

# RESTAURATION D'UNE MARCADIER PAR BEST ET DELESTRAIN

RESTAURER UN MODÈLE FABRIQUÉ ARTISANALEMENT IL Y A UNE QUARANTAINE D'ANNÉES RELÈVE DE LA GAGEURE. C'EST CE QU'A ENTREPRIS CHRISTIAN BEST AVEC UNE BARQUETTE MARCADIER, LE PREMIER PROTOTYPE.



Dans les années 1950, la résine armée de fibre de verre ouvre la porte de la construction en petite série de voitures de sport à un nombre important d'entrepreneurs, mais aussi d'amateurs, pilotes ou simples mécaniciens qui trouvent là le moyen de réaliser leur rêve. Parmi eux Marcadier, à Lyon, qui va proposer à partir de 1964 des voitures en kit et générer quelques passions.

## LA VOITURE DE SES VINGT ANS

La restauration de cette barquette Marcadier est l'œuvre de trois amis de longue date, Christian Best, Alain Delestrain et Gilles Fournier. Trois passionnés d'automobiles en général et de la barquette lyonnaise en particulier, apparue en 1964 quand ils étaient dans leurs vingt ans. Bien sûr, Gilles et Alain se damneraient pour une Lotus XXIII, mais celle-ci est rare et inaccessible lorsqu'on en trouve une. Alors, quoi de plus approchant qu'une Marcadier – une barquette ? André Marcadier avait en effet

A - © Archives & Collections Dominique Pascal

*Cette barquette Marcadier est tout simplement la première construite, le prototype à partir duquel la marque a démarré la production de sa première voiture en kit. L'inspiration Lotus est flagrante...*

*La mécanique Renault 8 se trouve en position centrale arrière et non en porte à faux, comme sur la plupart des dérivés de la R 8. Seule entorse à l'authenticité : le lourd arceau de sécurité. Au second plan, un coupé Barzoi.*

### CHIFFRES DE PRODUCTION

On compte environ 850 voitures de sport et de compétition sorties des ateliers d'André Marcadier tous modèles confondus, avec puis sans Marcel Fournier, de 1963 jusqu'au début des années 1980.



B - © Archives & Collections Dominique Pascal

C. © Archives & Collections Dominique Pascal



Comme toutes les voitures de compétition, la barquette Marcadier joue à fond le dépouillement pour la légèreté. On appréciera toutefois le tableau de bord très complet.

### MARCADIER

Après sa barquette à moteur central, Marcadier va lancer, en 1968, le coupé Barzoï qui sera un succès: plus de 200 exemplaires produits, à châssis tubulaire ou châssis-poutre, de 1967 à 1976, vendus en kits. Le Barzoï 2, très anguleux, aura moins de succès, de même que les radicales barquettes Canam et les rares monoplaces de Formule France et Formule Renault. Pour les passionnés, un livre: Marcadier, constructeur d'automobiles en kit 1963-1983, de Gérard Gamand, chez Auto diva.

créé ses premières voitures après sa rencontre avec Colin Chapman, le mythique patron de Lotus. La barquette, moins sophistiquée qu'une Lotus XXIII, lui emprunte quelques caractéristiques, dont son allure générale. C'est Gilles Fournier, plus disponible, qui en trouve une dans les petites annonces de *La Vie de l'Auto* en 2006, à Biarritz. D'après la photo, c'est une barquette premier modèle: ça ne se représentera pas et ils l'achètent sans hésiter.

