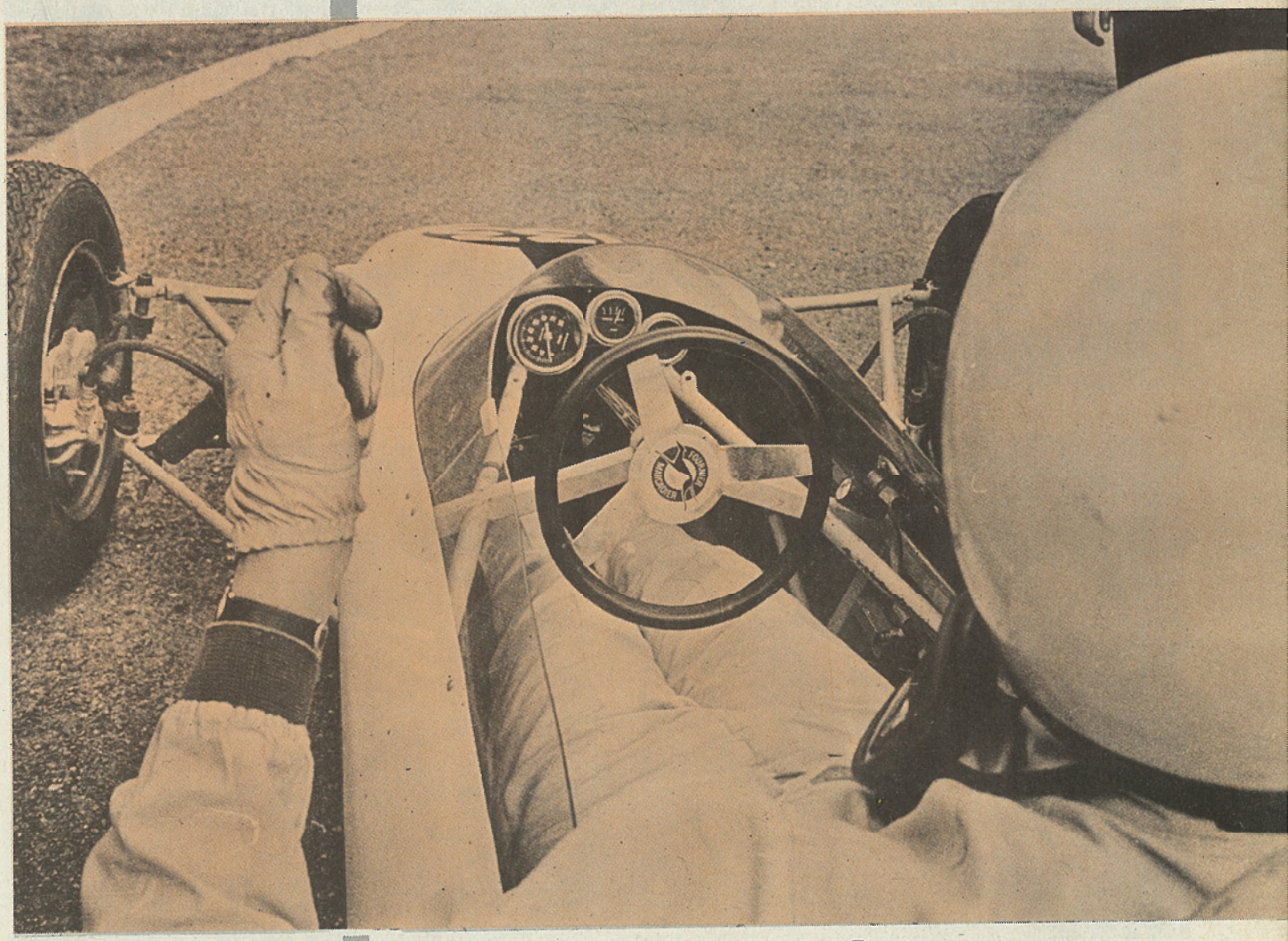
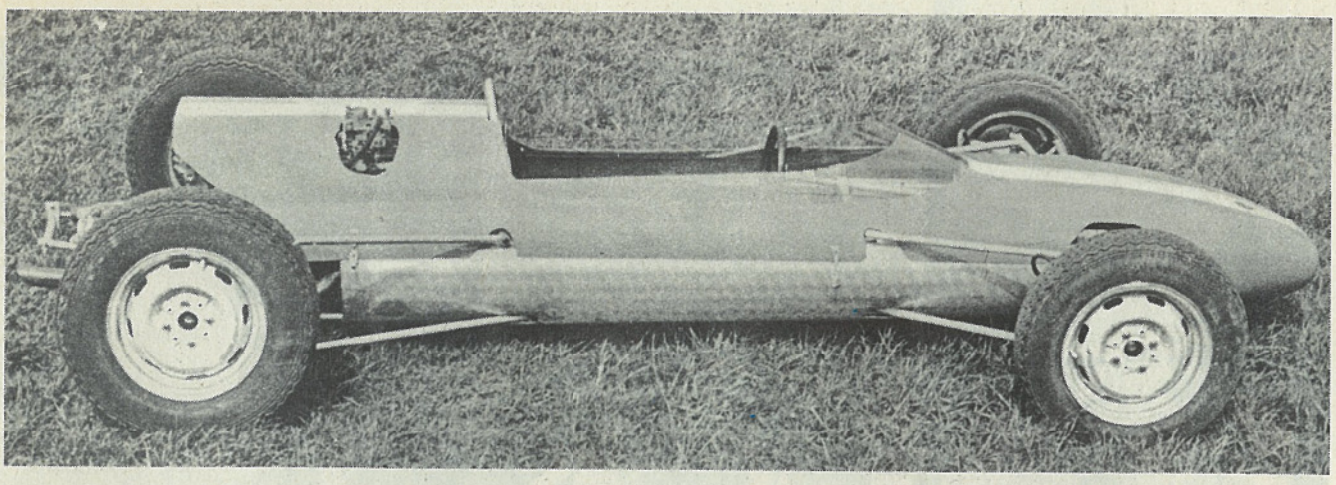
