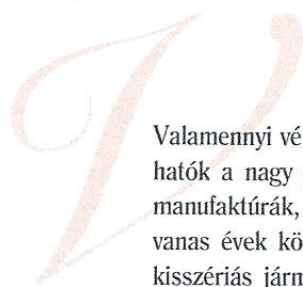


# Ahol a vevő

Ami Nagy-Britanniában vagy az NDK-ban működött, az Franciaországban is. *Papp Zoltán* a Marcadier két típusát fényképezte, amíg *Ács-Sándor Judit* és *Ács Tibor* az itthon kevésbé ismert márka történetébe ásta bele magát.



Valamennyi vérbeli autós nemzetnél megtalálhatók a nagy gyárak alkatrészeit felhasználó manufaktúrák, amelyek a hatvanas és a nyolcvanas évek között szívvel-lélekkel készítették kisszériás járműveiket. A franciáknál is több ilyen vállalkozás működött. A nagyobb, ismertebb nevek – mint a Gordini és az Alpine – mellett a Renault alkatrészeiből szemezgető, kevésbé ismert Fournier–Marcadier márka is ilyen, amelyet később már csak Marcadier-nek hívtak.

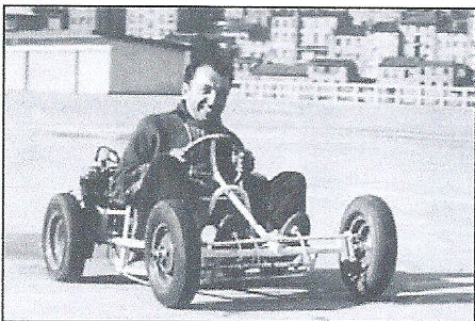
## Mindent csövázból

Az 1925-ös születésű, lyoni André Marcadier fiatalkorában rádöbben, hogy imádja a szerszámokat, a bütykölést, s beleszeretett a szép tárgyak előállításába. 1947-től minőségi kerékpárok gyártásával kezdte iparostevékenységét, a gépek vázát duralumíniumból készítette. Tevékenységét verseny-motorkerék-

