



# Protos Renault



**VOLUME 2!**  
**SUCCÈS PRESSE**



mile MILES  
MAGAZINE

L 12577-8 H-F: 12,95 € - RD

**HORS-SÉRIE**

## 4 CV, DAUPH', R8, DÉRIVÉS



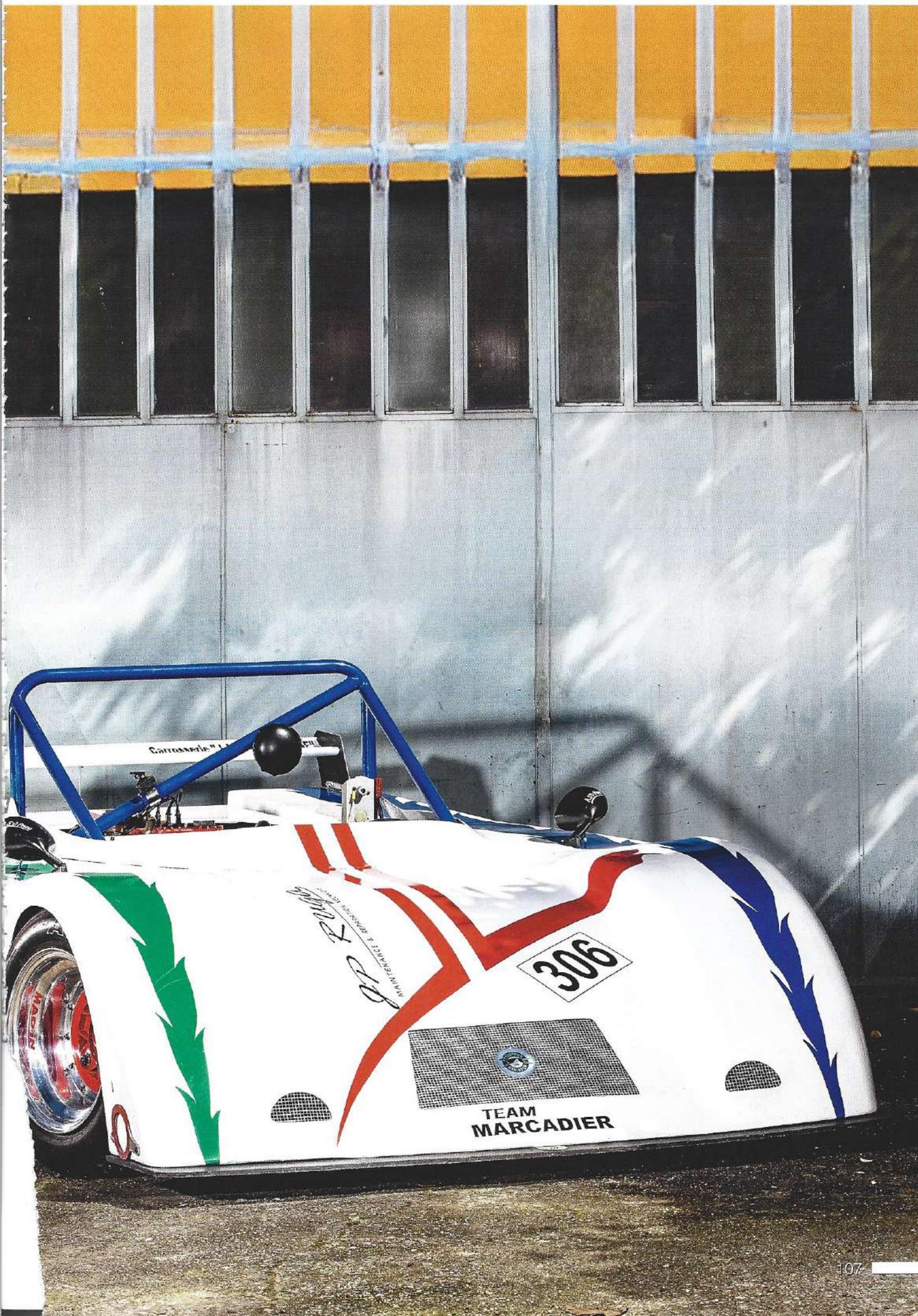


# DE LA BARQUETTE À LA BERLINETTE À LA BARQUETTE

## *Marcadier CanAm*

Marcadier. Voilà un nom qui est resté dans les mémoires dans le sport automobile hexagonal des années 60/70 ! La marque aurait pu devenir un Lotus à la française, surtout quand Marcadier était associé à Fournier. Mais André Marcadier n'avait pas d'ambition autre que de construire surtout des autos « pour les copains »... Il n'empêche, une barquette CanAm était diablement compétitive dans les années 70 !