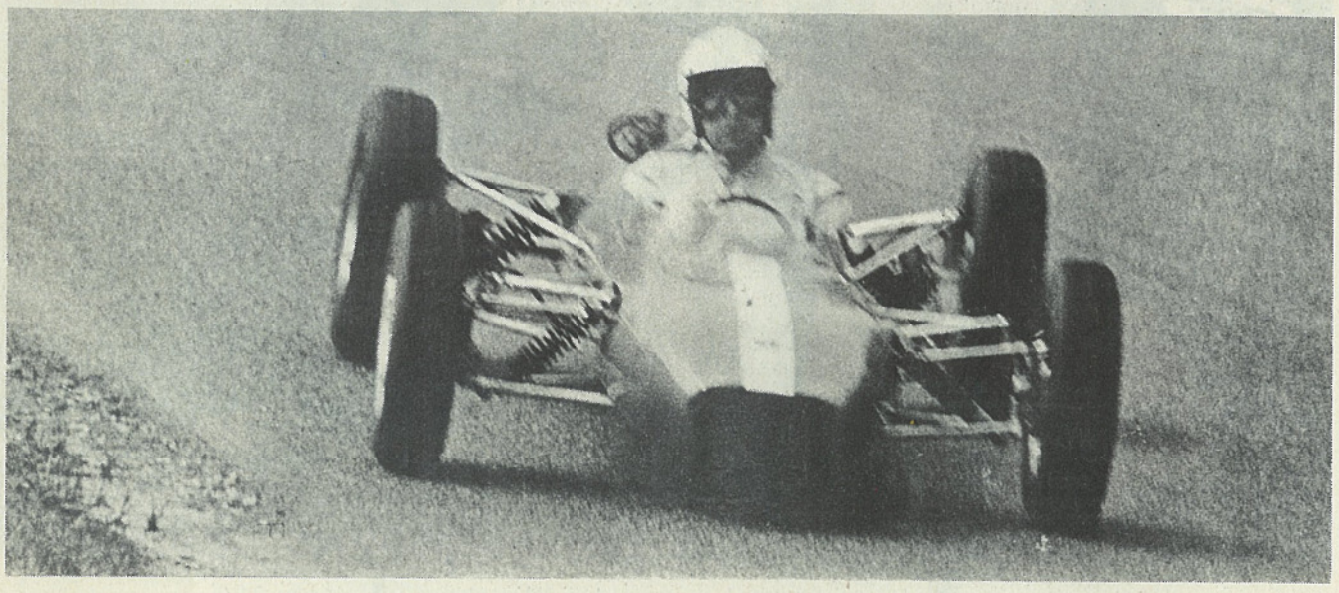


