

VEETURE IN KIT

Fournier Marcadier
«Barzoi» 1966



“Non **ero** mai sceso così in **basso**”

«È alta meno di un metro, una caratteristica che mi ha subito incuriosito» spiega il proprietario. Carrozzeria in vetroresina, motore Alpine «1300», porte ad ala di gabbiano: fu costruita in pochi esemplari da una piccola azienda di Lione

di Fabrizio Greggio, foto di Piero Mulone

◀ SI ISPIRAVA ALLA LOTUS

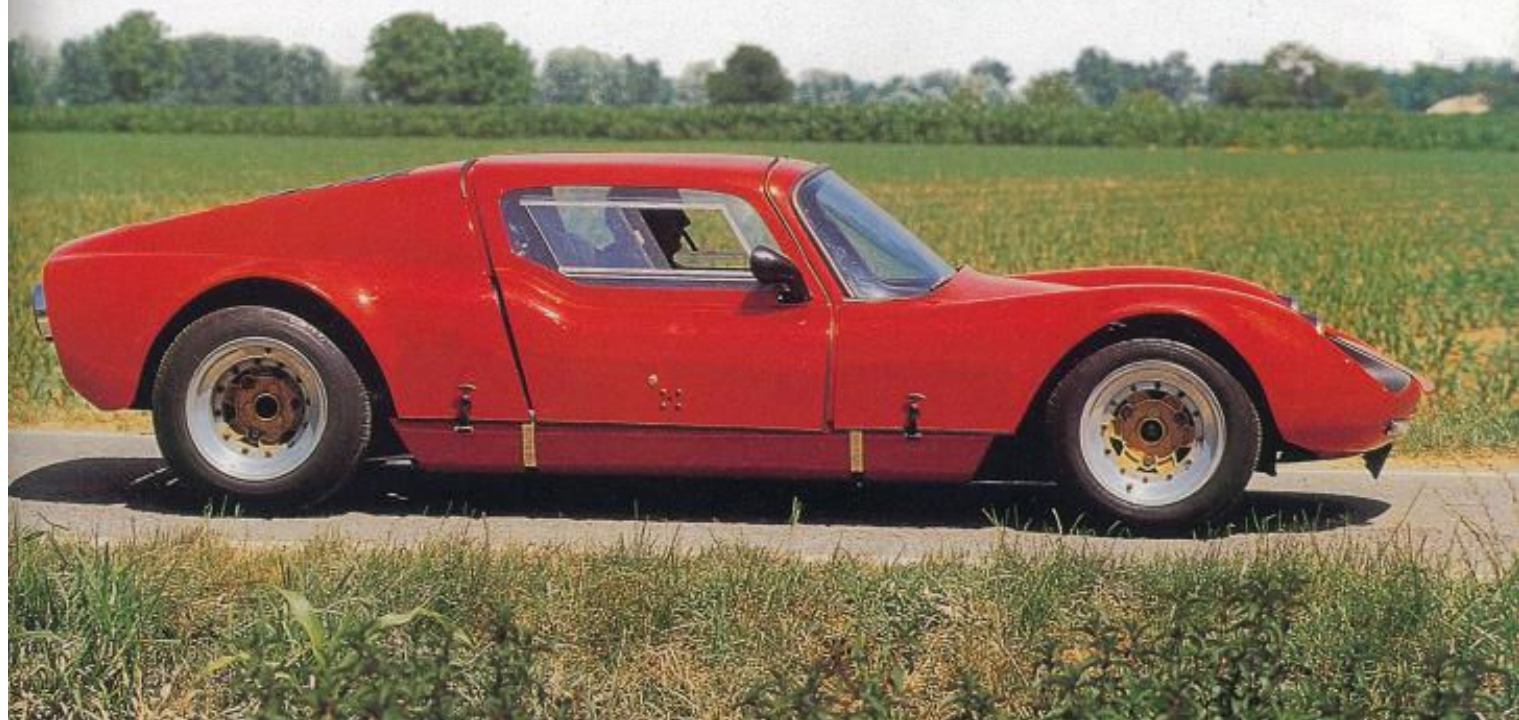
La prima Fournier Marcadier, una barchetta biposto tipo Lotus «23», venne presentata nel '63. Tre anni dopo arrivò la «Barzoi», la berlinetta del nostro servizio, che rimase allo stadio di produzione artigianale. Questo del '66, dunque, è uno dei primi esemplari costruiti.

