

MAGAZINE  
n°1

# Pipelette

PARIS

ALLUMÉ PAR UNE BUICK



THE PLACE TO BE



IT BAG



OSEZ LE ROSE



1966 - LE MANS





# Pipelette



PARIS

Ce petit mot me ramène sur les bancs de l'école. Combien de fois nos maîtres et maîtresses nous ont affectueusement interpellés sous ce qualificatif. Plus tard, au collège, les professeurs ont pris moins de gants avec les bavards et ont opté pour une punition ou un mot à faire signer par les parents dans le cahier de liaison. Plus tard encore, au lycée, ils traitaient le problème des bavardages intempestifs en expulsant les coupables de la classe.

Je n'étais pas trop bavard en classe et c'est une juste mesure de rattrapage si je le suis maintenant. C'est en tous cas ce que j'explique à mon épouse, le soir, quand j'ai mis un peu trop de temps à son goût pour fermer la boutique !

Le 9 octobre exactement, j'ai fêté les trente ans de l'Auto Jaune. À l'occasion de cet anniversaire et pour tenir compte de l'évolution des habitudes des clients, la boutique a été entièrement repensée. Afin de concilier vente sur place et vente sur Internet, elle est désormais ouverte trois jours par semaine, dans un cadre rénové pour un accueil de meilleure qualité. J'avais envisagé au départ de la fermer totalement au public. J'y ai renoncé pour tenir compte des avis exprimés par beaucoup d'entre vous. Avant les travaux et pendant la fermeture qu'ils ont nécessitée, j'ai pu mesurer combien les gens étaient attachés à la boutique. À ma grande surprise, au-delà des clients, beaucoup d'habitants du quartier se sont manifestés pour s'inquiéter de l'avenir de l'Auto Jaune.

Mon seul regret sera d'avoir causé du chagrin à une petite fille, parce que « l'auto jaune », la Citroën 5 CV à pédales, allait disparaître de la vitrine !



Pour mesurer tout le chemin parcouru, voici une photo du local acheté il y a maintenant plus de trente ans et qui allait devenir l'Auto Jaune.



# The place to be



Cet automne a connu un évènement culturel incontournable : «The place to be» comme il se dit dans les endroits branchés de la capitale. Pour lancer sa nouvelle saison 2014-2015, l'opéra Bastille avait programmé «La Traviata» de Verdi dans une mise en scène de Benoît Jacquot. Le spectacle était de toute beauté. L'émotion palpable tout au long de la représentation. L'alchimie entre une mise en scène épurée et le jeu des chanteurs était des plus réussies. À la fin du spectacle, la salle était debout, ce qui est peu fréquent à l'opéra Bastille.

Pour Pipelette, nous avons donc transposé cette œuvre dans le domaine de la miniature automobile.





Nous avons choisi pour cela un fabricant italien, en accord avec la nationalité de Giuseppe Verdi. Notre choix s'est porté sur la firme milanaise Icis. À l'image de Violetta, elle eut une existence flamboyante et un déclin rapide. D'expression plus luxueuse que nos productions en plastique hexagonales (Minialuxe, Norev), elle avait encore de beaux projets quand tout s'est arrêté.

Nous avons choisi pour Violetta des automobiles qui symbolisent sa situation dans chacun des trois actes.

## Acte I

Violetta est une demi-mondaine entretenue par le baron Douphol. Pour ancrer la scène dans son contexte, Benoît Jacquot a eu la bonne idée d'accrocher le tableau de Manet Olympia au dessus du somptueux lit de Violetta. L'effet est renforcé par la présence d'une Amina dont l'aspect (couleur de la peau et turban) évoque la servante d'Olympia.

Violetta est au cœur de toutes les fêtes de la vie nocturne parisienne. Nous avons choisi de l'asseoir au volant de cette rare Ferrari 250 GT. Ce véhicule racé et hors du commun semble fait pour elle



Quelques exemples de coloris. À noter les deux types de jantes.

## Acte 2

Après avoir rencontré l'amour en la personne d'Alfredo Germont, elle abandonne les artifices de la vie parisienne et renonce aux soirées dans lesquelles elle se consumait pour s'installer avec son amant à la campagne. Elle n'est plus entretenue et doit vendre ses biens. Nous allons donc imaginer qu'elle a renoncé à sa Ferrari 250 GT pour une plus sage Alfa Romeo Giulietta berline, alliant élégance italienne et confort.

Elle reçoit ensuite la visite du père d'Alfredo qui lui demande de rompre avec son fils car leur liaison compromet le mariage de sa fille. N'écoulant que son bon cœur, Violetta sacrifie son amour et retourne à la vie parisienne. C'est donc en Alfa Romeo qu'elle rejoint la capitale et se rend à la fête organisée chez Flora, une autre demi-mondaine.



ICIS, Alfa Romeo Giulietta berline





## Acte 3

Violetta est ruinée, malade, abandonnée de tous. Elle attend la mort dans un petit lit de fortune. Le tableau d'Olympia est alors retourné contre le mur. On imagine l'arrivée prochaine des déménageurs dépêchés par les créanciers.

Violetta a dû troquer son Alfa Romeo contre une petite Fiat 500 et une soulte de 20 louis.

Alfredo a appris la vérité et le sacrifice de Violetta. Il n'a que le temps de revenir à son chevet pour assister impuissant à la mort de son amante.

1 C I S, Fiat 500



Les miniatures présentées sont peu fréquentes. L'Alfa Romeo Giulietta est même, disons-le, rare. Il existe de plus une variante au niveau du positionnement des clignotants et autres petits détails. La Ferrari est intéressante car dotée d'une carrosserie spéciale. Elle est équipée, soit de jantes en plastique chromé qui, comme les miniatures de la marque Norev, souffrent d'une réaction chimique entre le pneu et la jante, soit de jantes en acier chromé. Enfin, si l'intérêt de la Fiat 500 est moindre en raison du nombre important de miniatures existant, elle n'en demeure pas moins la reproduction la moins fréquente de cette auto.