une monoplace pour moins d'un million (ancien)... LA FOURNIER-MARCADIER

par José Rosinski

»

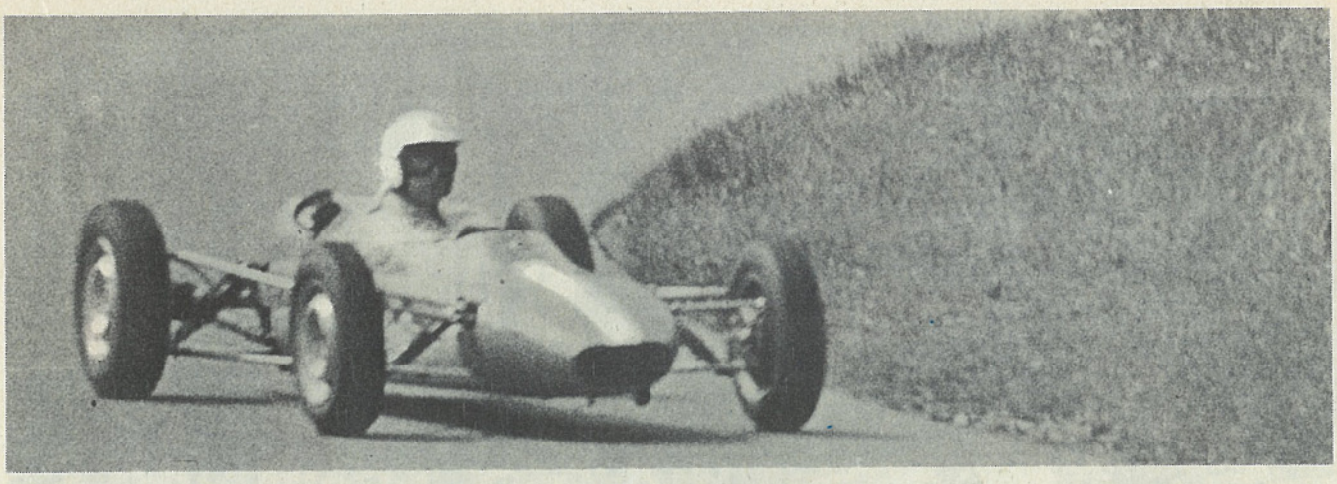


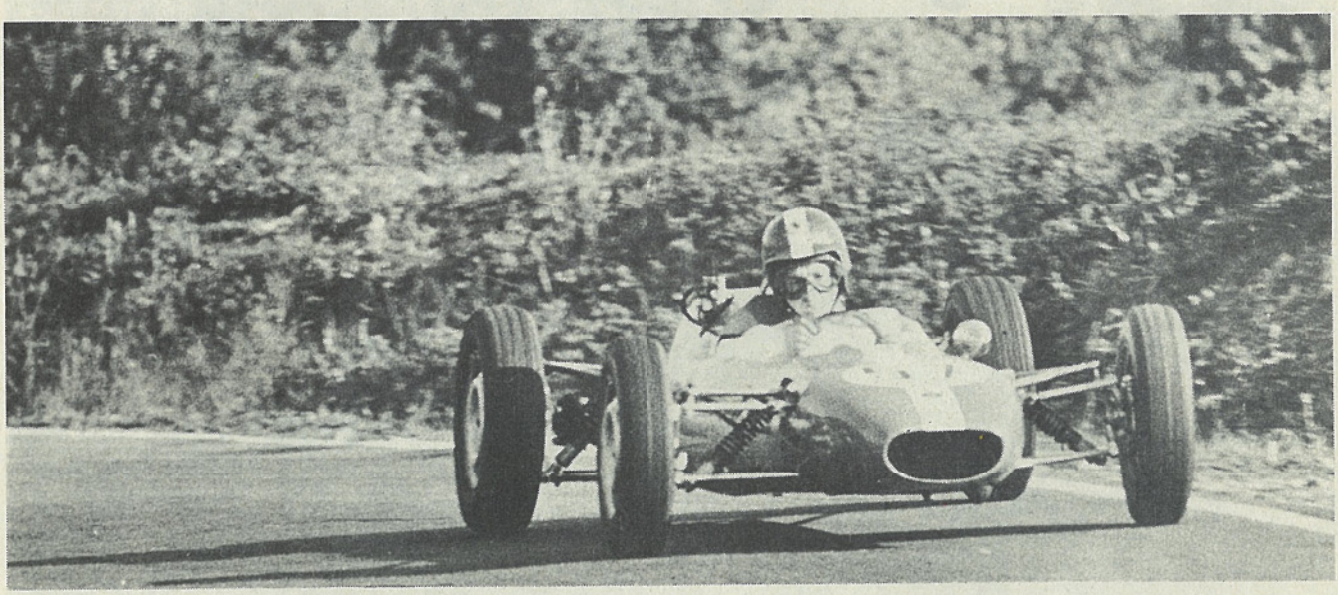


La F.M. est une vraie petite voiture de course : on la voit ici dans un joli dérapage contrôlé des quatre roues.

