

★ Pour les
automobilistes
bricoleurs

UN CONSTRUCTEUR LYONNAIS A CONÇU UN CHASSIS PERMETTANT DE MONTER UNE VOITURE DE SPORT POUR 700.000 AF AVEC UN SIMPLE JEU DE CLES

POURQUOI pas nous ? » se lamentait depuis longtemps M. Marcadier en comparant tout ce qui était réalisé en Grande-Bretagne pour satisfaire les amateurs de voitures de sport (pas toujours fortunés) et tout ce qui ne l'était pas en France...

L'Angleterre est en effet le paradis du petit bricoleur automobile. Celui-ci peut acheter sa voiture en caisse et assembler moteur et châssis de son choix suivant la formule « kit ». Il évite ainsi de payer certaines taxes, la main-d'œuvre d'assemblage et a tout le temps de rêver à ses futures courses ou randonnées en serrant les boulons de son acquisition, le soir, pendant ses loisirs. Un double plaisir en somme.

L'automobiliste français ne peut pas bénéficier de toutes ces possibilités. Débuter en compétition demande une bourse bien garnie car les modèles nationaux à tendance sportive ne sont pas légion et les voitures étrangères ne sont pas toujours à la portée de ceux dont les ambitions sont généralement plus élevées que le portefeuille.

Il fallait faire « quelque chose ». M. Marcadier l'a fait. Il est en train de réaliser son rêve et celui des amateurs de vitesse.

Dans son atelier de Perrache il a toujours aimé chercher des solutions aux problèmes mécaniques. Après avoir réalisé le vélo le plus léger il s'attaqua au châssis de kart. A l'heure actuelle 400 de ces engins ont été mis en circulation, allant d'améliorations en améliorations, c'est-à-dire alliant toujours une plus grande légèreté à la même robustesse. Plusieurs rallymen connus et des pilotes comme Lucette Pointat ont participé ainsi à des compétitions de karting en représentant notre ville. Cependant ce petit groupe de fanatiques de la mécanique commençait à tourner les yeux vers des cylindres supérieurs autorisant des vitesses plus grandes.

L'obstacle était de taille : une Lotus 23 par exemple coûte quatre millions d'anciens francs. C'est beaucoup pour s'amuser...

M. Marcadier retroussa ses manches en concentrant sa pensée sur un seul but : offrir pour 500.000 A.F. un châssis et une carrosserie les plus légers possibles permettant de monter un moteur récupéré à bon compte sur une voiture accidentée.

C'était le 15 août 1963. Dans un mois les premiers châssis « Marcadier » seront livrés à une dizaine d'amateurs impatientes. Le pari a été tenu.

Les essais qui se sont déroulés récemment avec un châssis nu (la carrosserie n'était pas terminée) ont été plus qu'encourageants.

Pour la circonstance c'est un moteur de R-8 récupéré à la casse qui avait été monté entre les barres d'acier du châssis. Les soupapes fermaient mal mais l'important était de tester la nouvelle voiture en fonction de son rapport poids - puissance.

Dès les premiers tours de roues la « Renault - Marcadier » se joua d'une 404 et d'une DS 19. On lui opposa ensuite une Neckar Mistral ainsi qu'une Sunbeam Alpine. Ce n'était pas suffisant encore et les essayeurs amenèrent une Porsche Super 90 pour servir d'étalon. Trop sollicité le moteur de cette dernière éclata mais la preuve avait été faite. Légèrement plus rapide en vitesse de pointe la Porsche était battue quant aux accélérations.

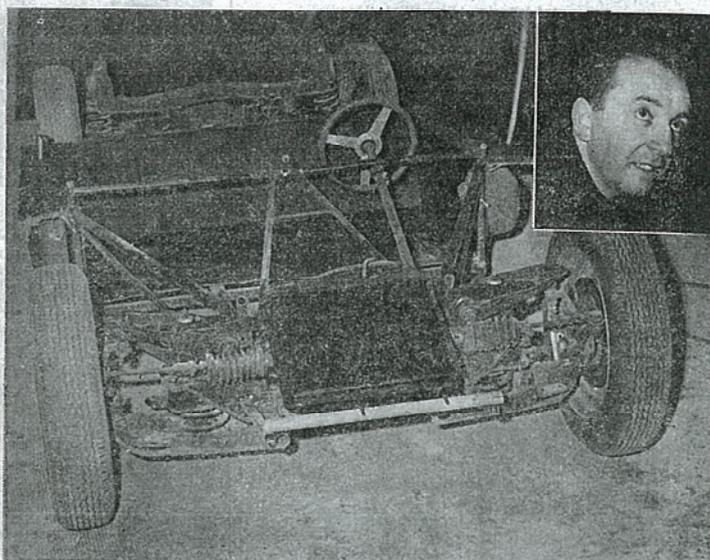
Et chacun des présents songeait déjà à « affûter » un moteur plus puissant de façon à dépasser les 200 km./heure. « Avec un 1.100 cm3 c'est possible » nous a déclaré M. Marcadier. « et si la Régie nous livrait des moteurs spécialement travaillés... »

La phrase est restée en suspens. Il est des espérances qui n'osent s'exprimer...