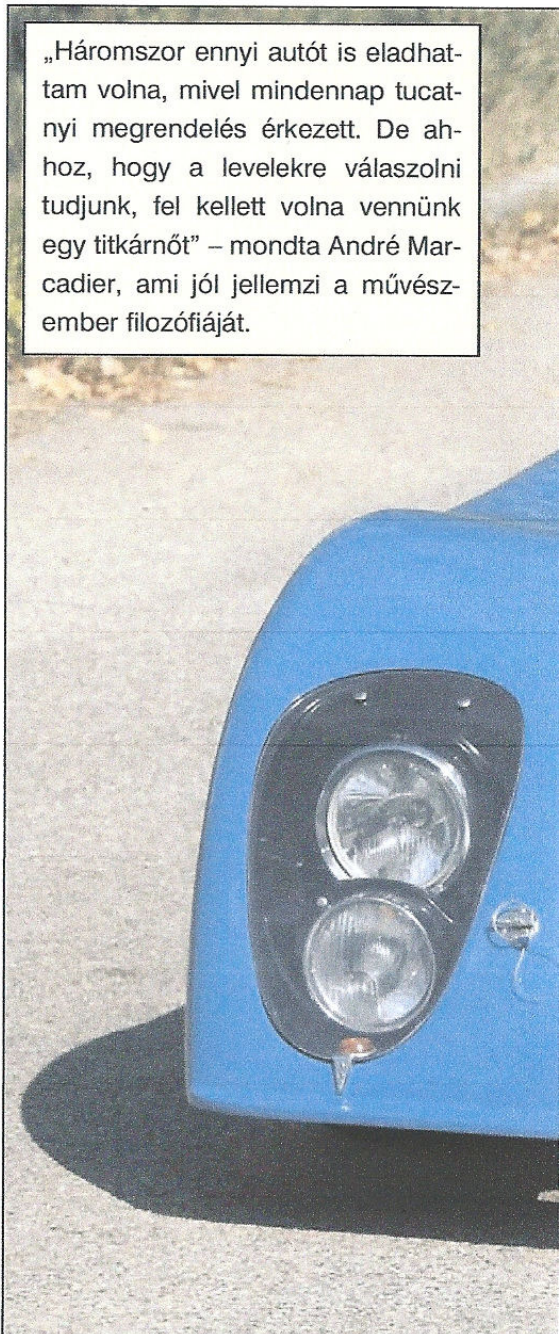
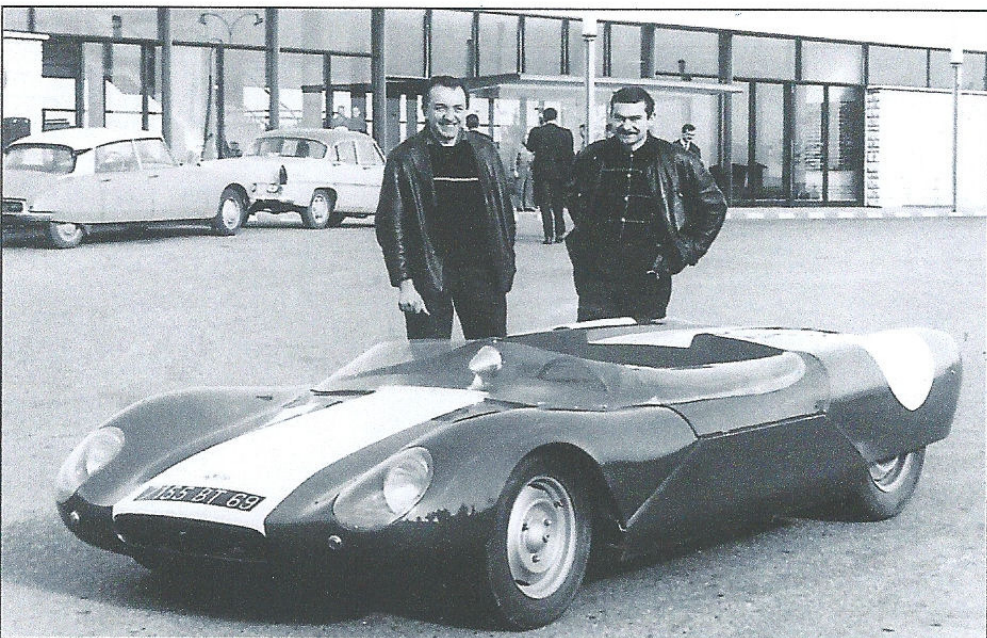
párok vázának előállításával bővítette, egyik legnagyobb sikere volt, amikor 1957-ben a Monacói Grand Prix-n az általa épített gép második helyezést ért el.

Ez idő tájt Európában egyre népszerűbbé vált a gokart, s a szintén csövázás szerkezet portfólióbővítési lehetőséget jelentett. Amikor Marcadier megismerte Colin Chapmant, nekiállt Franciaországban meghonosítani az olcsó költségvetésű versenyzést. Tudják, Colin Chap-

„Háromszor ennyi autót is eladhatam volna, mivel mindennap tucatnyi megrendelés érkezett. De ahhoz, hogy a levelekre válaszolni tudjunk, fel kellett volna vennünk egy titkárnőt” – mondta André Marcadier, ami jól jellemzi a művészember filozófiáját.



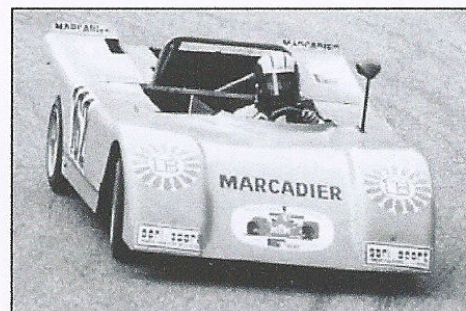
Igy néztek ki az első gokartok. A volánánál André Marcadier