### DRÔLE DE BARQUETTE...

La voiture est roulante mais en mauvais état. Mécanique, châssis carrosserie, tout est à faire. Et puis, mauvaise surprise, le châssis est différent de celui des barquettes Marcadier qu'ils connaissent. Craignant de s'être fait rouler, ils prennent contact avec le club Marcadier, dont le président Pierre Tedeschi, ami d'enfance

d'André Marcadier, est la mémoire de la marque. La description de la voiture intrigue ce dernier: ne s'agirait-il pas de la première barquette Marcadier, le prototype de 1964 dont il a entendu parler, mais qu'il n'a jamais vu? Intuition confirmée par une inspection minutieuse de la voiture, qu'il authentifie comme le premier prototype. Son châssis est en effet un peu plus compliqué que celui des barquettes « de série », vendues en kit. Devant cette trouvaille, le trio, qui pensait « coursifier » sa barquette, décide de respecter cette pièce historique et de la restaurer au plus près de son état d'origine: le moins de modifications possible et les composants les plus authentiques possible.

### DIFFICULTÉS D'ÉPOQUE

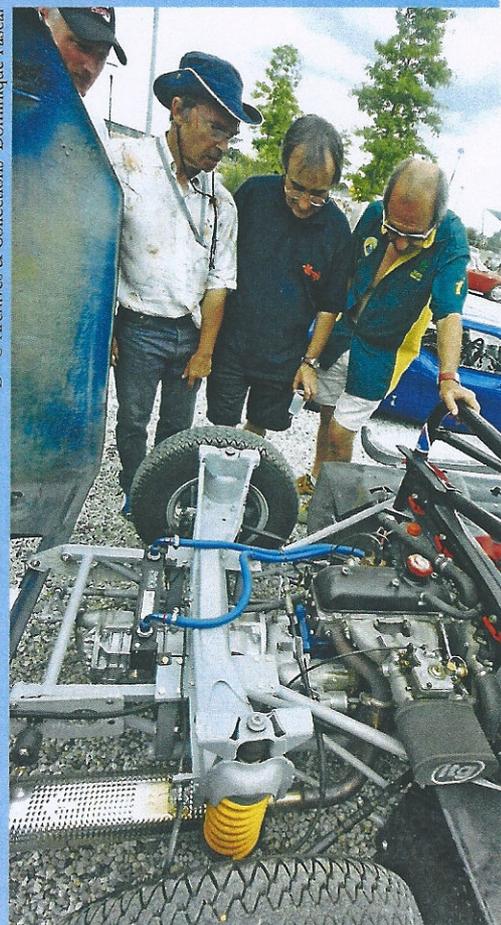
Après avoir démonté la voiture, ils se heurtent aux mêmes problèmes que ceux qui, à l'époque, achetaient le kit et, bien souvent, ne le finissaient pas, car il y faut plus que des notions de base. Mais eux seront épaulés par le club. Au moteur Gordini généralement choisi, ils préfèrent un bloc 4 cylindres Cléon, comme celui de la R 8 de base avec oreille horizontale qui permet de le poser sans modifier les attaches de châssis. Le leur sera un bloc identique, mais de R 18, qui a l'avantage d'être réalésé à 1440 cm<sup>3</sup> et de donner plus de couple et de puissance. Le préparateur Paul Gosset, qui a été motoriste de compétition, notamment pour la Coupe Europe Alfa, la Coupe de l'Avenir et la Coupe R 12 Gordini, va les aider à remonter la voiture. Au bout de trois années passionnantes, la restauration est enfin achevée, juste à temps pour s'engager à LM Story. Non sans quelque anxiété... Mais ils tournent deux fois vingt minutes sans problème et la voiture

atteint même les 170 km/h dans la ligne droite des Hunaudières. Elle figurera en bonne place dans la rétrospective Marcadier organisée par Lyon Expo.