Déjà l'année dernière, de jeunes et enthousiastes constructeurs lyonnais, Fournier et Marcadier, s'étaient signalés à l'attention des sportifs par une initiative intéressante : ils fournissaient le châssis et la carrosserie d'une très jolie barquette que le client pouvait aisément assembler avec une mécanique Renault. Une cinquantaine de ces voitures furent vendues, et certaines d'entre elles (trop peu hélas...) participèrent à des compétitions.

Pour cette saison, Fournier-Marcadier ont conçu, à l'instar de la Formule V à moteur VW, une monoplace prévue pour recevoir une mécanique Renault. Mais ce rapprochement s'arrête là, car nous verrons que si les Formules V utilisent un ensemble mécanique Volkswagen pratiquement complet y compris les suspensions de série, la F.M. est dotée d'un châssis et de suspensions tubulaires qui en font une véritable petite voiture de course moderne. Cela ne grevant heureusement pas trop le prix, puisque celui-ci est fixé





Jean-Pierre Beltoise effectue à Magny-Cours une démonstration convaincante des qualités de la F.M.

à 6 900 F : pour cette somme on a tout, excepté le moteur, la boîte de vitesses, les freins — toutes choses que l'on pourra prélever sur une épave de R8 — les roues (de Simca 1500) et les pneus.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Le châssis est donc constitué par une structure multitubulaire. La triangulation du cockpit sur le dessus ressemble à s'y méprendre à celle de la Lotus 41, mais le constructeur se défend de s'en être inspiré puisqu'il a conçu son châssis à Noël avant d'avoir pu rien connaître de la nouvelle F3 anglaise. Une tôle en aluminium est rivée aux tubes, formant le fond de la voiture.

Les suspensions sont très conventionnelles dans leur principe, encore que l'on remarque la longueur inusitée de la base des triangles avant. Cette disposition — qui avait déjà été utilisée par Lola sur sa formule Junior en 1962 — n'a été retenue que pour venir ancrer le triangle sur un nœud de tubes, celui-ci se trouvant ici à l'auvent, et non pour des raisons de géométrie. A l'arrière, nous trouvons le classique triangle inférieur renversé, le bras supérieur et les jambes de poussée venant, elles, s'ancrer au droit arrière du cockpit pour la même raison. Le tout étant bien entendu aisément réglable au goût de chacun : il est même possible de modifier la hauteur des ressorts en déplaçant leur base d'appui, qui forme collier. Le moteur est monté verticalement dans le chassis.

Les demi-arbres de transmission sont reliés aux porte-moyeux en alliage léger coulé par des flectors en caoutchouc. Le radiateur (de R4) est placé à l'avant, fortement incliné.

La carrosserie en plastique forme un étui d'une seule pièce venant s'attacher sur les flancs à la feuille d'aluminium.

La position du réservoir d'essence n'est pas encore déterminée : il sera installé, soit entre les jambes du pilote, soit sous le dossier (incliné) du siège.

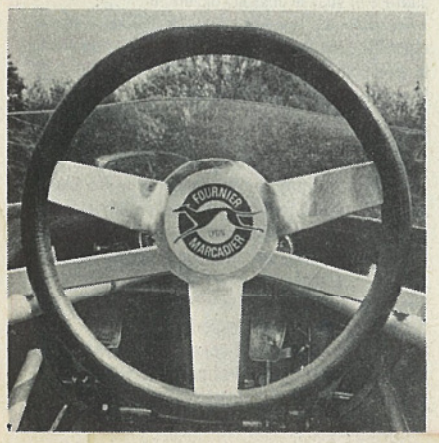
Actuellement, le poids ressort à 330 kg, avec une répartition avant-arrière de 44/56 %. Le rapport de la direction (Renault) a été modifié d'un tiers, pour la rendre convenablement directe.