Actuellement M. Marcadier est capable de fabriquer deux châssis par

semaine mais la fabrication de la carrosserie plastique a retardé les premières livraisons. Dans l'atelier de M. Fournier rue Marius Berliet on met actuellement la dernière main aux moules (un pour le capot, l'autre pour l'arrière) qui recevront bientôt les couches de polyester. Le constructeur du châssis a quitté son atelier de Ferrache pour régler sur place les dernières finitions. C'est la fièvre des derniers jours.

On ne trouve pas ici de Président - Directeur Général au fond d'un long bureau de verre ou d'acajou. Des toiles d'araignées pendent dans les coins des verrières mais qu'importe tout le monde est en bleu de travail, penché sur ces petits croisillons d'acier qui laissent juste la place



majorité Renault. Seules les roues ont été empruntées à la 404 tandis que le pare-brise est coupé dans la lunette arrière d'une D.S. 19.



au moteur et à deux personnes entre leurs entra-lacs.

Terminée la voiture pèse moins de 400 kilos, mesure 3 m. 45 de long, 1 m. 54 de large et seulement 68 centimètres de haut. On reste admiratif devant un tel résultat quand on songe par exemple que la Panhard 24 semble déjà très basse avec ses 1 m. 22. Le châssis Marcadier semble plaqué à la route et pourtant la garde au sol est normale. De son côté la carrosserie plastique possède des formes qui feront naître bien des regards d'envie sur la route.

Tous les moteurs Renault, depuis la 4 CV, jusqu'à celui de la R-8 peuvent être montés indifféremment, retournés entre le pilote et les roues arrière. Les deux réservoirs d'essence (empruntés à la R-8) sont placés sur les flancs de façon à ne pas changer la répartition des masses suivant le degré de remplissage.

Les sièges baquet ne sont pas réglables mais le volant et les pédales coulisent afin d'être ajustés au gabarit du pilote. Toute la mécanique a été conçue pour recevoir des pièces du commerce, en

tera des pièces strictement de série pour en un petit mois de travail le soir et avec un simple jeu de clés du commerce monter « sa » voiture à l'allure de bolide pour environ 700.000 A.F. Vitesse prévue : environ 180 km./heure.

L'assemblage terminé le conducteur bricoleur devra soumettre sa voiture au Service des Mines avec la carte grise de l'épave achetée et il obtiendra une « Torpédo spéciale » suivant l'appellation officielle.

L'enthousiasme est grand parmi le groupe de mordus qui suivent depuis plusieurs mois l'achèvement de ces châssis Marcadier. En effet si certains ne désirent que construire une telle voiture pour leur plaisir, Rivaton et Laroche envisagent déjà de l'inscrire dans de grandes com-

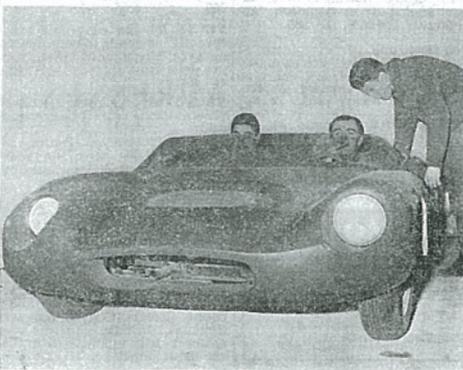
pétitions en sport international comme les 500 kilomètres du Nuburging, l'Ouverture à Monthléry et les courses de côte de la région.

Ils y rencontreront d'autres bolides qui ont noms Lotus 23, Osca, Abarth, Alpine ou René Bonnet mais auront la satisfaction de penser que leur réalisation personnelle vaut 4 à 6 fois moins cher que ces voitures d'usine.

L'avenir dira si les résultats sont à la hauteur des espérances mais l'expérience déjà tentée en Angleterre par Lotus avec des moteurs de Ford Anglia est là pour encourager ce groupe d'amateurs qui veut prouver que le mot impossible n'est pas français.

N.D.L.R. — Pour tous renseignements au sujet de cette voiture, écrire au Journal.