# szerezhetett

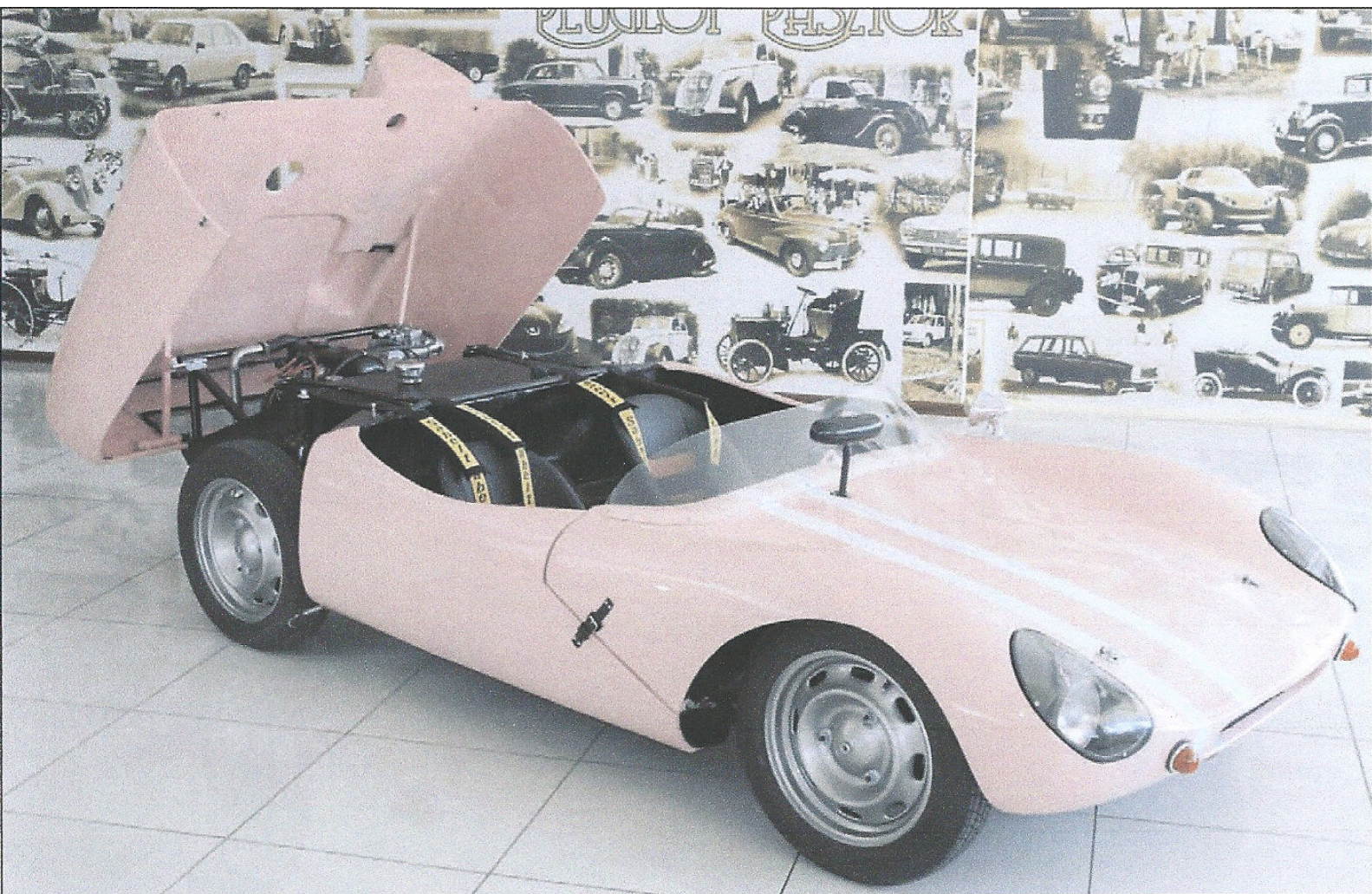
man ötlete, a Lotus Super Seven ilyen célra épült eredetileg. Nagyszériás gyártmányok alkatrészei kétüléses, csővázas gépbe építve – az ötlet, amely Angliában működött, Franciaországban ugyancsak sikerre volt ítélve. A Dédé becenévre hallgató Marcadier a kedvezőbb ár érdekében kitben is árulni akarta a kocsikat, ezért szövetkezett Marcel Fournier karosszéria-építő mesterrel, vele közösen jelentette meg 1963-ban az első francia gyártású otthon ös-

szeszerelhető versenykocsit, amely szélesebb kör számára tette elérhetővé a versenyzést. A Lotus 33-as stílusában épített, kétüléses, üvegszálak karosszériás, középmotoros Fournier–Marcadier Barquette FM01 nagy siker lett, és márkakupát is kiírtak rá. A 460 kilogrammos, a Renault 8, illetve Gordini változatának alapjaira épülő járműből 1963 és 1966 között körülbelül hatvan példány készült. Ezt együttesen, három-négyszáz kilogrammos, szintén