Texte Thibaut Amant, photos Vincent Lyky



Carrosserie "L"

*Team Marcadier*  
MANIFATTI & RISPONDI

306

TEAM  
MARCADIER



Les constructions Marcadier étaient vraiment sérieuses et étudiées comme des voitures de course huppées ! Notez l'ensemble de suspension, et l'armature du châssis.



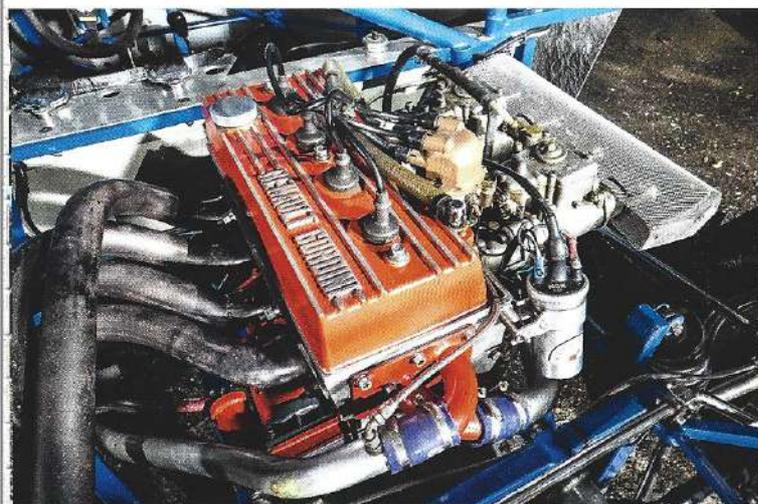
**A**ndré Marcadier est dans les années 50 un grand spécialiste du... vélo. Ajusteur, fraiseur et tourneur de métier, notre homme se double en effet d'un excellent cycliste et se lance dès 1948 dans la fabrication et la vente de bicyclettes CIM (Cycles Imbert Marcadier) avec un associé, Jo Imbert. Si les machines sont de qualité et les commandes affluent, les livraisons ne suivent pas : clairement, Jo Imbert ne fout pas grand-chose, et André Marcadier reprend sa liberté en 1950. Entre 1951 et 1955 les vélos Marcadier connaissent un bon succès d'estime pour la qualité de fabrication, mais la demande faiblit (les cyclomoteurs prennent le relais, puis l'automobile...) et André se diversifie dans la réalisation de mobilier en métal et de cadres de moto. 1960, c'est la mode du karting ! Pardon, du « go-

kart » dit-on à l'époque... André se lance dans la fabrication de châssis, toujours plus rigides et légers, qui remportent de beaux succès en course : jusqu'aux 6 H de Paris, qu'une équipe lyonnaise équipée Marcadier remporte, assurant des commandes à André. Et c'est par le biais de ce milieu des « sports mécaniques » qu'il rencontre Marcel Fournier. Une conversation informelle le incite à construire leur propre voiture de course sur le modèle de Colin Chapman et ses Lotus !

### Autour d'un moteur de R8

Fournier est un carrossier lyonnais et a un bloc Renault disponible. Travaillant avec lui, Patrick Orlando est spécialisé dans le polyester, il sera mis à contribution par Fournier et Marcadier pour construire cette première voiture de sport. André se chargeant bien évidemment du

châssis. C'est la Lotus 23 qui leur sert de modèle. Il s'agit donc d'une barquette homologuée route, celle-ci étant vendue exclusivement en kit pour abaisser les coûts d'une part, et parce que ni Fournier ni Marcadier n'ont de locaux disponibles pour assurer un semblant de chaîne de production. La volonté est tout de même de réaliser une authentique Sport low cost, c'est-à-dire accessible à un grand nombre de jeunes gentlemen drivers. C'est pourquoi le bloc Sierra 956 cm<sup>3</sup> de la récente berline Renault R8 est retenu. Il s'agit d'une mécanique moderne, fiable, permettant de nombreux développements. Amedée Gordini est justement en train d'y travailler. Le châssis est un treillis tubulaire très bien pensé et léger, sur lequel on place une coque en polyester à deux blocs avant et arrière forçant capots. Ce n'est pourtant qu'en 1964-65 après prototypes et mise au point, que la FMI



## C'EST SUR LA BASE DE LA BARZOÏ QUE LA CANAM SERA DÉVELOPPÉE.

est enfin commercialisée, recevant la promotion du journal Sport-Auto qui à l'époque ne s'intéressait pas qu'aux Ferrari. José Rosinski et Gérard Crombac sont enthousiastes : le premier trouve la FMI bien née et performante, le second entrevoit la possibilité de créer une formule monotype sur circuit dans l'esprit de la Coupe des Provinces Ford. Crombac est d'autant plus enthousiaste que la FMI reprend le concept des créations de son ami Colin Chapman !