AU VOLANT

Nous avons pu essayer à Montlhéry le prototype de la série. La position de conduite peut s'adapter sans difficultés à tous les gabarits, encore que l'étroitesse aux flancs du saute-vent nous semble exagérée. Le tout petit volant à jante en simili est très agréable à manier. L'accès au levier de vitesses n'est, par contre, pas idéal. Et le pied gauche a tendance à se brûler le long de la canalisation d'eau.

Le tableau de bord est constitué par trois instruments : compte-tours (électronique), manomètre de pression d'huile et thermomètre d'eau.

André Marcadier semble satisfait de voir sa dernière création effectuer ses premiers tours de piste à Montlhéry.



PERFORMANCES

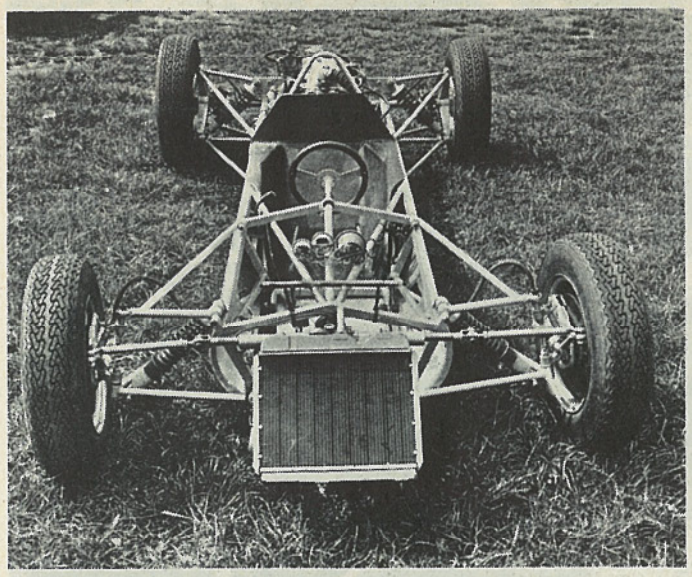
Le moteur (R 8 Major strictement de série) étant en rodage, nous n'avons pu « tirer ». Cependant, nous avons pu chiffrer à un bon niveau les accélérations, puisque nous avons obtenu :

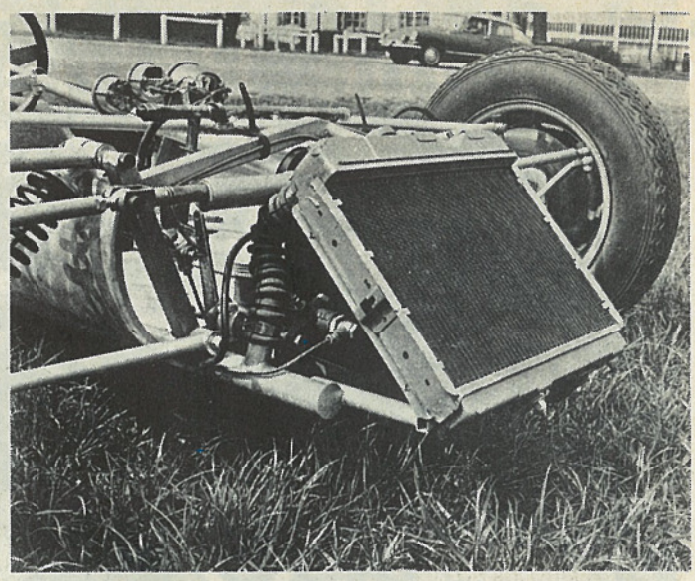
400 m départ arrêté : 16" 4/10
1000 m départ arrêté : 31" 2/10

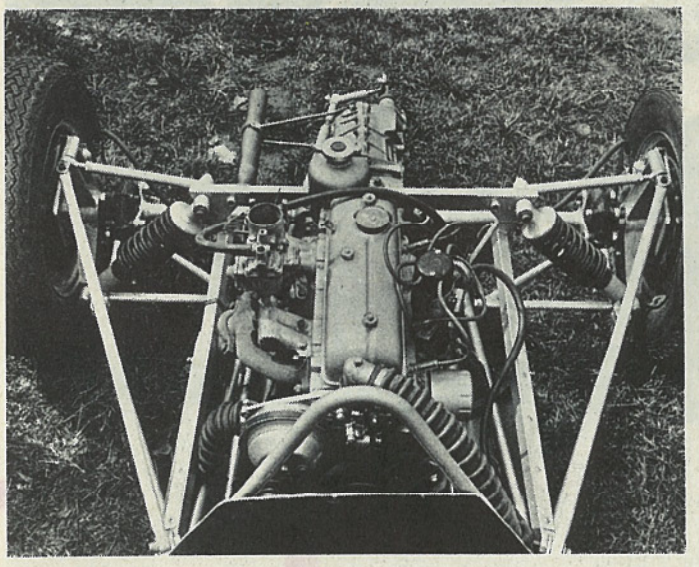
Avec environ 45 CV, c'est tout à fait honorable et suffisant pour rendre cette petite monoplace très vivante.