Versenyszünetben a Can-Am 1974-ben





Alpine alváz a jármű, nem 100 százalékban Marcadier

## Klubélet

Felvettük a kapcsolatot a francia Marcadier-klubbal – tőlük származnak az archív fotók –, és az elnökét, Pierre Tedeschit kérdeztük a márkáról, a klubéletről.

– **Hány Marcadier létezik még?**

– Körülbelül 250 van a világon, összesen közel 600 kitért értékesítettek.

– **Kinek van a legnagyobb gyűjteménye?**

– Nekem, de még nem vagyok kész, a bővítés folyamatos.

– **Hány tagja van a klubnak?**

– 108 fő a létszám, Európából, Svájcban és Japánból tartoznak hozzá, ami 110 autót jelent.



A 2011-es és 2012-es bajnokság második helyezettje verseny közben egy AM K-val

– **Mennyire lehet alkatrészeket találni?**

– A klub gyárt és forgalmaz bizonyos alkatrészeket, és szervizelést is vállalunk.

– **Melyik a legdrágább, melyik a legolcsóbb?**

– 8 ezer eurótól indulnak az árak, ez restaurálás előtti állapotot jelent,

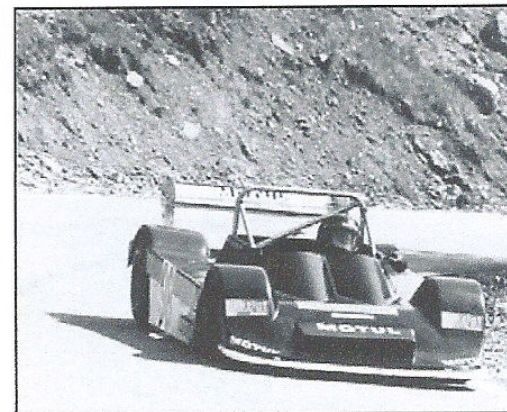
a kész kocsik ára pedig 25 ezer euró körül mozog. A legkeresettebbek a Barzoï I és a Barquette FM modellek.

– **Mit tanácsol annak, aki birtokolni szeretne egy Marcadier-t?**

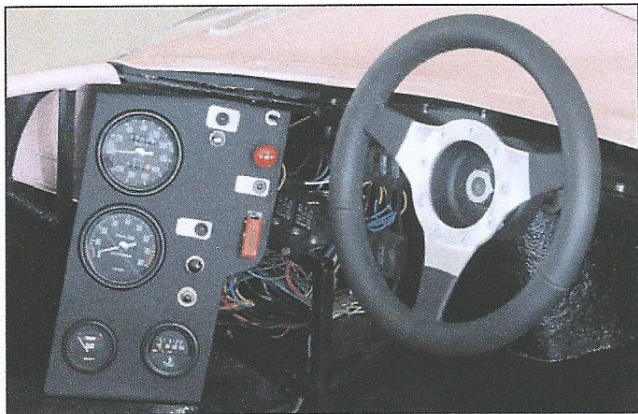
– Nagyon nehéz eladásra szánt autót találni, de a klubunk ebben is segít.