### RÉGLAGES ET FIGNOLAGE

Cette première sortie sera le prélude à un réglage plus minutieux sur le circuit de Clastre. La commande de boîte à quatre rapports, celle des dernières Dauphine, retournée avec une cloche spéciale, est refaite chez Paul Gosset. Le moteur délivre environ 100 ch pour un poids total de moins de 500 kg: la barquette était faite pour les courses de côte (un trophée avec le magazine Sport Auto de Gérard Crombac, avait même été organisé mais avait tourné court). Le trio espère gagner quelques kilos. Un ami plasturgiste en Bretagne devrait leur refaire les capots. Ceux d'époque sont en effet réalisés dans une résine particulièrement épaisse. Fin février, ils seront de retour au circuit de Clastre pour d'ultimes réglages. Ils envisagent aussi de refaire la commande d'accélérateur qui contrôle le carburateur Weber 40DCOE, comme sur les Gordini 1300. ✓

Sur cette photo sans le capot arrière, on comprend mieux l'astuce de la Marcadier. Le train arrière de la R 8 a été retourné, mettant ainsi le moteur entre l'essieu arrière et l'habitacle, en position centrale.



D. © Archives & Collections Dominique Pascal



# LA COURSE DE CÔTE DE CHAMROUSSE 1965 PLUIE ET BROUILLARD

Àu début des années 1960, Alpine a commencé à engager des voitures officielles dans les plus grands rallyes tels que Monte-Carlo ou Lyon-Charbonnières. D'abord avec des A 106 puis avec des A 108 et enfin avec des A 110. La berlinette était sur la voie du succès. Elle a commencé à intéresser un nombre croissant de compétiteurs. Au fil des années, les gentlemen drivers français ont pris l'habitude d'aligner leurs berlinettes non seulement en rallye mais aussi en vitesse pure. Les circuits étant fort rares à l'époque, c'est par l'intermédiaire de la course de côte que les pilotes d'A 110 s'aguerrirent pour la conduite sur piste fermée. Avec l'arrivée des monoplaces dans les ateliers de fabrication dieppois en 1964, un certain nombre d'épreuves de ce type furent retenues comme terrain de mise au point. On se souvient des exploits de Jean Vinatier et d'Henry Grand-

## LES MONOPLACES ALPINE ONT LA COTE

Le long des pentes du célèbre mont Ventoux en 1965, Philippe Vidal, pilote officiel Alpine, a signé un excellent 12' 15" 6 avec sa petite Alpine F3 par comparaison aux 12' 13" 5 du champion suisse Jo Siffert sur Brabham F1. Le 15 août, lors de la course de côte du Mont-Dore sur le versant du col de La Croix-Saint-Robert, Jean Vinatier sur Alpine Formule libre 1300 cm<sup>3</sup> a écrasé la concurrence en monoplace, battant même le record détenu par Maurice Trintignant avec une BRM F1. En Formule 3, Philippe Vidal sur Alpine Renault 1000 a été dominé alors que Roby Weber, le troisième pilote officiel Alpine, sortait de la route avec une voiture sœur.

