

AUTO MOTOR

klassiek

20 JAAR ONMISBAAR GEREEDSCHAP VOOR DE KLASSIEKERLIEFHEBBER

WWW.AMKLASSIEK.NL

22^e jaargang, juni 2006 / € 2,95

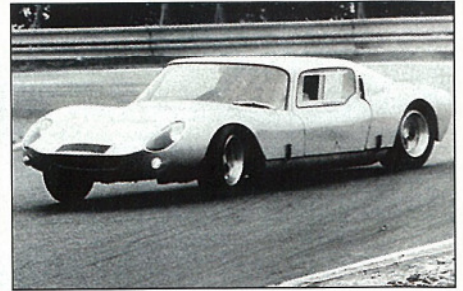
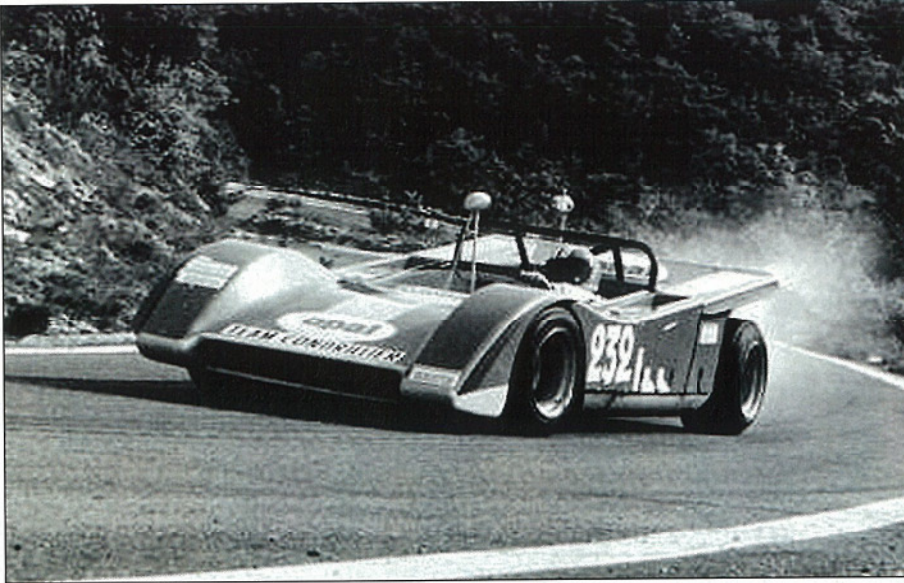
DUIZENDEN KLASSIEKERS TE KOOP



Les Hollandais découvrent les FOURNIER - MARCADIER
Auto Motor Klassiek - juin 2006



- MG J2 roadster • Mazda 929 Legato Hardtop • Bultaco Sherpa T • Aston Martin V8 Volante •
- Coppa d'Europa • 60 Jaar Renault 4 CV • VW Kever en zijn derivaten... nog veel meer!! •



gen was 3.6 m. lang, bij een breedte van 1.56 meter. De Barzoi werd het succesproduct van het nog jonge bedrijf, zodat er meer dan 270 exemplaren van verkocht werden. Zelfs vandaag nog wordt deze kit-wagen door liefhebbers gezocht, net zoals uiterst zeldzame klassiekers...

De sportieve prestaties van de Fournier-Marcadier verstevigden uiteraard het commerciële succes. In 1968 kwam François Lacarrau als tweede over de finishlijn in de prestigieuze 'Parijs-Monthléry' race. Hij versloeg in zijn Fournier-Marcadier wagens zoals de Matra 470 BRM, Porsche 906 en talloze Ferrari's. 'Sport-Auto' bestempelde dit resultaat als de overwinning van David op Goliath. De Barzoi, aangedreven door een Renault 8 Gordini motor, had immers slechts 105 pk onder de motorkap, in vergelijking met de 250 pk tot 400 pk van de wagens die hij versloeg!

Marcadier gaat alleen

In 1970 trok Marcel Fournier zich terug uit de automobiel-wereld. Marcadier bleef sportwagens ontwerpen. De Fournier Can Am, geïnspireerd door de Amerikaanse Can-Am wagens, werd gebouwd op het onderstel van de Barzoi en zou de eerste uit een lange rij competitiewagens worden die de ateliers van Marcadier verlieten. Hij bleef de Franse autosport ook domineren. Twee Can Am's, nog steeds met de Renault 8 Gordini krachtbron, plaatsten zich 4de en 5de in het Franse Kampioenschap Bergritten in 1975. Amateur-piloten met beperkt budget konden dankzij deze goedkope auto's hun kunnen tonen aan potentiële sponsors, om zo door te stoten naar de top van de automobielsport.