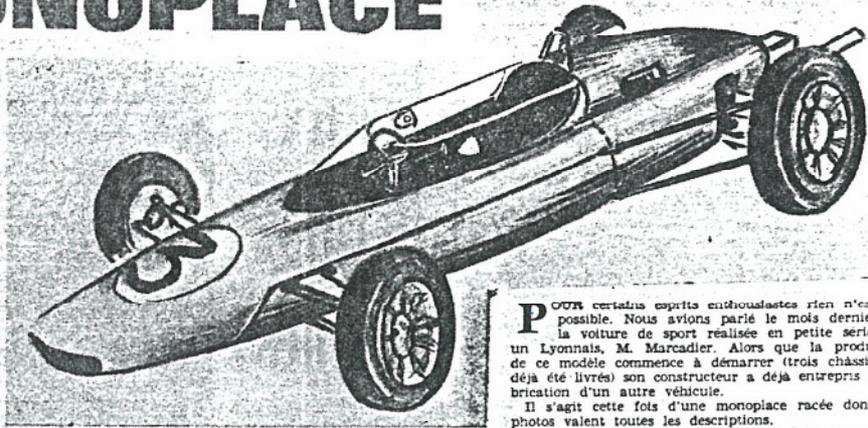
CARROSSERIE	
PEINTURE	76, route
MECANIQUE - AUTO	de Vienne
SPECIALISTE - PLASTIQUE	LYON (7 ^e)
	Tél. 72.33.53
Marcel FOURNIER	



LYON informations

CETTE MONOPLACE

DE FORMULE 3
portera
les couleurs
lyonnaises



POUR certains esprits enthousiastes rien n'est impossible. Nous avons parlé le mois dernier de la voiture de sport réalisée en petite série par un Lyonnais, M. Marcadier. Alors que la production de ce modèle commence à démarrer (trois châssis ont déjà été livrés) son constructeur a déjà entrepris la fabrication d'un autre véhicule.

Il s'agit cette fois d'une monoplace racée dont nos photos valent toutes les descriptions. Encouragé par les premiers résultats obtenus par sa voiture de sport, M. Marcadier veut avec les mêmes principes (châssis léger en tubes, carrosserie plastique et moteur « bricolé » récupéré sur une voiture accidentée) tenter une entrée sur les circuits de sport dans la Formule 3 remplaçant l'ancienne catégorie Junior.

La Formule 3, nouvellement codifiée impose certaines limitations aux moteurs : carburateur unique avec bride interposée de 36 mm. et une limitation de la cylindrée à 1.000 cm³.

Il n'est pas exclu d'ailleurs qu'une Formule 4, plus expérimentale, soit mise sur pied et permette à de jeunes constructeurs et pilotes de faire leurs premières armes.

Pour sa monoplace, M. Marcadier a réuni de nombreuses bonnes volontés, chacun apportant ses compétences dans un domaine particulier. Si le châssis est un domaine qui lui est réservé le dessin de la carrosserie posait d'autres problèmes. M. Visseyriat, diplômé des Beaux-Arts et ingénieur-mécanicien possédait les qualités requises pour dessiner une caisse aérodynamique et agréable à l'œil.

Les dimensions de la voiture ont été calculées au plus juste : le poids voilà l'ennemi ! Par rapport à une Lotus Junior la « Marcadier-Visseyriat » est moins large (0 m. 56 contre 0 m. 67) et moins haute (0 m. 68 contre 0 m. 72). Sa longueur totale est de 3 m. 50 pour un empattement de 2 m. 27. Les roues sont en dur alu. Différents moteurs pourront être montés dans cette monoplace. Sans aller chercher un DKW (développant 102 CV. après un passage chez le spécialiste Montzeld les Amateurs pourront se contenter, pour commencer, d'un groupe de Gordini ou de R-8 ramené à 1.000 cm³.

Avec un moteur Gordini la vitesse pourrait atteindre environ 170 km-heure tandis qu'elle dépasserait 200 km-heure avec une mécanique de R-8 préparée par la Regu.

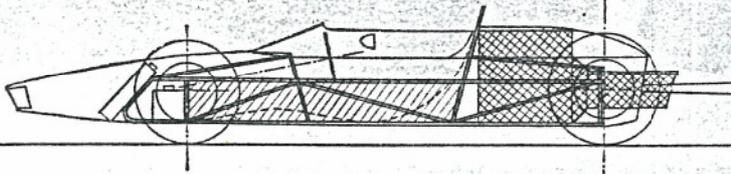
Les projets de Renault en matière de compétition ne sont pas encore tout à fait décaisés et l'idéal, pour nos constructeurs lyonnais, serait de posséder les mêmes mécaniques que celles qui équiperont sur les circuits les Alpine ou René Bonnet.

Quoi qu'il en soit l'expérience vaut la peine d'être tentée et le travail de ces Lyonnais passionnés d'automobile prouve qu'il n'est pas nécessaire d'être un puissant constructeur pour se lancer dans la compétition.

Le prix d'une telle monoplace sera voisin de celui de la voiture de sport construite sur les mêmes principes. Le châssis et la carrosserie plastique coûteront environ 5.000 Fr. tandis qu'un moteur de Dauphine Gordini se trouve aux alentours de 700 Fr. sur une épave.