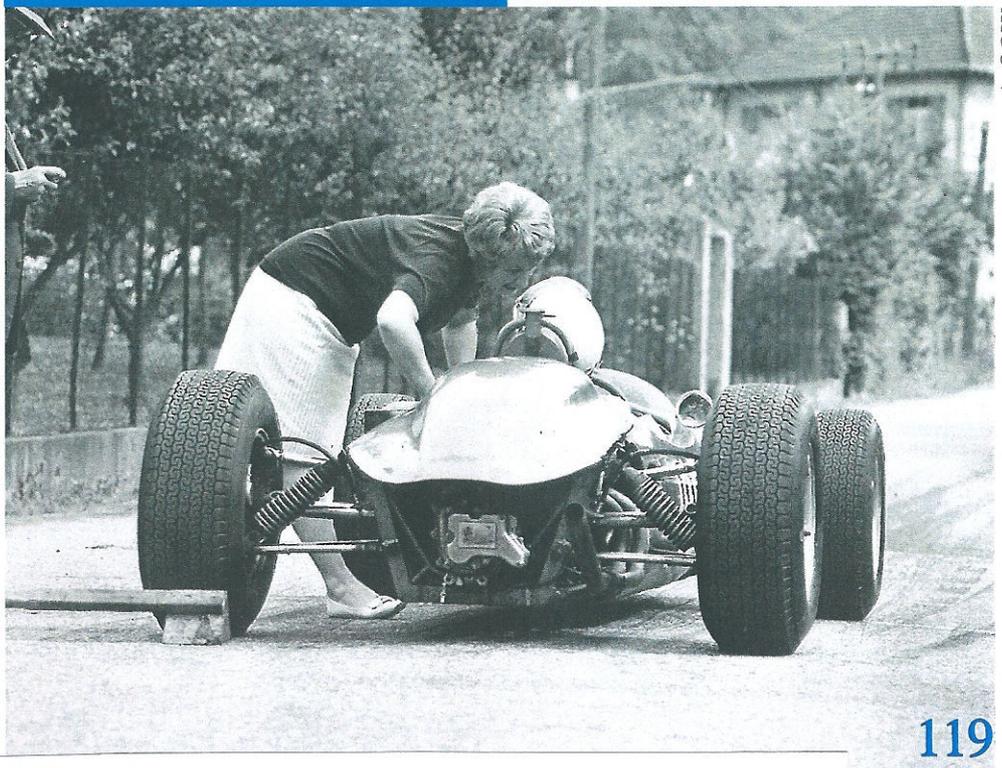
**LA COURSE DE CÔTE EST  
UN EXERCICE DIFFICILE.  
VÉRITABLE SPRINT, ELLE  
EXIGE TOUT DE LA VOITURE  
ET DE SON PILOTE.  
CONCENTRATION  
MAXIMUM, PARFAITE  
CONNAISSANCE DU  
PARCOURS ET DES  
TRAJECTOIRES, ET,  
BIEN SÛR, SANG-FROID  
POUR « ATTAQUER »  
SANS TROP DE SÉCURITÉ !**

sire dans le baquet des F2 Alpine équipées du moteur Renault Gordini double arbre pendant la saison 1964.

## ESSAIS PROMETTEURS

En 1965, certaines courses de côte comptent pour le titre de champion de France F1-F2 et bien sûr les pilotes officiels Alpine y participent. C'est ainsi que, le 1<sup>er</sup> août 1965, Chamrousse, village situé au-dessus de Grenoble, accueille un superbe plateau de compétiteurs bien décidés à battre le record de la montée établi en... 1961, par le Suisse Schiller sur Porsche. Aux essais, le samedi 31 juillet, on pouvait relever d'excellents chronos inférieurs à ce fameux record de

*Roby Weber, étoile éphémère du sport automobile, trouvera, hélas, la mort peu de temps après avoir quitté Alpine. Il est ici au départ de la course de côte à bord de son Alpine F3 Moteur Moderne 1 000 cm<sup>3</sup>.*



A - © DPPI

## DÉFAITE FRUCTUEUSE

Lors d'une course de côte un jeune pilote inconnu, un certain Jean-Pierre Jabouille, avait battu avec sa berlinette privée les deux pilotes officiels Alpine. Moteur non conforme? Jean Rédélé n'en a cure: « Si les pilotes privés battent nos pilotes d'usine, dit-il, c'est une excellente publicité pour nos autos. Cela va nous amener de nouveaux clients. »

deux pilotes devançaient au classement général le vainqueur de classe 2000 Franck Ruata (13' 32" sur Abarth 2000) et même celui de la classe supérieure, le récent vainqueur des 24 Heures du Mans, le Marseillais Jean Guichet, qui disposait pourtant d'une terrible Ferrari GTO après avoir détruit son Abarth 2000 OT.

## ...ET LES MONOPLACES DANS LE BROUILLARD !

En fin d'après-midi, les monoplaces firent un festival de tête-à-queue, glissades, touchettes et sorties de route. Parmi celles-ci on déplora le train avant heurté par une pierre pour le bouillant Johnny Servoz-Gavin, incapable de rééditer son exploit de la veille, et l'imposante sortie de Roby Weber sur Alpine F3. Seul Jean Vinatier sur son Alpine monoplace Formule libre tira son épingle du jeu en 12' 54"... soit quasiment le temps établi le matin avec sa petite R 8 Gordini 1100! ✓

Les barquettes Fournier-Marcadier, produites à Lyon, étaient originellement équipées d'un simple moteur R 8 Major.

