

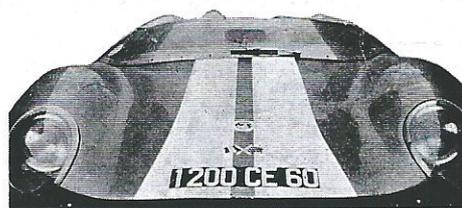
LA VIE LYONNAISE et du sud-est

1566
1966

400 ANS ENTRE
LOUISE LABE
ET NOUS

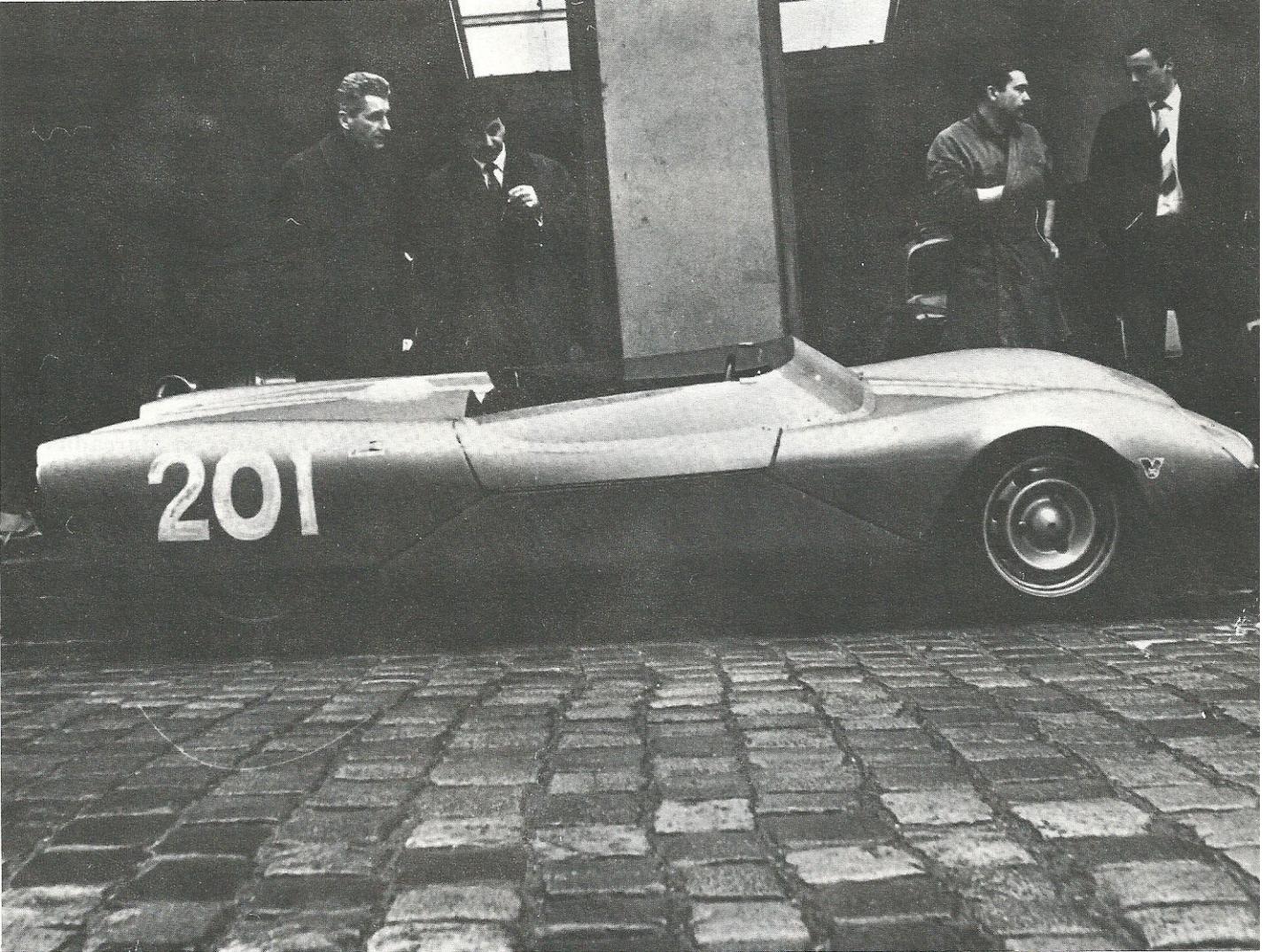


BUSTER KEATON



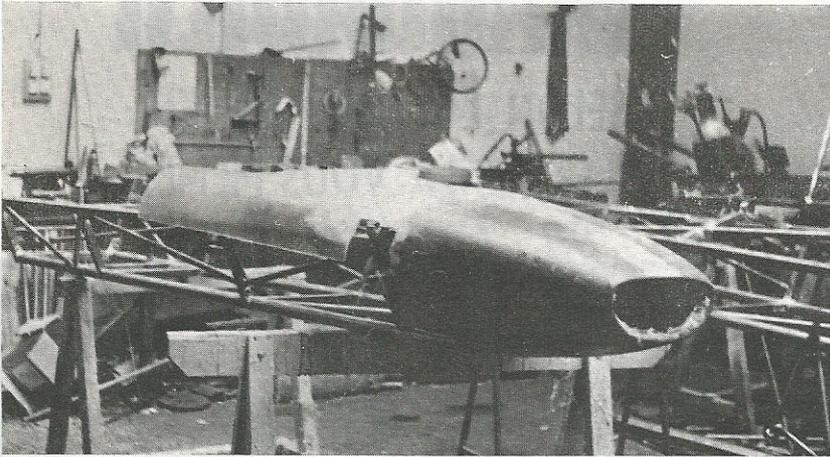
MARCADIER

MARS 1966 / N° 126
2 F / MENSUEL

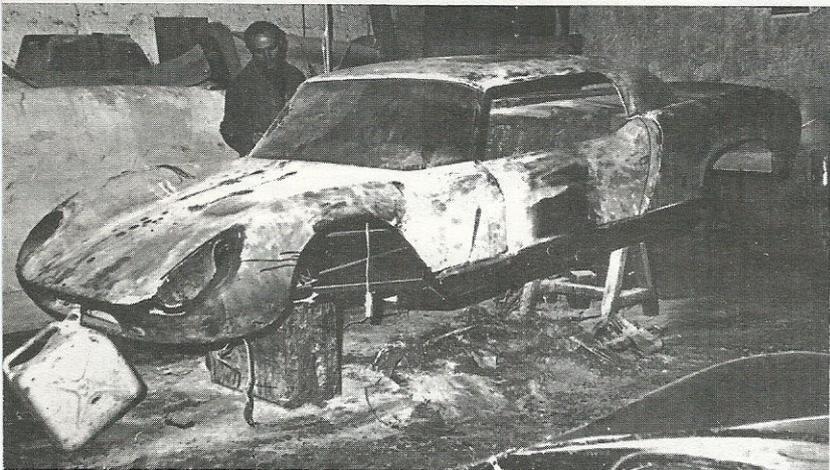




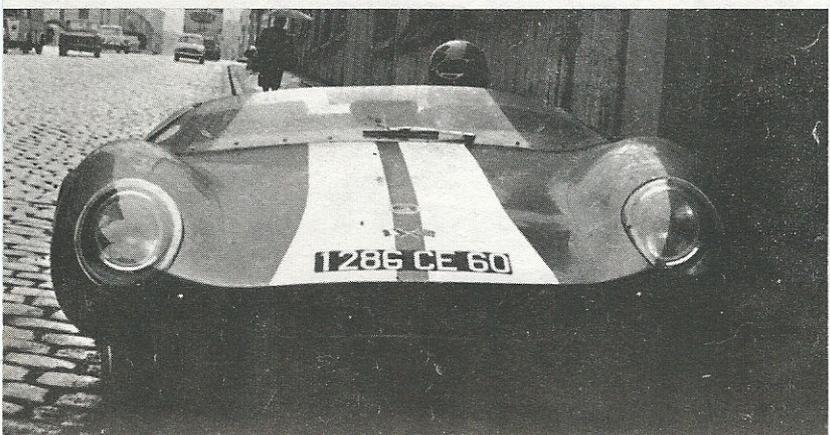
Châssis de la « Monoplace », simplifié au maximum pour la fabrication en série (au fond, M. Marcadier).



Ebauche d'habillage du châssis de la « Monoplace ».



Maquette grandeur nature du « Coupé Marcadier ».



« Barquette Marcadier » vue de face.

L'automobile a eu ses pionniers, elle conserve ses fanatiques, depuis l'obsédé du grain de poussière qui astique ses chromes chaque dimanche matin après le lavage *ad hoc*, jusqu'au bricoleur qui rabote sa culasse pour gagner quelques chevaux. Tous ont un point commun : ils rêvent de Mercedes, de Porsche ou de Jaguar et achètent une R-4. Cette disparité entre le désir et la réalité est encore plus sensible chez les jeunes. Les quelques Dyna Junior qui roulent encore montrent la faveur dont peut jouir un cabriolet auprès d'une clientèle prête à passer sur bien des inconvénients au prix de l'enthousiasme.

Si la France est pauvre en voitures de cette catégorie, un petit atelier de la route de Vienne produit cependant à Lyon, selon la formule Kit (faites-la vous-même) cette « voiture des copains ». A vrai dire MM. Fournier et Marcadier ne fournissent que la « robe » : un châssis et une carrosserie. Le client monte le moteur de son choix, en principe un Renault récupéré sur une voiture accidentée.