1978 werd opnieuw een topjaar voor Marcadier, ondanks het feit dat de wereld van de autosport steeds professioneler werd, en dus ook steeds hogere eisen stelde. Zijn jongste creatie, een ranke barquette, nu uitgerust met een Ford Hart motor van 2 liter die maar liefst 300 pk ontwikkelde, domineerde zijn categorie. Zelfs de Formule 2 wagens, nochtans lange tijd de heersers in de bergritten, werden door de nieuwe Marcadier bedreigd. Roger Rivoire was de favoriete piloot van het kleine merk, en hij zou op de 14 races waaraan hij deelnam met deze wagen, niet minder dan 11 overwinningen boeken!. In dezelfde periode werd voor de Barzoi Coupé een opvolger gelanceerd die ditmaal werd aangedreven door een Simca 1000 Rallye 2 motor. De oude getrouwe Gordini-motor waarmee Marcadier eerder scoorde, werd immers al lang niet meer geproduceerd. Opnieuw ging het om een schitterende creatie. Het futuristische koetswerk werd gebouwd op het bekende chassis van de 'barquette', wat de Barzoi II een fenomenale wegligging bezorgde. De Barzoi II werd net iets langer (3.75 m) en hoger (1.05 m) dan zijn voorganger, maar vooral zwaarder (690 kg). Maar ondanks alle goede kenmerken zou de nieuwe coupé er niet in slagen de herinnering aan zijn voorganger uit te wissen. Van de Barzoi II werden 80 exemplaren verkocht. In 2001 werd de Fournier-Marcadier Club opgericht die 201 leden telt. Hoofdzakelijk gaat het natuurlijk om Fransen, maar ook in Italië, Engeland, Zwitserland en zelfs in Turkije en de Antillen sloten eigenaars van deze zeldzame wagens zich aan.

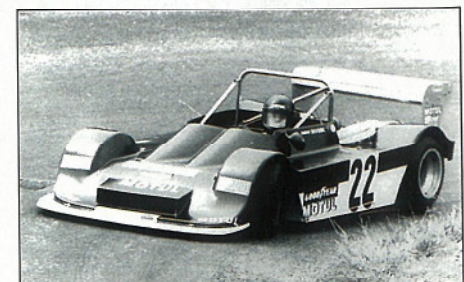
1: Deze CanAm wagen werd in 1970 werd in 1970 gebouwd op het onderstel van de coupé Barzoi.

2: Van de Coupé-Barzoi uit 1940 werden 50 exemplaren verkocht.

3: Pierre Damaz in de Targa-Florio in 1969.

4: De Fournier-Marcadier was in 1963 de eerste Franse sportwagen in kitvorm.

5: Roger Rivoire in de verbluffende Fournier-marcadier met Ford Hart motor.



Fournier-Marcadier:

De Franse Lotus



Nooit gehoord van een Fournier Marcadier? Geen nood, slechts weinigen buiten Frankrijk kennen deze autofabrikant. Toch slaagde dit bedrijf erin een kit-car te bouwen, die thans even gezocht is als de mooiste traditionele klassiekers. Hun recept was dan ook wel erg bijzonder.

André Marcadier bouwde sinds 1947 fietsen in zijn geboortestad Lyon. Maar het waren niet zomaar gewone rijwielen. Hij gebruikte namelijk duralumin voor de kaders, een innovatie in die tijd. Dat was een bijzonder moeilijk en moeizaam proces, want platen aluminium moesten over hun ganse lengte worden aan elkaar gelast, om zo lichte buizen te vormen ... een werk voor een kunstsmid. Gewone fietsen waren voor Marcadier na enige tijd al geen uitdaging meer. Toen bouwde hij maar motorfietsen, eveneens uit duralumin. Eén van zijn creaties werd tweede tijdens de grote prijs van Monza in 1957. Toen deed de karting zijn intrede in Europa, en ook dat was een nieuwe uitdaging voor de Lyonees. Onnodig te vertellen dat hij, dankzij zijn bijzonder lichte en stevige chassis, ook hier weer scoorde. Het team uit Lyon - Verd, Dumont en Janoray - werden met een Marcadier-kart Europees kampioen.