11' 17", le plus rapide étant le jeune Grenoblois Johnny Servoz-Gavin qui, sur ses terres et au volant de sa F3, devançait le leader de la nouvelle vague des pilotes, Jean-Pierre Beltoise, de 5 secondes (10' 48" contre 10' 53"). Le troisième meilleur temps revenait à Guy Ligier sur la Ford GT officiellement engagée par Ford France.

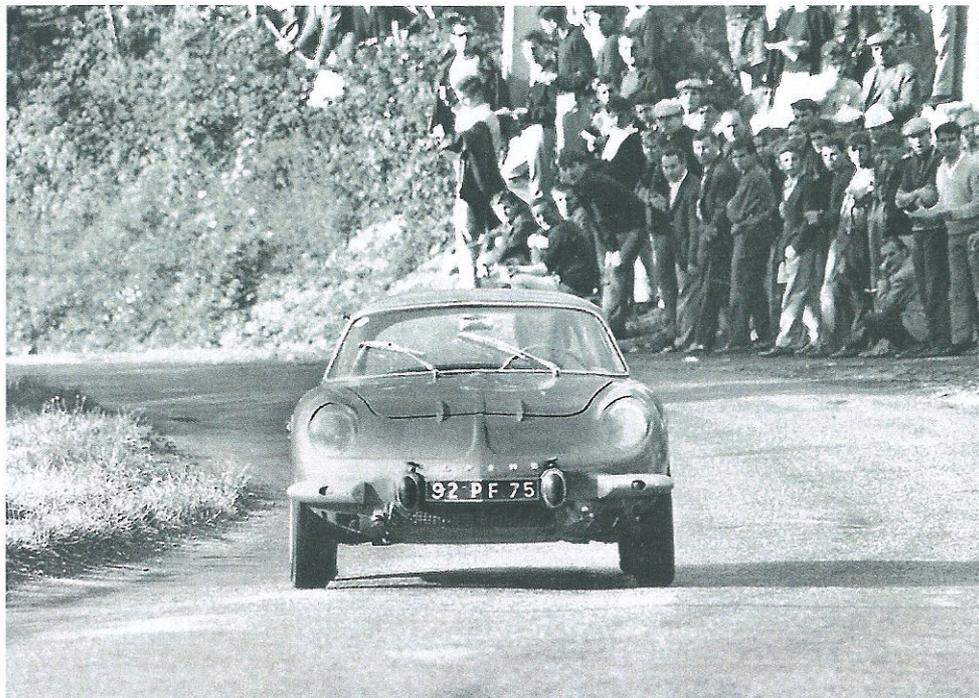
## ABARTH DEVANT RENAULT

Le dimanche matin, spectateurs, officiels et concurrents durent affronter pluie et brouillard après avoir dû patienter une heure. À cette météo catastrophique s'était en effet ajoutée l'intervention de pompiers luttant contre l'incendie d'un chalet en bordure de route! L'incendie maîtrisé, le soleil réapparut et le Grenoblois Raymond sur Abarth 1000 signa une belle performance en effectuant la montée vers Chamrousse en 12' 39", mieux que Vinatier pourtant sur une R 8 Gordini (usine) 1 108 cm<sup>3</sup> (12' 56"), battu aussi par la petite Fiat Abarth de 850 cm<sup>3</sup> de Stephani. C'est alors que les éléments se remirent à bouleverser toute hiérarchie. En effet, plus on montait en classe de cylindrée, plus les temps s'allongeaient! Qu'on en juge: Pierre Maublanc sur Cooper S 1 275 cm<sup>3</sup> (13' 2") plus rapide que Philippe Fargon sur Ford Cortina Lotus 1 558 cm<sup>3</sup> (13' 49")! Jean-Pierre Hanrioud, sur la Lancia Flavia 2 litres, sauvait les meubles en 13' 18" face à la grosse Ford Mustang 4,7 litres d'Henri Greder (13' 12").