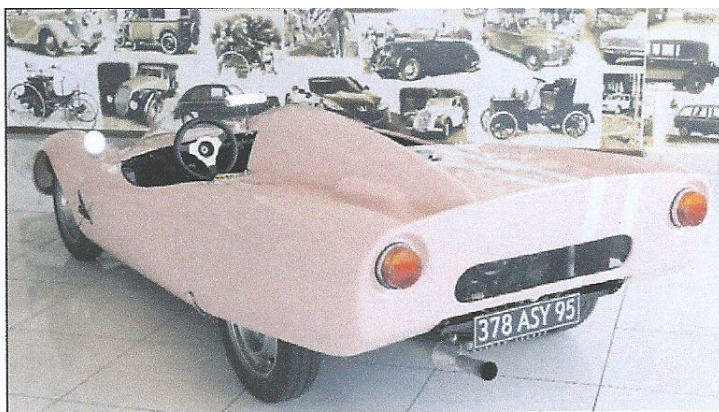
1977-ben mutatták be a Barzoï II-t. A forma a Lamborghini 1974-es Bravo prototípusára hajaz



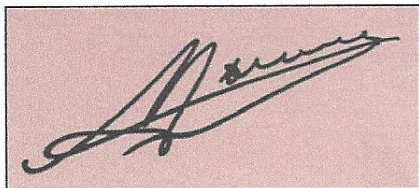
Roger Rivoire verseny közben a Ford Hart motoros AM78 kocsival



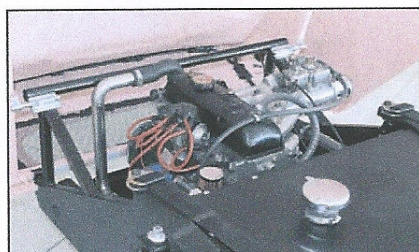
Itt minden a versenyzésről szól



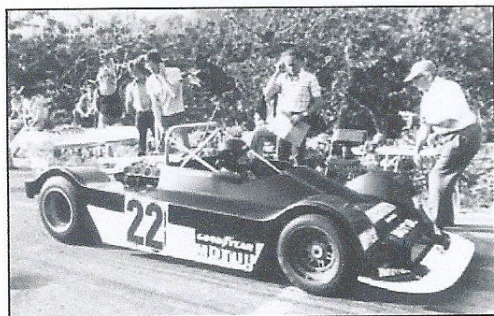
Nem mindegyik változat kapott lámpákat



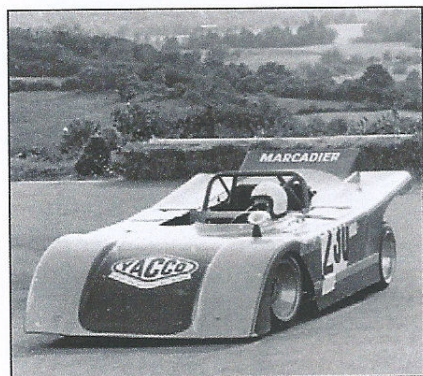
Marcadier aláírása a karosszérián



Középre került az üzemanyagtartály



Roger Rivoire rajtol AM 78-assal



Christian Rigollet az AM K volánjánál. Az 1300-as osztály groupe 6-os kategóriájában versenyzett



A kagylóülések fixek, fejtámla nincs – nem volt akkor még kötelező

Renault 8-alapú formulaautó követte, amelyből mintegy húsz darabot szereltek össze.

