 8 Major ou Gordini) et coûte 6 800 F. Bien qu'il soit destiné avant tout à un marché autre que la compétition, on en a vu tout de même en course, notamment aux mains de Roger Rivoire, qui s'illustre aujourd'hui en course de côte avec une Chevron F2 et qui fut l'un des anciens ouvriers du constructeur lyonnais.

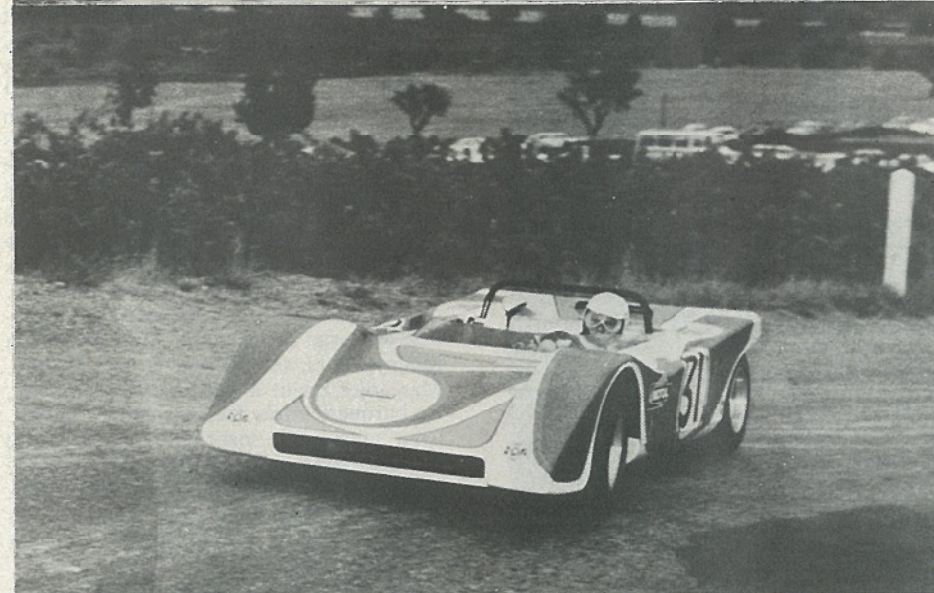
Le moteur en porte-à-faux, par économie
A l'exemple des berlinettes Alpine qui sont

La barquette « économique » avec le moteur Rallye 2 en porte à faux. Des premiers essais ont révélé qu'elle avait un comportement très sain et qu'elle pouvait être compétitive.



◀ André Marcadier devant son atelier. Il a encore une profonde passion pour construire.

▼ La Marcadier Canam. Le modèle à moteur central qui avait le train AV. triangulé.

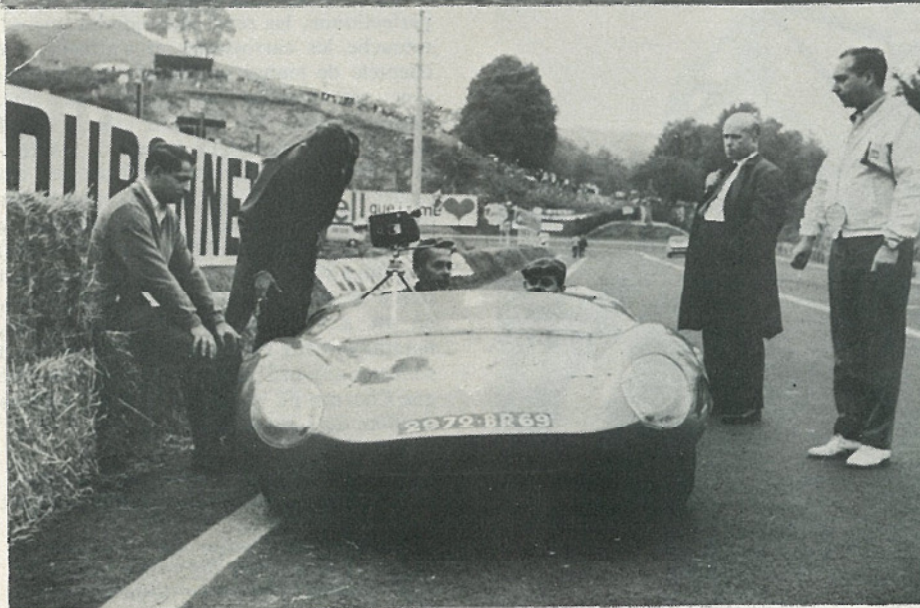


compétitives avec leur moteur en porte-à-faux, André Marcadier inaugure à son tour cette position du moteur dans l'une de ses barquettes. Une solution plus économique avec tout le train AR Renault et également un retour au train AV Renault. Les premiers essais sont concluants, puisqu'à peine terminée la barquette, équipée d'un 1300 G, réalise 1'7" sur le circuit du Luc, au bout de 10 tours. Un excellent chrono, très encourageant, réalisé par André Cerf. Alors? Moteur central, ou porte-à-faux? Il n'y eut pas de choix à faire, puisque Marcadier put encore fabriquer les deux modèles. Mais la version en porte-à-faux est de loin la plus vendue. Les temps sont comparables, à en juger par la récente course de côte de Boyeux-St-Jérôme, où J.-P. Lecomte, le pilote « maison » depuis deux saisons, a fait un meilleur temps (mais de peu) que C. Rigollet qui avait lui un moteur en porte-à-faux. « Il ne faut pas le même style de conduite », dit Marcadier, qui suit de près les performances des pilotes utilisateurs de ses voitures.

Un espoir : la formule économique

André Marcadier espère beaucoup en la formule économique dont nous vous parlons déjà depuis plusieurs numéros dans la rubrique « En direct ». Ce serait une barquette économique, équipée d'un moteur de rallye 2, la voiture des jeunes en ce moment. Il a d'ailleurs équipé l'une de ses barquettes en suivant les grandes lignes du projet de règlement élaboré après une réunion à Echappement, le mois dernier. Le châssis est à poutre centrale surdimensionnée pour la puissance du moteur rallye 2, même en version Maxi groupe 1, par souci de solidité. Marcadier garantit d'ailleurs son châssis contre tous les chocs. Il estime qu'il ne peut pas se vriller à la suite d'une sortie de route. Le train avant et la direction sont ceux d'une rallye 2, ainsi que tout le groupe propulseur arrière, boulonné en 6 endroits sur le berceau arrière. Par souci d'économie, la carrosserie en 2 parties est la même que celle des barquettes déjà existantes. Telle quelle, la formule économique Marcadier pèse 350 kg. Mais dans le projet le poids retenu serait de 500 kg, ce qui, selon Marcadier, ne pourra pas rendre la barquette « formule économique » compétitive. Le projet n'étant pas encore définitif, Marcadier espère beaucoup être bien placé s'il aboutit. Son prix est de toute façon très intéressant, puisqu'il vend le kit, qui comprend tout, sauf les pièces d'origine Simca facilement récupérables pour une petite somme sur une rallye 2 accidentée, 8700 F. Monter la barquette revient à 12000 F, sans le moteur-boîte. Quand on sait qu'une R5TL vaut 17200 F clés en mains, il faut avouer que c'est tentant.

J.-Claude Lamorlette



◀ La 1re Fournier-Marcadier sur le circuit de Clermont. La télévision était venue pour la filmer.