### 50 exemplaires

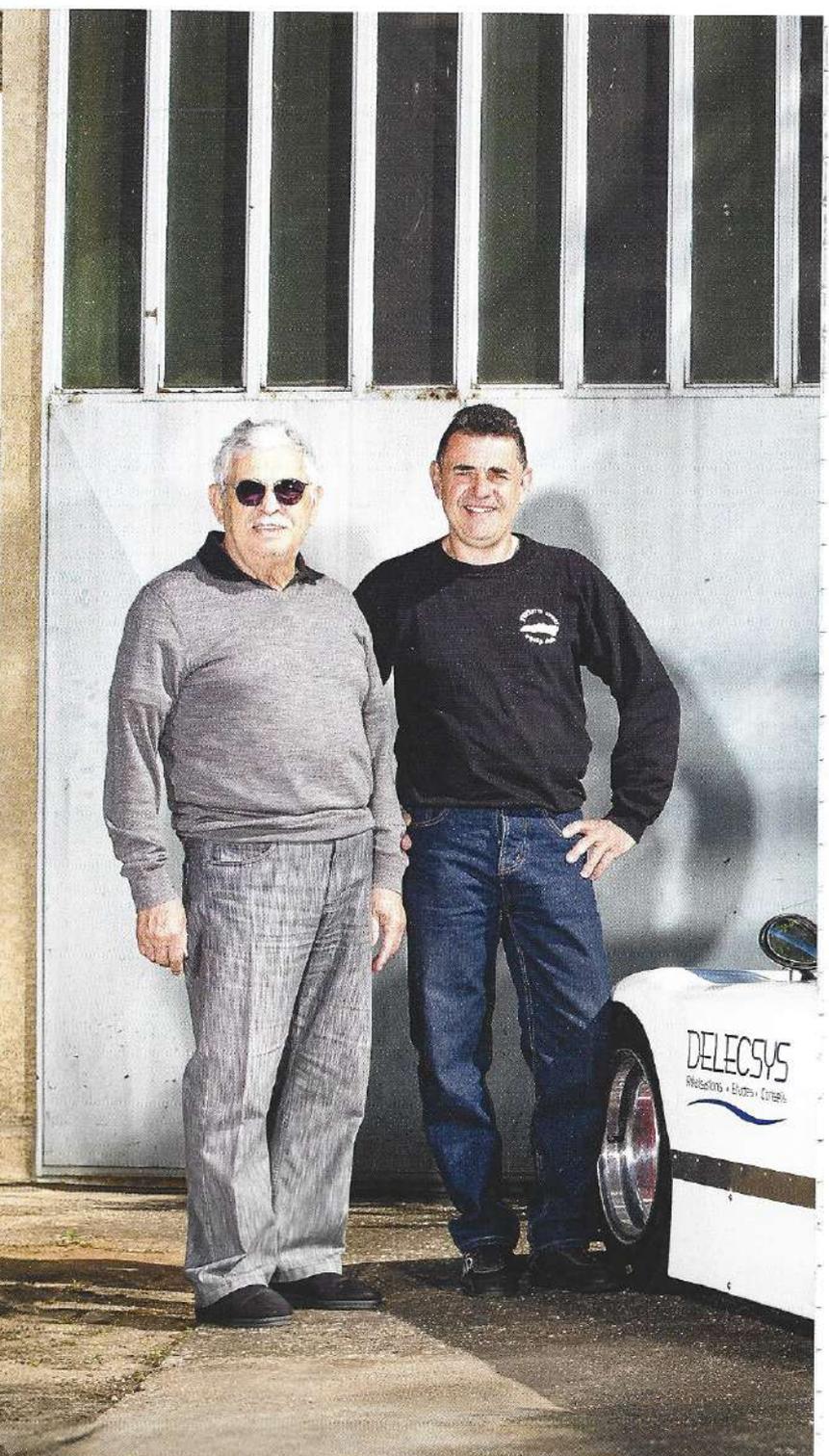
L'engin est évidemment séduisant (420 kg seulement!), d'autant que le 1108 cm<sup>3</sup> Gordini est désormais disponible et que quelques Gordini se sont déjà retrouvées au gré de l'enthousiasme et de la dextérité de ses conducteurs... Pour 6 700 F, l'ont achète alors un châssis en tubes d'acier avec pédalier fourni (sur lequel on greffera

