



FOURNIER-MARCADIER: TOUT POUR L'OFFENSIVE "PRIX"

LYON. — Après Grac à Valence où nous avons admiré la superbe monoplace d'un groupe de jeunes gens qui pour toute richesse ont leurs idées et leur persévérance, après Pymée à Anecny où nous nous sommes entretenu avec M. Dal-Bo, constructeur néo-professionnel mais très expérimenté et disposant de solides installations, la rencontre avec les constructeurs Fournier-Marcadier de Lyon nous réservait des découvertes nouvelles : nous avons affaire ici à des gens qui ont des moyens plus proches de ceux de Pymée que de Grac, mais dont l'esprit amateur est voisin de celui de Grac, et qui finalement visent un tout autre objectif que leurs deux voisins. Les Grac et les Pymée sont des voitures de course « de luxe », très perfectionnées. Les Fournier-Marcadier sont avant tout des monoplaces de formation : elles sont simples à la construction et très bon marché à l'achat et à l'entretien. A côté de l'offensive « qualité » entreprise chez Grac et Pymée, Fournier-Marcadier mènent une fantastique offensive « prix ».

« C'est une erreur que d'avoir établi un prix plafond aussi élevé que deux millions anciens hors taxes, disent-ils, car un acheteur devra payer deux millions et demi. Cela diminue d'entrée des dizaines et des dizaines de jeunes. Pour cette raison, de même que nous avons toujours produit des voitures à très bon marché, nous nous sommes fixé en cas de construction d'une FF un prix nettement inférieur au plafond officiel. Il sera de 8.000 F sans le groupe moto-propulseur et de 15.000 F voiture complète ! »

Fournier-Marcadier avaient déjà fait un boom en 1964 en vendant 6.700 F des barquettes légères destinées à recevoir tous les groupes Renault 8 imaginables. C'est une association aussi inattendue qu'efficace que celle qui unit ces deux hommes : Marcel Fournier (39 ans) est carrossier à Lyon et son atelier tourne très rond ; André Marcadier (42 ans) ne travaille avec lui que depuis quatre

ans. Il était alors constructeur de karts (une équipe lyonnaise de karts Marcadier remporta les Six Heures de Paris en 1960) après avoir été constructeur de bicyclettes. Le kart venant après le vélo, il ne pouvait que passer à l'automobile. Fournier, qui avait acheté un kart Marcadier, proposa à celui-ci de faire un châssis ; il se chargerait bien sûr de la carrosserie. C'est ainsi que sortit la première Fournier-Marcadier bipne.

Entente parfaite

De lignes proches de celles de la Lotus 23 (extra-plate, sédulante), cette FM connaît un succès auprès de la clientèle jeune et sportive grâce à son prix incroyable (6.700 F donc) et aussi grâce à « Sport Auto » qui créa un challenge destiné aux possesseurs de ces voitures. Une cinquantaine furent fabriquées et vendues ! Marcadier s'occupait de leur construction dans un local de Fournier dont l'occupation principale était toujours son métier de carrossier. L'entente entre eux était parfaite. Elle allait porter un second fruit.

Ils créèrent en effet, suivant l'exemple de la Formule V, leur première monoplace en 1966. De structure très simple, utilisant un maximum de pièces Renault de série elle coûtait très bon marché : une quinzaine furent construites et vendues avant même que le règlement de la formule nationale (mort-née d'ailleurs) n'apparaisse. Mais s'ils purent disparaître des courses de côte en Formule Libre les possesseurs de ces petites monoplaces attendirent en vain la naissance d'un calendrier de Formule Nationale... Aussi maintenant a lancé la Formule France tout le monde se tient sur ses gardes autour de Fournier-Marcadier : les clients ne se décideront que lorsqu'ils seront certains de l'existence de la FF. (ce qui doit être fait aujourd'hui) et la construction des nouvelles monoplaces ne sera lancée qu'à la même condition.

« Mais tout est prêt, disent les deux associés : un nouvel atelier uniquement consacré à la construction de voitures Fournier-Marcadier vient d'être équipé. Il se tient à Mions, localité attenante à Lyon. Notre FF sera semblable à la Formule Nationale, sauf que la limite de poids à 420 kg nous impose de l'alourdir considérablement (80 kg). La structure du châssis sera donc identique mais les tubes beaucoup plus forts. »

La F.M. 1968 aura un aspect moins frêle que sa devancière, dont toutefois il est bon de dire que la reconversion en Formule

France sera possible. Les tubes intérieurs seront des 40 x 3 mm (au lieu de 35 x 15/10) et les tubes rectangulaires supérieurs des 40 x 27 x 2 (au lieu de carrés de 25 x 25 x 12/10). De plus le croisillonement sera renforcé. « La construction peut commencer immédiatement, nous a dit André Marcadier. Nous avons essayé les platés avec nos premières voitures. Maintenant nous sommes aguerris, plus sûrs de nous dans les problèmes de vente et après-vente surtout. L'atelier de Mions est actuellement utilisé pour la construction d'un coupé (2), mais nous pouvons mettre en chantier et achever très rapidement plusieurs monoplaces. Nos fournisseurs ont l'habitude de travailler pour nous. Nos camarades seront rapidement honorés. »

Sincère

Marcadier c'est le sourire et la confiance. Fournier, un visage bonhomme barré par une solide moustache noire à la Brassens, se pose des problèmes qui dépassent leur propre cadre : l'avenir de la Formule France le préoccupe.