### Utcai vagy versenyautó?

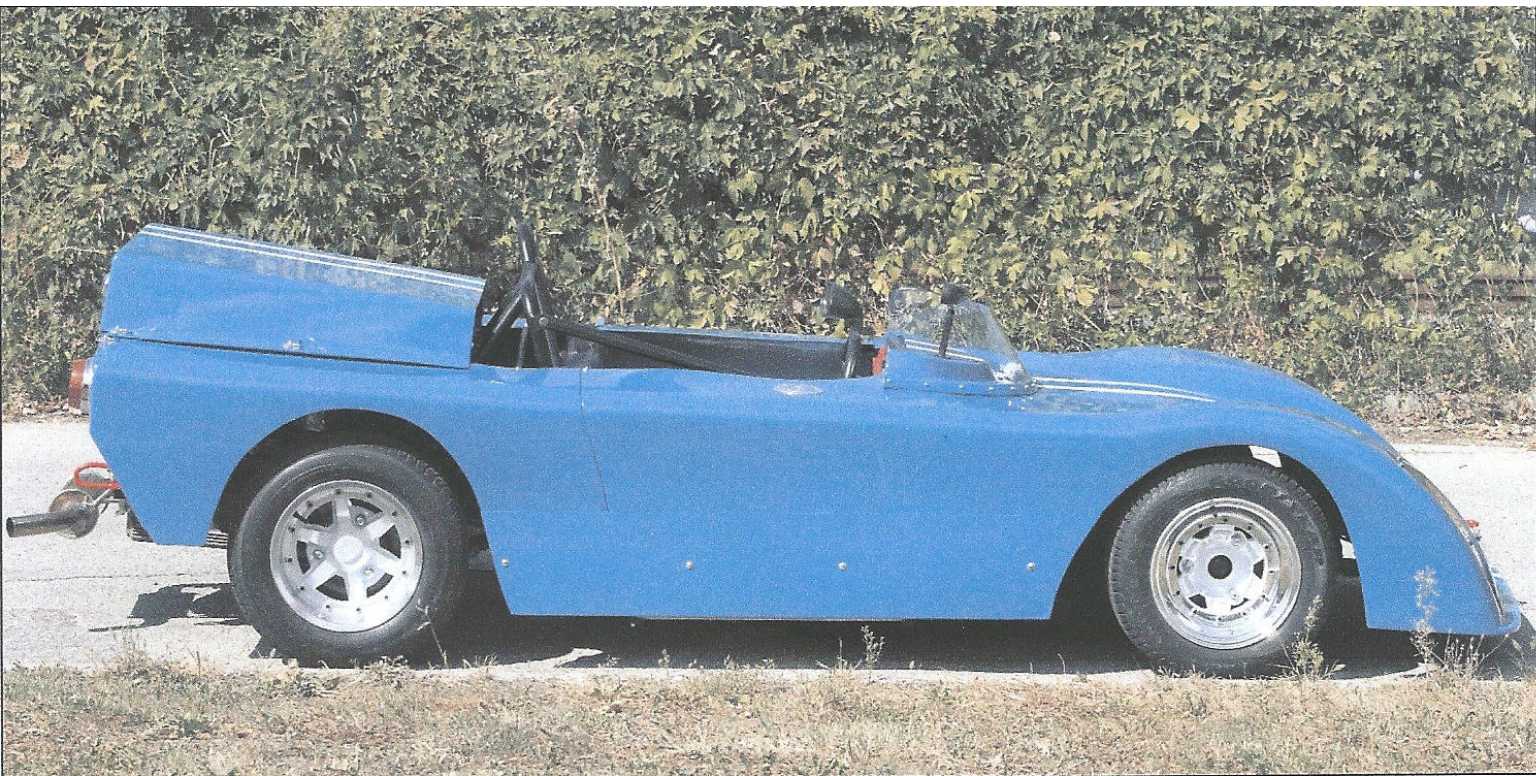
A mechanika köré utcai autót is építettek, ez már tetőt és a tetőbe beérő szárnyas ajtókat kapott, akár a Melkus RS 1000 vagy a Mercedes-Benz 300 SL. Külsőleg inkább keletnémet riválisára hasonlított a csupán 98 cm magas – vagy inkább alacsony –, 440–540 kilogrammos, rendszámot viselő Coupé Barzoi, amellyel hegyi és körversenyeken is rajthoz álltak, mégpedig sikerrel. Névadója a magyarban borzójként is ismert orosz agár volt. Hajtásáról 998 és 1600 köbcentiméter közötti középmotorok gondoskodtak, mindegyik a Renault-tól vagy a Gordinitől származott. Az első változathoz körülbelül harminc kelt el 1967–69 között, 1970-től az 1972-es frissítéséig mintegy hetvenet állítottak össze.

Jól jellemzi az állapotokat, hogy az ügyfelek gyakran személyesen jelentkeztek a műhely-

ben, és maguk rakták össze a saját autójukat. Aki előbb jött, előbb jutott kocsihoz – számtalan ilyen sztori kering a vevők között.

1970-ben Marcel Fournier elhagyta a céget, Marcadier ugyanis azt nyilatkozta a sajtónak, hogy évente 400 kocsit szerel majd össze, miközben addig összesen alig több mint száz Fournier-Marcadier készült. Messze volt tehát a terv a valóságtól, de André sem könyvelő, sem gyárigazgató, sem marketingszakember nem volt, inkább életművész – szemben a racionális, két lábbal a földön járó Fournier-vel. Az autók ettől kezdve már csak Marcadier néven futottak.