## LES GRAND TOURISME SOUS LE DÉLUGE...

Quand vint le temps de faire partir les Grand Tourisme, c'était pire encore du côté ciel. En ce 1<sup>er</sup> août, à la pluie avait succédé un épais brouillard qui enveloppait une grande partie du parcours. Mauro Bianchi, pilote d'usine Alpine engagé sur une A 110 998 cm<sup>3</sup>, signait un excellent 13' 22" compte tenu des conditions météo. Hanrioud, qui effectuait une double monte, égala ce temps à la seconde près avec sa propre A 110 1100. Les

Mauro Bianchi, pilote de circuit recruté par Jean Rédélé et metteur au point officiel de la marque Alpine, n'hésitait pas s'aligner également en rallye ou, comme ici, en course de côte.



# DIDIER RABET

## UNE BARQUETTE TIRÉE DE L'OUBLI

La barquette, conçue en 1964 par Marcel Fournier et André Marcadier, est une base en kit châssis-carrosserie. Le châssis tubulaire est défini de façon à être assemblé avec des organes mécaniques de grande série. La carrosserie est en polyester stratifié. Ce sera la première voiture de sport française vendue en kit. Sa ligne, fine et sportive, n'est pas sans rappeler la Lotus XXIII.

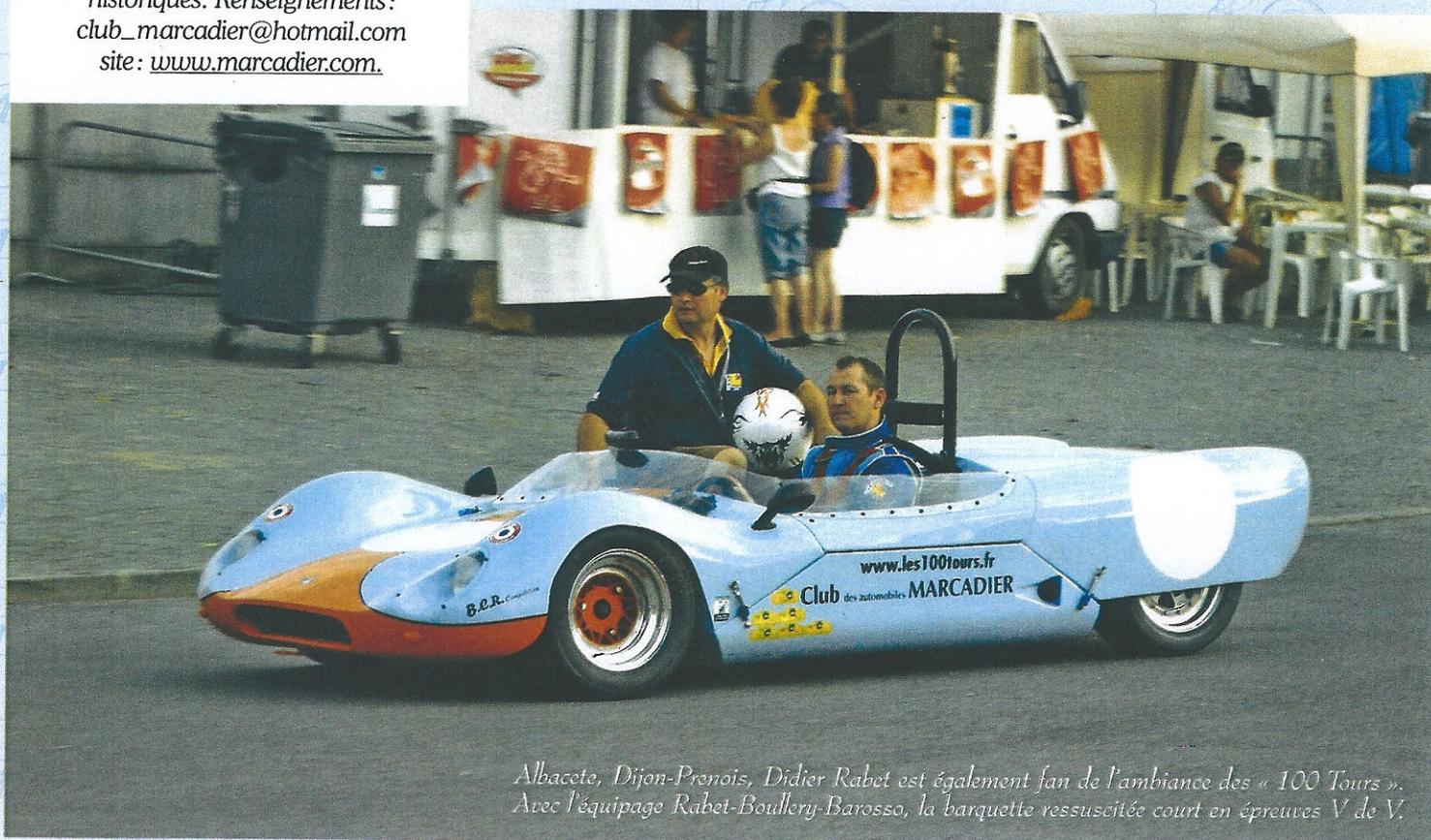
### SPORTIVE EN KIT

Artisans lyonnais, Marcel Fournier et André Marcadier fondent leur marque en 1963. Ils présentent alors la première voiture de sport française en kit. Dès 1968, sortira une évolution de cette barquette, le coupé Barzoï. Des collectionneurs participent régulièrement aux compétitions historiques. Renseignements: [club\\_marcadier@hotmail.com](mailto:club_marcadier@hotmail.com) site: [www.marcadier.com](http://www.marcadier.com).