« Comment faites-vous pour y croire, dit-il le front soucieux. Pour moi, la FF, c'est trop cher, trop vite et il n'y a pas assez de circuits. On va construire des bagnoles et les vendre, mais les types vont courir combien de fois en circuit ? Et puis ça va taper : les FF. font aussi vite que les F3 avec moins de tenue de route (pas de pneus racing) et moins de freinage (freins spéciaux interdits). » Sa sincérité est telle qu'on ne peut rester insensible aux arguments qu'il avance. Mais en fait c'est tout le problème de la course et de sa raison d'être qu'il faut se poser.

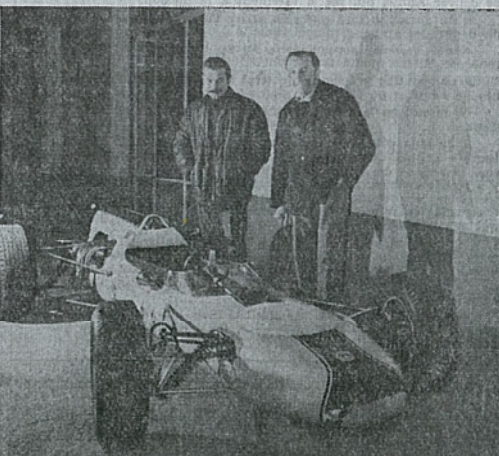
Il fait froid à Lyon en ce mois de décembre, et après avoir photo-

graphié la Fournier-Marcadier 67, il fait bon se réfugier dans une brasserie et commander du saucisson chaud et des pichets de côtes du Rhône. Marcadier raconte des histoires qu'il a vécues et nous fait rire. Fournier renchérit. Ils s'aiment bien et on les aime bien. Comment ne pas leur souhaiter la réussite ? D'ailleurs elle s'est déjà manifestée et ils la prennent en rigolant. Ils ne se prennent pas pour des génies, même pas pour des constructeurs d'automobiles. Marcadier ne peut s'empêcher de rire lorsqu'il songe que quelqu'un

a voulu leur acheter 25 coupés. Vingt-cinq voitures portant leur nom à la fois, vous pensez, c'est presque une blague...

(1) Lire L'Equipe des 25, 26 et 27 décembre.
(2) Nous reparlerons prochainement de cette petite voiture de sport.

Demain : ALPINE SUR LA LANCEE DE LA F3



DEUX HOMMES ET UNE AUTO

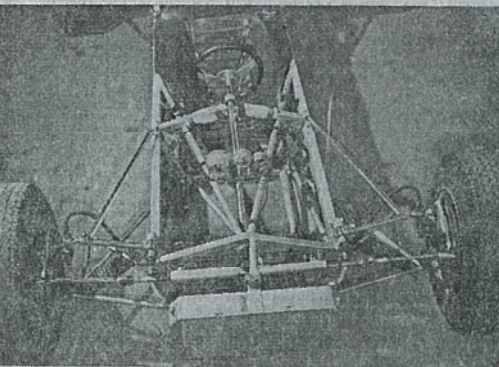
C'est de cette petite monoplace très frêle que naîtra la Fournier-Marcadier « FF » : la squelette tubulaire de celle-ci sera considérablement renforcé, les freins modifiés. Fournier (à gauche) et Marcadier sont prêts à en construire une petite série dès que les commandes arriveront. Jusqu'ici, les acheteurs attendaient la parution officielle du règlement Formule France pour se décider.

Deux triangles superposés asymétriques, châssis tubulaire, structure très simple, mais surtout... 15.000 F au lieu de 20.000 F !

(Photos « L'Equipe », Christian ROCHA * D)

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES FOURNIER-MARCADIER « FF »

Châssis : tubulaire ; empattement 128 cm ; voies 143 cm.
Suspensions : deux larges triangles superposés à l'avant ; bras supérieur, triangle inférieur et deux jambes de force à l'arrière.
Direction : Fournier-Marcadier.
Freins : à l'avant disques Girling Peugeot 204 ; à l'arrière disques Bendix Renault 4.
Roues : Symca 1500 élargies à 6 pouces.
Moteur-boîte (facultatif) : Renault-Gordini 1200 de série.
Prix : 15.000 F et 8.000 F sans groupe moto-propulseur.



CHAQUE CENTIME COMPTE

Les roues des FF doivent être en tôle d'acier, la Fédération ayant fixé cette classe par souci d'économie. Or tout ce que coûte une roue en tôle de série élargie : deux jantes que l'on sciera asymétriquement avant de les resouder deux à deux (54 F x 2 = 108 F) plus 20 F de travail d'assemblage (128 F), plus des entretoises pour les rigidifier (20 F) soit au total 148 F pour une roue. Avec leurs propres roues FM le prix serait de : deux jantes brutes sans voile 20 F (15 F x 2), plus le travail d'élargissement plus simple (15 F) soit 45 F, plus le moyeu en alliage Fournier-Marcadier (90 F), soit 135 F en tout. De plus la roue « spéciale » est plus légère et plus jolie.

Autre avantage des Marcadier : le prix insignifiant des pièces de suspension : 32 F le triangle avant supérieur, 39 F le triangle arrière et le triangle avant inférieur, 15 F une jambe de force arrière.

Ces deux précisions aident bien à comprendre dans quel esprit travaillent Fournier et Marcadier : toucher une clientèle de débutants la plus vaste possible en « serrant » les prix au maximum.