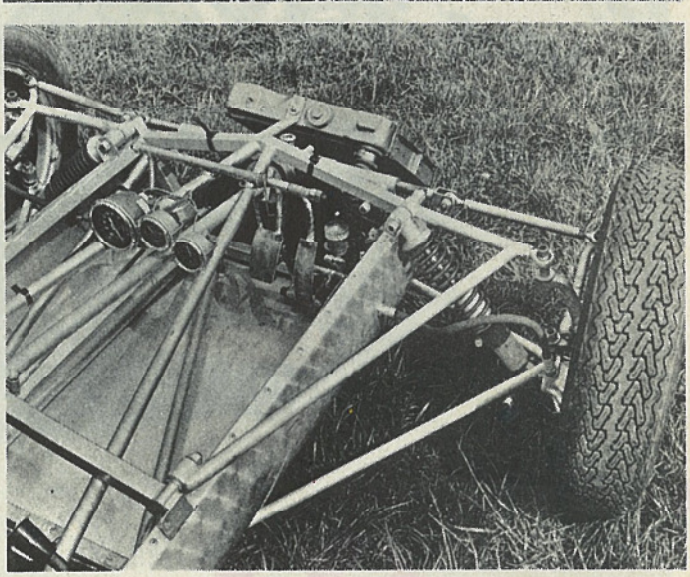
TENUE DE ROUTE

La Fournier-Marcadier est dotée d'une tenue de route très saine, qui sera encore améliorée par le









montage d'une barre anti-roulis à l'avant, dont le prototype était dépourvu.

Le seul reproche que l'on puisse lui adresser sur ce plan, concerne les amortisseurs (KONI 4 CV) qui nous ont paru excessivement durs : mais ils étaient tout neufs et devraient sans doute s'assouplir après rodage.

Les pneus utilisés étaient des Dunlop SP Sport 135 x 13 (AV) et 165 x 13 (AR).

Ainsi équipée, la FM est très maniable, précise, un peu trop survireuse peut-être, mais nous sommes convaincus que des réglages appropriés pourraient facilement corriger cette tendance.

Bien entendu, les rapports de série dont est dotée la boîte ne sont pas idéaux pour la compétition : la première, en particulier, ne peut servir qu'au démarrage, et les autres rapports ne sont pas précisément rapprochés ; mais la souplesse du moteur de série permet de s'accommoder de ces inconvénients.

CONCLUSION:

La Fournier-Marcadier nous a paru être une voiture parfaitement conçue pour l'initiation au pilotage en monoplace. Nettement plus « raffinée » que la Formule V, elle se conduit et réagit tout à fait comme une F3, et atteint donc ainsi son but. D'autre part, son prix n'est nullement excessif. Avec elle, nous devrions tenir le moyen de former rapidement, et à bon compte, des pilotes de monoplace, pourvu qu'elle rencontre, auprès des jeunes, le succès qu'elle mérite.

CARACTERISTIQUES DE LA FOURNIER-MARCADIER

CHASSIS : Structure multitubulaire - Tôle d'aluminium rivée formant fond.
Suspension AV triangles superieurs - Combinés ressorts hélicoïdaux - amortisseurs.
Suspension AR triangle inférieur - bras superieur jambe de poussée combinés - Ressorts helicoïdaux amortisseurs.
Direction directe à crémaillère Renault
Carrosserie plastique
Jantes Simca 1500
Pneus Dunlop SP 135 x 13 (AV) - 165 x 13 (AR)
Freins à disques (R8)
MOTEUR : R8 Major Série
TRANSMISSION : R8 Major Série
EQUIPEMENT : Compte-tours électronique, manomètre huile, thermomètre eau, contact démarreur.
DIMENSIONS : Voie AV : 1360 Empattement : 2 270 Voie AR : 1350 ; Poids : 330 kg.
ESSAI : 400 m départ arrêté : 16" 4/10.
1000 m départ arrêté : 31" 8/10
PRIX : 6 900 F plus éléments Renault.