**CETTE FOURNIER-MARCADIER FM01, DES PLUS AUTHENTIQUES, A ÉTÉ RESSUSCITÉE, ASSEMBLÉE ET « COURSIFIÉE » TRENTE ANS PLUS TARD PAR DIDIER RABET. HISTOIRE D'UNE COPRODUCTION À TRAVERS LE TEMPS.**

### 30 ANS EN KIT

Le kit de la barquette Fournier-Marcadier comprend un châssis tubulaire acier avec une traverse avant qui permet de recevoir le train avant R 8 d'origine. Il dispose d'un pédalier et de fixations prévues pour le radiateur et les jambes de force. Les éléments de carrosserie en polyester concernent les capots avant, arrière, des caissons formant des baquets et le bas de caisse. Fournis également avec le kit, le pare-brise, la planche de bord nue, une cloche d'embrayage, des jambes de force, etc. La mécanique, préconisée mais pas fournie, est celle de la R 8. L'ensemble moteur-boîte doit être monté, retourné et placé au centre de la voiture. À l'époque, nombreux sont les passionnés qui prennent livraison d'un kit. Mais nombreux aussi sont ceux qui n'arriveront jamais au bout du montage final. C'est sur l'un de ces kits que met la main Didier Rabet,



Albacete, Dijon-Prenois, Didier Rabet est également fan de l'ambiance des « 100 Tours ». Avec l'équipage Rabet-Boullery-Barosso, la barquette ressuscitée court en épreuves V de V.



La FM01 de Didier Rabet côtoie à chaque course ce superbe coupé Barzoffi. Et un « trophée interne » s'est même créé au sein de l'écurie de ces deux Marcadier.

B - © Archives & Collections Dominique Pascal

## DU VÉLO À LA COBRA

Marcadier a produit des barquettes, des coupés, des monoplaces Formule France, Formule Renault et F3. Mais aussi des vélos, karts, motos, et des ULM. Ajoutons les « Savane » et les kits sur châssis R 4/R 6, puis des répliques de Seven, GT40, Countach, Porsche et AC Cobra.