Dans un mois environ les premiers essais diront si une telle monoplace peut se comparer aux autres réalisations françaises et étrangères et, si tout va bien, le lever de rideau du Grand Prix de Pau pourrait être la première compétition de cette voiture lyonnaise.

Georges DAUCLET.



AUTOS-MOTOS-CYCLES

POUR ACHETER UNE OCCASION

NOBLOT-SPORTS

Agent-Panhard

2. quai Rambaud, LYON (2^e) - Tél. 37.61.24

Electricité automobile

Station technique carburation

RIVATON & LAROCHE

10, rue d'Inkermann —
VILLEURBANNE (Rhône)

Tél. 52.27.42 STATION SERVICE

AUTO-ECOLE

UN NOM 3 ADRESSES

MARIETTON

- Place VALMY 23 - Tél. 83.77.13
- Quai ARLOING 12 - Tél. 83.77.13
- TASSIN-LA-DEMI-LUNE - Tél. 51.71.18

SALLE DE CODE UNIQUE DANS LE RHONE
INDISPENSABLE ET GRATUITE

CARROSSERIE

PEINTURE

MECANIQUE - AUTO

SPECIALISTE - PLASTIQUE

Marcel FOURNIER

76, route
de Vienne
LYON (7^e)
Tél. 72.33.53

Echos du Monde

Les courses et rallyes automobiles sont le banc d'essai des nouveaux équipements et le récent rallye de Monte-Carlo n'a pas failli à la règle. En effet certaines des B.M.C. qui participaient à cette épreuve, et qui se classèrent brillamment, étaient équipées d'un pare-brise en or. Il ne s'agissait pas d'une aimable fantaisie du constructeur ni d'une pure rareté comme certains milliardaires aiment posséder mais d'un équipement destiné à éviter le givre qui obscurcit parfois le pare-brise et gêne la visibilité.

Sur le pare-brise en Triplex il avait en effet été placé une couche d'or extrêmement fine (1/100^e de millimètre) qui permettait le passage de courant électrique produisant par là une certaine chaleur.

Voilà une innovation que les constructeurs appliqueront peut-être un jour en grande série si le prix de revient n'est pas trop élevé. Cet équipement rappelle les résistances électriques placées dans une lucarne de verre, adhérent au pare-brise par 4 ventouses et qui furent très utilisées il y a une vingtaine d'années.

Cette mince pellicule d'or a l'avantage de dégager la totalité du pare-brise et de consommer peu de courant.



Crédit - Automobile
Tourisme - Utilitaire

M^{me} VALLON-BEX
LYON

138, rue Vendôme
Toutes les Assurances
Accidents - Automobiles
Vie - Incendies - Vois
Téléphone : 24-47-99

LE mois passé Annie Soisbault est devenue Madame la Marquise de Montagu. Ce mariage ne doit pas interrompre la carrière sportive de la championne du volant car son mari fréquente beaucoup, lui aussi, les circuits et les rallyes.

Au Tour de Corse il avait d'ailleurs donné sa Morris-Cooper à Annie qui venait d'endosser sa Porsche à l'entraînement. Ce geste galant ne permit cependant pas à la future Marquise d'enlever le titre de championne de France.

Le Marquis de Montagu a également participé sur une Porsche au 3^e Rallye de Monte-Carlo tandis que son épouse se retirait en montagne des suites de son accident de l'île de Beauté.

LE marché belge est un excellent champ de bataille pour tous les constructeurs européens. Volkswagen qui était la première marque en 1962 a rétrogradé à la quatrième place l'an passé derrière Citroën, Opel et Renault. Comme quoi les modèles ne sont quand même pas éternels ! On trouve ensuite dans l'ordre : Ford Grande-Bretagne, Ford Allemagne, Simca, Peugeot, Mercedes, BMW, DKW DAF, etc...

A PRES les Morris et M.G. 1100, Innocenti vient de présenter une variante de ces modèles : l'I.M. 3. Elle se caractérise par son prix élevé (15.250 frs) et par ses aménagements luxueux, sièges-cochettes, servo-frein à dépression etc... La calande de l'I.M. 3 diffère de celles des Morris ou M.G. par l'adoption de doubles phares. Mais la note est bien lourde...

VENTE - ACHAT
NEUF ET OCCASION
REPARATIONS

Spécialiste
CITROEN

SUD-EST AUTOMOBILE

55, RUE DOMER, 55
—(Angle rue Garibaldi)—
LYON (7^e)

TELEPHONE : 72-01-44

Esso - Service Dauphiné

Y. GEORGE

20, rue du Dauphiné - LYON (3^e) - Tél. 60.60.41

LAVAGE - GRAISSAGE
ENTRETIEN TOUTES MARQUES

SERVICE RAPIDE et sur rendez-vous