Un personaggio questo Ernesto Quaranta di Torino: costruisce barche a vela in legno (è uno degli ultimi in Italia), restaura velieri d'epoca e colleziona auto speciali. Anzi, molto speciali, come questa Fournier Marcadier, una due posti rara in Francia, suo Paese d'origine, e unica in Italia. Confessa: «Prima del 1990 i nomi di André Marcadier e di Marcel Fournier mi erano ignoti». Il fatto non sorprende minimamente, dal momento che non esiste alcuna bibliografia sull'argomento e che la documentazione è pressoché nulla. Difficile pertanto recuperare le tracce dell'avventura vissuta negli anni 60 da questi due estrosi lionesi. Marcadier iniziò nel '47 costruendo pregevoli telai di biciclette in lega di alluminio. A metà anni 50 si dedicò con successo alle moto da competizione: una di esse, con un telaio da lui realizzato nel '57, si classificò 2^a al G.P. di Monza. Sul finire dello stesso decennio, Marcadier, sempre alla ricerca di nuove sfide, si impegnò a fondo nella produzione di telai per kart, che proprio allora facevano la loro comparsa in Europa. Ma decisivo fu l'incontro con Colin

Chapman e le sue Lotus: l'obiettivo di Marcadier era di dar vita a una vettura a due posti, con telaio tubolare molto leggero e rigido, meccanica ripresa da auto di serie di piccola cilindrata, e disponibile in kit. Conosciuto il carrozziere Marcel Fournier, i due francesi fondarono il marchio Fournier Marcadier sotto il quale, nel '63, venne presentata la prima vettura: una barchetta biposto con carrozzeria in vetroresina dalle linee simili alla Lotus «23». Il motore, montato in posizione centrale, era quello della Renault «8», così come altri elementi di meccanica e delle sospensioni. In quell'occasione «Sport Auto» titolò in copertina: «Una Lotus «Seven» alla francese». A tre anni di distanza nacque la «Barzoi», una coupé dalla linea molto filante, alta appena 98 cm, con le porte che si aprono ad ala di gabbiano. La meccanica era quella della «8 Gordini» e il peso di soli 460 kg. Lo stesso modello che Ernesto Quaranta ha acquistato nel '90, dotato però di un motore Alpine «A110» di 1300 cm³. «Quando il precedente proprietario, Gerard Barbe (campione ▶

▼ GIÙ LA TESTA

La ridotta altezza rende la linea della «Barzoi» ancora più dinamica. Per ricostruire i vetri scorrevoli in plexiglass il proprietario si è potuto basare soltanto su una foto tratta da una rivista francese dell'epoca.





▷ **SOLLEVARE PER ENTRARE**

Le porte si aprono ad ala di gabbiano, soluzione imposta dalla ridotta altezza della vettura e dall'ingombro del telaio tubolare.