Taillée pour la compétition, la barquette peut maintenant participer aux trophées des 2 litres.

## OBJECTIF ENDURANCE

Mécanicien lors d'épreuves VHC, Didier intègre en 1992 le Team TR Objectif Endurance. Dans le cadre des manifestations V de V, organisées par Eric Van de Vyver, il pilote lors de week-ends qui regroupent aussi des courses saloon-car, Formule Ford, ou autres modernes. Puis, après les quatre années de travail nécessaires à sa construction, la Fournier-Marcadier rejoint la piste et découvre la course. En 2001, elle est engagée aux 12 Heures d'Albacete. Or, avant sa venue sur le circuit espagnol, elle n'a bénéficié que d'une soixantaine de tours de mise au point à Magny-Cours. Pourtant, elle sera à l'arrivée. La même année, elle court aussi à Dijon-Pre-nois. Et, depuis, l'équipage Didier Rabet, Gérard Boullery et Laurent Barosso participe aux épreuves V de V à bord de cette barquette ressuscitée. ✓

par hasard en 1997, celui-là abandonné dans une grange où il devait être entreposé depuis les années 1960.

## ÉCOLO POUR COURIR ENCORE

En 1997, un garagiste d'Orléans est contacté par un client qui souhaite transformer un châssis pour en faire un buggy d'autocross. Il constate alors que ce châssis ressemble fort à un kit Fournier-Marcadier. Souhaitant lui épargner ce sort funeste, il alerte un ami passionné de voitures de course. Celui-ci, Didier Rabet, né en 1965, avait 6 ans quand son père l'a emmené aux 24 Heures du Mans pour la première fois et n'en a pas manqué une édition depuis. Mécanicien passé au pilotage, il a participé avec son père à l'épopée Idée Verte Compétition, qui va les conduire à la qualification d'une WR (Welter Racing) roulant au GPL aux 24 Heures du Mans (Fondée en 1992, Idée Verte est une association d'ingénieurs et de techniciens bénévoles, passionnés de compétition automobile, qui s'est donné pour but de fabriquer un moteur performant et peu polluant pour une automobile respectueuse de l'environnement.)

## « COURSIFICATION »

Ayant échangé la barquette inachevée contre une 205 GTi, Didier contacte André Marcadier pour s'assurer que sa trouvaille est une authentique Fournier-Marcadier. Le constructeur lui précise qu'il s'agit bien d'un châssis similaire à son n° 2. L'une des trois barquettes vues dans *Sport Auto* en février 1965. Didier se met alors en demeure de terminer l'assemblage. Les deux essieux sont présents avec un train avant et la carrosserie. Interloqué par la monte de roues « à la Dragster », il interroge le constructeur. Celui-

ci lui confirme avoir monté, à l'origine, des roues R 4 à l'avant et Estafette à l'arrière de ses barquettes... Maintenant l'auto a des roues de 13" à l'avant et de 15" à l'arrière. L'assemblage terminé, la voiture paraît dans toute son authenticité. Cependant, vouée à la compétition, elle sera « coursifiée ». Les réglages du châssis ont été délicats. Le moteur est passé successivement à 1255 cm<sup>3</sup>, puis à 1470 cm<sup>3</sup>. La boîte de vitesses R 8 Gordini, maintenant à 5 rapports, a vu l'ensemble de sa pignonnerie confié aux bons soins des établissements Dalmolin. La suspension et les amortisseurs sont désormais de type F3. Les calculs de l'épure de suspension et du tarage des ressorts ont été réalisés chez Martini. Les capots, trop lourds, ont été refaits et allégés.

L'assemblage terminé, roues de 13" devant et 15" derrière, la voiture est vouée à la compétition. Son moteur est passé successivement à 1255 puis à 1470 cm<sup>3</sup>.

Archives & Collections Dominique Pascal