Fournier távozása után arra is maradt energia, hogy a kupé alapjaira kétüléses nyitott versenyautót építsenek. A Can-Am Barquette-be az 1300 és 1800 cm<sup>3</sup> közti Renault és Gordini motorok mellett 1,6-os BMW erőforrást is beépítettek középre; összesen csupán tizenöt készült 1970–71-ben az első sorozatból.



A szélvédő utólag került fel

## Jön a farmotor

A teljes kínálat megújult 1972-ben, a Can-Am Barquette 2-t elsősorban hegyi versenyekre építették (összesen húszat 1975-ig), a Coupé Barzoï útja pedig kétfelé ágazott: kapható volt a korábbihoz hasonló, középmotoros, illetve a rövidebb tengelytávú farmotoros változat. Előbbi két évig maradt kínálatban, és csupán húsz készült belőle, amiben nyilván szerepe volt az ár ugrásszerű emelkedésének: 1971-ben 7500, két évvel később viszont már 14 000 frankot kértek a középmotoros kupéért, miközben faros társa csak 8000-et kóstált. Az olcsóbbik verziót vízszintes és lejtős motortérrel is meg lehetett rendelni, 1976-os búcsújáig száz darab talált gazdára.

1973-ban újabb sikeres kombináció következett a sorban, a farmotoros hegyversenyautó a Barquette AM K nevet kapta – az itt látható kék kocsi is ilyen. Az AM K a gyártó monogramját és a kít szó kezdőbetűjét tartalmazta. Műszakilag ez a típus is a kupéra és a Renault-, Gordini- és Alpine-főegységekre épült.

Az évtized közepén elkezdődtek a polgáribb autók világába is: a 4-es és a 6-os Renault-ra felépítményeket készítettek Bamby és Savane néven. Mennyiségük nem érte el a két tucatot sem. A műhely az 1974–77 közti Formule Renault kiírásra is épített versenykocsit, amelyből öt készülhetett. Motorját, erőátvitelét a R12 Gordiniére alapozták.



Bár a kép nem ott készült, a Barzoï I-essel a Targa Florián is indultak

Nemcsak a Renault és az Alpine részegységeihez nyúltak Marcadier-ék: az 1975-ben bemutatkozó, pályaversenyezésre szánt Barquette Coupé de l'Avenir hajtásláncát és felfüggesztését a Simcától vették. „A jövő kupéja” név csallóka, a Barquette szónak higgyünk, amely elnevezéssel a nyitott versenykocsikat illették. Két év alatt húsz darabot készítettek belőle, majd a második sorozatból 1978–81 között tízet. Utóbbi a Simca 1000 Rallye 2 motorját és váltóját használta az 1977-ben (50 darab után) nyugdíjazott AM K utódja, a Barquette AM 78 karosszériájával. Az AM 78-ból csupán ötöt készítettek, négyet Renault, egyet Ford Hart 420R motorral. Ugyanez a kétliteres, 299 lóerős gépezet repítette az 1979-ben

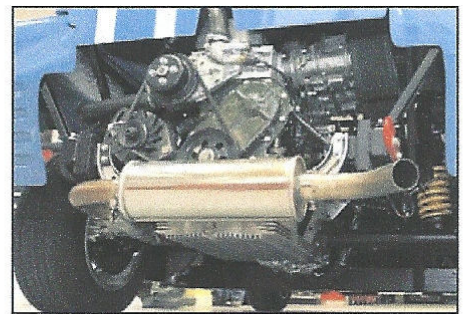
egyetlen példányban Roger Rivoire-nak épített – de egészen 2010-ig használt – Monplace Formule 2 versenyautóba. Rivoire 14 versenyből 11-et megnyert vele.

## Replikákra futotta még

1977-ben a mintegy utolsó erőbedobással elkészített Coupé Barzoï II leváltotta elődjét. A meglepően futurisztikus jármű már Simca-mechanikát rejtett a kétféle, kismértékben eltérő üvegszálalás műanyag karosszéria alatt. A márka utolsó kocsijából körülbelül ötvenet építettek 1977 és 1983 között. Utána csupán replikák építésére futotta a lendületből. Talán a legnépszerűbbnek a Fiat és Ford mechanikai alapjaira épített Lotus Super Seven bizonyult.