men hun eerste wagen voor, die zou zorgen voor een revolutie in de Franse autosport. Het ging om een elegante 'barquette' in polyester die een beetje deed denken aan de Lotus 23. De motor was in het midden van een prachtig buisvormig chassis geplaatst om zo een ideale gewichtsverdeling te verkrijgen. Overigens woog de wagen slechts 460 kg. Succes liet niet op zich wachten. Meer dan 3.600 geïnteresseerden meldden zich aan, aangetrokken door de lage prijs van het voertuig (6.700 FF in kitvorm). Het Franse autoblad 'Sport-Auto' schreef zelfs een jaarlijkse wedstrijd uit voor dit nieuwe type voertuig!

Formule France

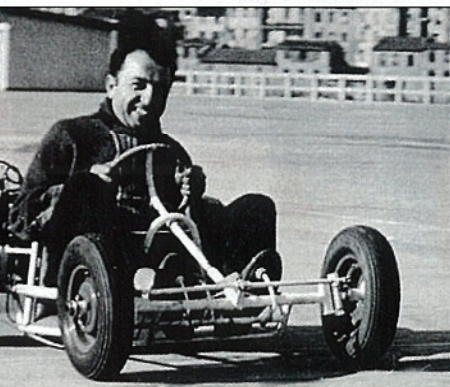
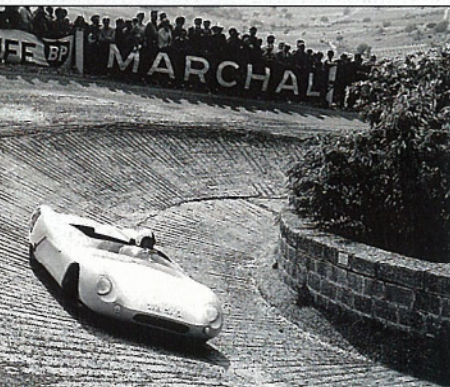
In 1966 lieten Fournier en Marcadier opnieuw van zich spreken, toen ze een éénzitter voorstelden die zo revolutionair was, dat hij aan de basis zou liggen van de latere 'Formule France'-wedstrijden. Opnieuw ging het om een uiterst lichte wagen (350 kg) met een stevig buisvormig chassis. De Renault 8 Major motor maakte er een vinnige race-bolide van, zoals testpiloot Jean-Pierre Beltoise getuigde. Nadat de wagen werd uitgerust met een Renault 8 Gordini motor behaalde Roger Cohen er herhaaldelijk overwinningen mee.

Colin Chapman

In het begin van de jaren zestig kreeg Marcadier's roeping een totaal nieuwe wending toen hij - op het circuit van Montlhéry - Colin Chapman ontmoette: een man waarover men begon te praten in auto-middens. Chapman was immers het genie achter het succes van Lotus.

Om de autosport in Frankrijk betaalbaar te maken voor een ruim publiek, was het nodig - naar het voorbeeld van Chapman in Engeland - een lichte sportwagen te bouwen op een eenvoudig maar stevig buischassis, en deze aan te drijven met een betrouwbare motor met kleine inhoud maar grote betrouwbaarheid. Verkoop in kitvorm moest toelaten de verkoopprijs van de wagen zo laag mogelijk te houden. Samen met Marcel Fournier, een koetswerkbouwer uit Lyon, richtte Marcadier hiervoor het autobedrijf 'Fournier Marcadier' op. In 1963 stelden ze sa-

Nu hadden Fournier en Marcadier voldoende ervaring opgedaan - en voldoende naambekendheid verworven - om zich naar een ruimere markt te wenden. Met de Coupé Barzoi schoten ze recht in de roos. Gebruik makend van de Barquette techniek bouwden ze een koetswerk op dit onderstel, dat voorzien was van deuren en een dak zoals een echte sportwagen behoort te hebben. En net als de legendarische Mercedes 300 SL kreeg ook de Coupé Barzoi vleugeldeuren mee. Dat moest wel, gezien de structuur van het buischassis en de geringe hoogte van de wagen - slechts 98 cm. De wa-



Boven: Barquette FM die in 1965 furore maakte op de Côte du Mont Ventoux

Midden: De Barquette FM op de Côte du Mont Ventoux in 1965

Onder: Jean Pierre Lecomte aan het stuur van een Marcadier die in de seizoenen 73/74/75/76 het hoogste aantal overwinningen boekte