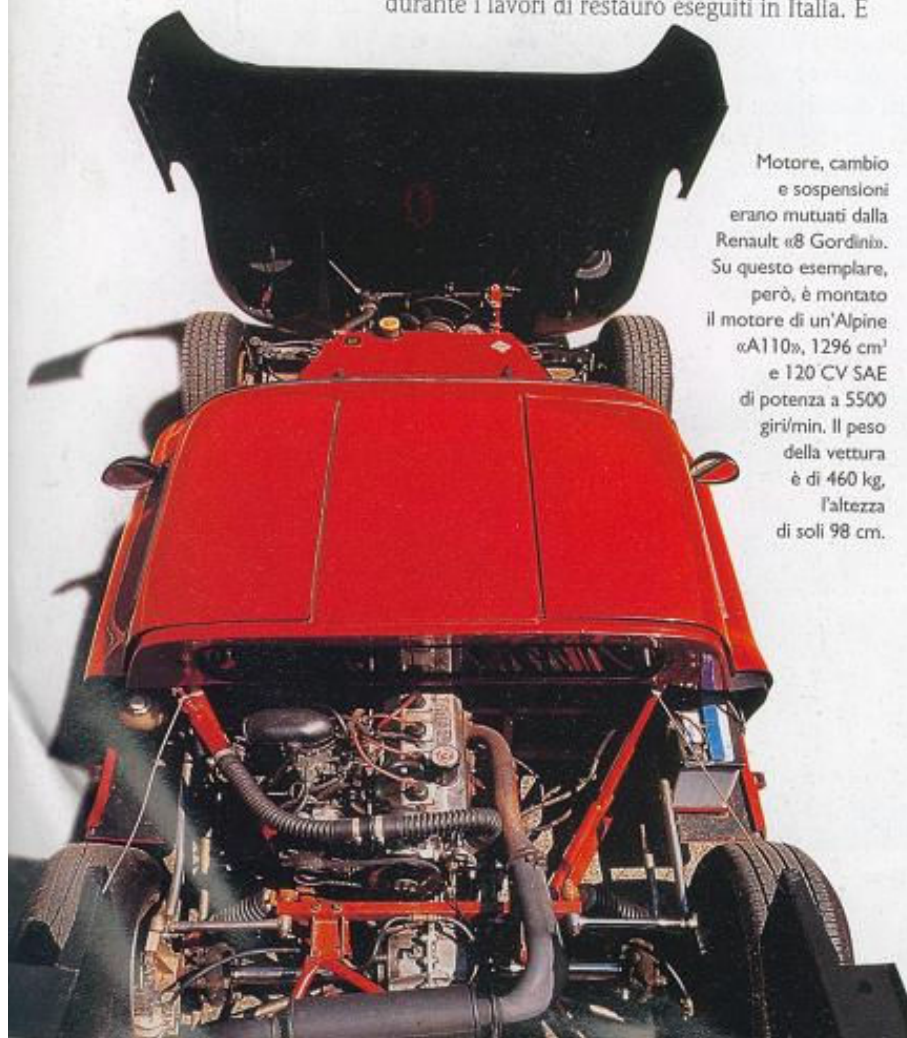
▽ **C'È MOLTO DA LEGGERE**

Decisamente spartano l'abitacolo: una semplice plancia con tanti strumenti disseminati a tutta larghezza. In fase di restauro è stato sostituito il mozzo del minuscolo volante.

△ **SEMPLICE MA EFFICACE**

Grazie al rapporto peso-potenza estremamente favorevole e alla meccanica d'impronta sportiva, questa piccola coupé diede fastidio in più di un'occasione ad avversarie ben più potenti e blasonate.

► francese di sidecar), mi propose questa sportiva venduta originariamente in kit, l'idea mi entusiasmò malgrado non avessi mai sentito nominare il marchio. E il motivo è semplice: anche le mie barche possono essere vendute in kit». Ernesto fu attratto anche dalla geniale semplicità della «Barzoi»: telaio tubolare, carrozzeria essenziale in vetroresina e poco altro. Quando si recò in Bretagna per ritirare l'esemplare che aveva acquistato per telefono, a scatola chiusa, questo si presentava abbastanza in ordine, a eccezione del vistoso spoiler posteriore posticcio, peraltro subito eliminato durante i lavori di restauro eseguiti in Italia. È



Motore, cambio e sospensioni erano mutuati dalla Renault «8 Gordini». Su questo esemplare, però, è montato il motore di un'Alpine «A110», 1296 cm³ e 120 CV SAE di potenza a 5500 giri/min. Il peso della vettura è di 460 kg, l'altezza di soli 98 cm.

una delle prime prodotte, essendo stata immatricolata nel '66, ed è stata completamente smontata, a eccezione del motore che grava benissimo. «La meccanica» precisa Quaranta «era in ordine, il telaio perfetto; solo due semiassi sono stati ricostruiti e poi cromati». La carrozzeria è stata riverniciata nell'originale colore rosso, mentre per altri particolari ci si è dovuti ingegnare basandosi sulla scarsa documentazione disponibile. La ricostruzione di uno dei due portafari è stata invece relativamente semplice, poiché si disponeva di quello rimasto come modello. Ogni fase del restauro è stata eseguita in prima persona dal Quaranta e nessun particolare è stato tralasciato: ad esempio, i più di 60 bulloncini che negli anni erano andati via via a rimpiazzare quelli originali smarriti, sono stati tutti sostituiti con altri costruiti a mano secondo il disegno utilizzato in quel periodo. Nell'abitacolo, spoglio e angusto, caratterizzato dalla strumentazione disseminata lungo tutta la plancia, nulla è stato toccato, se si eccettua il mozzo del volante che è stato sostituito perché molto rovinato. Nel '70 il sodalizio tra Fournier e Marcadier terminò e, con esso, finì anche l'attività della piccola azienda francese. In Italia l'unica testimonianza di questo capitolo poco noto della storia dell'automobilismo è fornita proprio dalla «Barzoi» del signor Quaranta. ■

VETTURE IN KIT

Fournier Marcadier
«Barzoi» 1966