un train d'origine de R8, le frein à main, le bidon de Lockheed et le maître-cylindre, la boîte de vitesses et le moteur), ainsi qu'une carrosserie en polyester en sept parties, capot avant, caisson formant baquets, deux caissons formant bas de caisse, deux portes, capot arrière... Sont ajoutés jambes de force, barre de transmission volant trois branches, colonne de direction réglable, cloche d'embrayage modifiée, pare-brise, bulles de phares, planche de bord, garniture skai pour les baquets. Si 3 600 clients potentiels se déclarent intéressés par l'auto - coupon publicitaire à renvoyer à Fournier-Marcadier, 108 route de Vienne à Lyon 8e (autre adresse possible, 77 rue Marius Berliet) - seulement une cinquantaine de kits de FMI seront finalement produits jusqu'à 1966 ! Fournier-Marcadier passant ensuite à l'évolution fermée du modèle, appelée Barzoï et à la conception d'une monoplace, la Aral... Mais

en 1968, Marcel Fournier arrête là l'aventure. André Marcadier poursuit seul avec la même philosophie : ce sont avant tout les barquettes de course qui l'intéressent.

### Toujours dans la course !

Ainsi l'on trouvera les fameuses CanAm séries 1 et 2, AMK, Coupe de l'Avenir et AM78 ! Basée sur les soubassements larges de la Barzoï, la barquette CanAm est présentée en 1970 : elle peut alors recevoir les mécaniques Renault, du 1300 au 1600, en position centrale arrière avec des boîtes de vitesses de R8 Gordini, R12 Gordini et même R16. Le châssis est tubulaire et brasé, suspension triangulée, avec évidemment une coque en polyester. Courte (3,60 m), la CanAm est vendue en kit à 8 000 F. Quinze exemplaires seulement seront commandés, car la Série 2 pointe son museau en 1972 avec finalement peu



Pascal et Jean Ferretti ont piloté cette Marcadier en VHC.

**EN TOUT, SUR DEUX SÉRIES, TRENTE-CINQ EXEMPLAIRES DE LA CANAM AURONT ÉTÉ PRODUITS.**



d'évolutions, sinon dans la suspension et les panneaux d'aluminium rivetés qui viennent en renfort sur le châssis. La mécanique peut alors être le 1800 Groupe 4 utilisé sur les A110 de compétition ! A noter que sur les vingt exemplaires deux ne recevront pas de blocs Renault (l'un aura un JRD pour la Coupe Simca-Shell, l'autre un Ford Cosworth pour la course de côte). La CanAm présentée ici est une Série 2, elle appartient aux Ferretti père et fils, bien connus dans le milieu du VHC. Datée de 1973 elle est en configuration biplace : « Nous l'avons achetée par amour de la marque en 2018, châssis roulant mais

restauration complète faites par nos soins. Elle a des moyeux R8 Gordini à l'avant et porte-moyeux arrière en alu coulé spécifique Marcadier, les freins sont d'origine R8 Gordini, freinage par double maître-cylindre avec palonnier de réglage, suspension par combinés ressorts amortisseurs hydraulique, barres stabilisatrices réglables. Le moteur est un R12 Gordini 1 565 cm3 d'environ 160 ch avec deux carburateurs double corps Weber de 45, échappement 4 en 1 type formule Renault. La boîte est une Hewland Mk9 (5 vitesses) avec autobloquant, transmissions lobros et flectors. Les

jantes alu sont en trois parties avec moyeu spécifique Marcadier de 8 pouces à l'avant et 10 pouces à l'arrière. Pour la carrosserie, celle-ci est en deux parties (avant et arrière), en fibre de verre, avec un aileron réglable. Nous l'utilisons en Championnat de France et de ligue de course de côte de véhicules historiques, de compétition (multiple championne de France du groupe 6/7) » nous détaille son propriétaire Jean Ferretti. Une barquette diablement efficace, puissante, légère, qui aurait sans doute mérité à l'époque d'être développée davantage avec d'autres moyens et ambitions.