En automobile, comme en alpinisme, le poids c'est l'ennemi. La légèreté du châssis (23 kg), de la carrosserie plastique (40 kg) fait que cette barquette ne pèse que 430 kg en ordre de marche. Les 300 kg ainsi gagnés sur une R-8 normale se transforment immédiatement en secondes gagnées à l'accélération. Tout le secret est là, joint à un centre de gravité extrêmement bas, et à une bonne rigidité du châssis tubulaire. La « Four-

M. Marcadier
travaillant
sur le
châssis
de la
« Monoplace ».



nier-Marcadier » frôle le 165 à l'heure avec un moteur de R-8, le 185 avec un groupe de Major, et le 230 avec un Gordini équipé d'un grand pont et de roues de plus fort diamètre. Dans le meilleur cas, les accélérations sont voisines de celles d'une Jaguar E : environ 15" aux 400 mètres et 27" au kilomètre.

CROISEMENT D'UN BASSET ET D'UN LÉVRIER

L'amateur de voiture sportive ne peut manquer d'éprouver un choc en contemplant pour la première fois une « Fournier-Marcadier ». Un choc et une irrésistible envie d'en savoir davantage sur cette barquette qui semble issue du croisement d'un basset et d'un lévrier : un lévrier par la finesse de ses formes, un basset par son incroyable taille : 0 m 68. En empilant l'une sur l'autre deux de ces barquettes, on arrive juste à la hauteur du toit d'une R-8. Voici d'ailleurs ses cotes. A titre de comparaison, nous donnons, entre parenthèses, celles d'une R-8 : longueur 3 m 55 (4 m), largeur 1 m 55 (1 m 49), hauteur 0 m 68 (1 m 36). A part les feux arrières (empruntés à la Simca 1.500) et... le compteur, toutes les pièces mécaniques proviennent de voitures Renault : moteur, boîte, freins, suspension, etc... Le groupe-moteur conserve la même disposition arrière que sur la R-8, mais en avant de l'axe des roues. Il n'est pourtant pas impossible d'adapter un autre groupe. Un amateur lyonnais est d'ailleurs en train de tenter

de faire rentrer dans le châssis un moteur de 12 cylindres Ferrari !

Chaque rose a ses épines, et cette barquette ne connaît pas le luxe. Chez elle, ni allumecigare, ni miroir de courtoisie, ni peausseries fines. Le confort est délibérément sacrifié aux performances. C'est une deux places (petites) et rien de plus.

L'an dernier, une cinquantaine de ces voitures sont sorties de l'atelier. La plupart ont fait le bonheur d'amateurs de véhicules « pas comme les autres », mais certains pilotes se sont alignés en compétition, principalement en courses de côtes. C'est ainsi que les Cohen, Martin, Mieusset, Pons, Brun, etc... ont très souvent enlevé leur catégorie (sport moins de 1.150 cm³) dans des courses telles que Marchand-Croix-Rosier, Limonest, Col Bayard, Sainte-Beaume, Magny-Cours, Chamrousse et le Col du Minier où Cohen fut même second au classement général, devant des voitures bien plus puissantes.

Les succès obtenus ainsi en compétition et quelques articles dans les revues spécialisées ont fait connaître la « Fournier-Marcadier » auprès des amateurs. Des châssis ont été vendus en Suisse et en Belgique. Des lettres demandant des renseignements sont venues d'un peu partout, même du Canada et de Tahiti. Récemment, une Mercedes 600, immatriculée en Iran, s'arrêtait route de Vienne pour permettre à ses passagers de se rendre compte d'informations apprises on ne sait comment.

Si les amateurs sont intéressés par la voiture, ils le sont également par son prix : 6 700 F pour le châssis et la carrosserie. Un moteur de R-8 récupéré sur une voiture accidentée revient à environ 1 000 F. Il suffit de retrousser les manches et d'assembler le tout. Pour certains, c'est un plaisir.

TROPHÉE DES MONOPLACES

M. Marcadier ne manque pas de projets pour 1966. Son atelier met actuellement la dernière main à un coupé, selon la même formule que la barquette, et surtout commence la fabrication d'une série de vingt monoplaces. Ces petites voitures de course doivent participer à un « Trophée des monoplaces » organisé à l'échelon national par la revue « Sport-Auto », en collaboration avec des marques de pneumatiques, d'huile et d'essence. Ces courses, dont le règlement et l'organisation sont en cours d'élaboration, se disputeraient en lever de rideau des Grands Prix de formule I et II, avec des voitures mues uniquement par un moteur de Renault Major, pratiquement de série.

Cette intéressante initiative permettra peut-être de voir éclore de nouveaux talents français à une époque où les pilotes irlandais font la loi sur les circuits. Dix conducteurs sont déjà tentés à Lyon par cet essai que nous suivrons avec une attention d'autant plus grande, que les voitures porteront également les couleurs de notre cité.

Michel MALHOMME