A bal oldali piros fedél alatt az önindító, jobbra az áramtalanító



Vigyázz, könnyen leér! Viszont jó a szerelhetőség is



Szintén fixek a padok, köztük pár új kapcsoló is helyet kapott



Lapos, amilyennek lennie kell. A középső visszapillantó tükör jellemző a kor versenyautóira

Jó a kérdés, miért ebbe az irányba fejlesztett Marcadier. Egyrészt 1979-ben a gyári pilótának számító Rivoire súlyos balesetet szenvedett, de közben a világ is megváltozott. Az otthon lelkes amatőrként versenygépet építő vállalkozásoknak nem volt már helyük a porondon. A barkácsoló Marcadier életfilozófiája – amely szerint egyszerű, könnyű és olcsó versenyautókat kell gyártani – elérte határait.

### A Pásztor Classic műhelyéből

A képeken látható kék autó tehát egy az 1973 és 1977 közötti műanyag karosszériás Barquette AM K sorozatból, bár átépítve. 1600-as motorral szerelték, amelyet két, 45 mm torokátmérőjű Weber karburátor lát el üzemanyaggal. A hűtő az eredetileg Marcadier versenyautón sosem látható lámpák közötti belépőn keresztül jut levegőhöz. A kétüléses kabin még fejtámla nélküli üléseket ka-

pott, oldaltartást csak a kocsis váza ad. Hét, kör alakú műszerről tájékozódhat a versenyző, a műszerfal jobb oldala feléje van döntve. A kardánboksza is kerültek kapcsolók. Az utascella után váltó, majd a hosszában beépített motor következik, amely a kipufogódobbal közösen a jármű leghátsó pontja. Könnyen hozzáférhető az ékszíj, sőt a generátor, az önindító is – a jó szerelhetőség egy versenyautónál nagyon fontos szempont.

A képeken látható két autónak azonos a tulajdonosa, egy az ismeretlenség homályában maradni szándékozó német gyűjtő, aki folyamatosan vásárolja fel a világban fellelhető Marcadier-eket. Így nem vele, hanem a restaurálási feladatokkal megbízott Pásztor Tamással beszélgettünk a kocsikról. „Először a kéket készítettük el, ez a fiatalabb, 1972-es. Miután a munkával elégedett volt a megrendelő, az 1967-es évjáratú másik következett,

amelynek eredeti színe halványzöld volt, de a tulajdonos a rózsaszínt választotta, mert a korabeli francia csapat színe. A kék egy átépített Marcadier, a rózsaszínű pedig egy Alpine vázra épített Fournier-Marcadier karosszériás jármű.

A felújítás során fontos kritérium volt, hogy a kék jármű utcán is közlekedhessen, ezért került a a motorra burkolat, amely a rendszámot is tartja, előre pedig fényszóró. A fehér Gordini-csíkozást a felújítás során festették fel. „A legmacerásabb feladatnak az utólagos átalakítások eltiúsítése volt. Láttszott, hogy mindkét autót intenzív versenyzésre használták, a kéken például még slickgumiabroncsok voltak. Mindent szétszedtünk az utolsó csavarig, gyakorlatilag újra lett építve mindkét autó.” A motorok teljes felújításra estek át, új bőrhuzatot kapott a műszerfal, visszakerültek helyükre a felújított órák, amelyek a Renault, vagyis a Jaeger polcairól származnak.

„Döbbenetes, mire képes a traktorhargon megszólaló, 1500-as alapjáraton pörgő erőforrás a kocsikkal. Gázadásra megemelik az elejüket, komoly versenyzői tapasztalat szükséges a képességeik maradéktalan kiaknázásához. Simán veszik a magasabb fordulatszámokat, a pörgés, a bródszajdolás gyerekjáték” – mondja Tamás. Majd miközben büszkén nézi a kocsikat – akár csak André Marcadier tenné –, ő is az érzelmekre hatva teszi fel az elismerésre vágyó kérdést: „Szeretnék az egyiket birtokolni, jól érzem?” ■