- 1 -



- 7 -

MODE



*Osez*

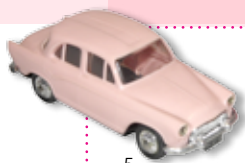
# LE ROSE !

Cet hiver, osez le rose dans vos vitrines !

Envolées les couleurs tristes, oubliez le gris, le beige et le kaki.

Pour affronter avec bonne humeur l'arrivée de la mauvaise saison, je propose une sélection de véhicules de couleur rose.

Du rose fuchsia au rose layette en passant par le rose poudré, nous aurons toutes les nuances de rose.



- 5 -



- 2 -



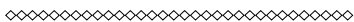
- 4 -



- 3 -



- 6 -



1. NOREV, Renault Dauphine - 2. MINIALUXE, Simca Aronde -  
 3. TEKNO, Lloyd Alexander - 4. SIKU, Porsche 550 spyder - 5. NOREV, Simca P60 -  
 6. SIKU, Fiat 1100 - 7. MINIALUXE, Peugeot 203.

Au cours des années cinquante à soixante, les fabricants de miniatures ont utilisé assez souvent le rose dans leur production. C'est particulièrement vrai pour les fabricants allemands. Cette couleur disparaîtra complètement à partir des années soixante-dix.

Il serait intéressant de déterminer si Siku, qui a proposé beaucoup de véhicules en rose, l'a fait pour cibler la clientèle des petites filles. On condamne aujourd'hui l'injonction qui leur est faite d'aimer le rose : cartable rose, chambre rose, bol à céréales rose... Dans les années 50-60, l'association du rose au sexe féminin ne s'imposait finalement que pour les pièces de layette. Il est vrai que cartable et mobilier servaient pendant plusieurs années à toute la fratrie, ce qui incitait à la sobriété. Il est pourtant frappant de constater que, dans la gamme Siku, chaque auto rose à son répondant bleu, ce qui montre bien la clientèle visée en fonction de son sexe. Toute la gamme est concernée : de la limousine Borgward 2400 Pullman à la Lloyd, en passant par la Dauphine ou le Messerschmitt KR200. J'ai beaucoup de plaisir à la compléter. Au fil des ans, le rose Siku a changé de tonalité. Il est passé du rose bonbon au rose saumon. Siku a également proposé des versions « « luxe » dotées d'une finition bicolore. Le pavillon était alors réalisé à la main en usine. Cette finition a été proposée sur les premières séries, au moins une des déclinaisons monochromes connaissant une variante bicolore. Quelques modèles ayant pour couleur de base le rose se sont vus coiffer d'un pavillon ivoire. Ce sont les plus difficiles à se procurer. On peut douter de leur succès à l'époque car, aujourd'hui, une Siku rose est bien plus onéreuse qu'une bleue : produite en plus petit nombre, elle est bien plus rare.



MARKLIN, Ford Taunus 17 M, Borgward Isabella et Volkswagen 1200.

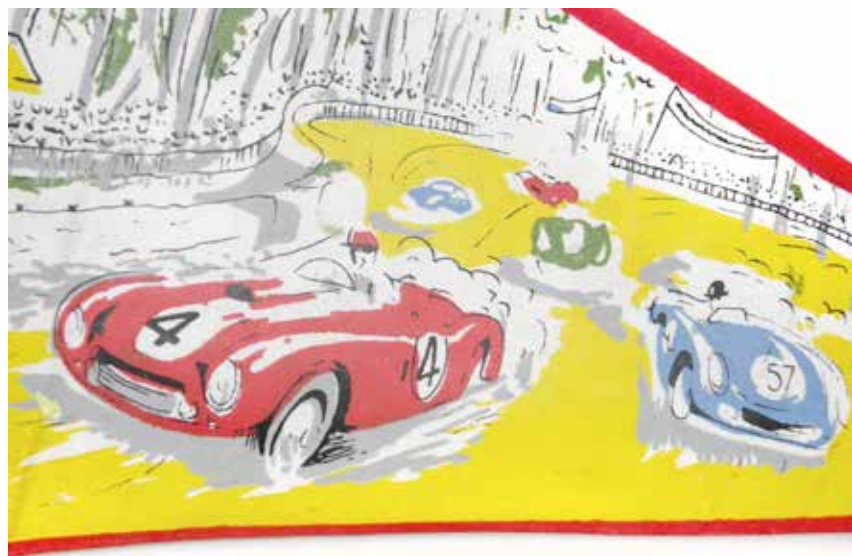
Märklin se laissera également tenter, peut-être sous l'influence de Siku. D'une manière générale, ce sont les fabricants d'origine germanique et scandinave qui ont apprécié cette couleur, notamment Gama et Tekno. À contrario, les italiens l'ont ignorée. Ainsi, Mercury, qui possède pourtant une palette exceptionnelle, la plus fournie de tous les fabricants de miniatures, a ignoré le rose. Il apparaît clairement que cette couleur n'était pas à l'ordre du jour des fabricants latins de miniatures automobiles : la Ferrari, c'est papa qui la conduit !



Ci-dessus : MINIALUXE, Citroën 11 CV Traction et NOREV, Simca P60.  
Ci-dessous : Modèles ATC







# DUNLOP

## Le Mans 1966

NOSTALGIE



le programme abandonné

Chaque hiver, le sport automobile se met en veille. Pendant longtemps, le Rallye de Monte-Carlo et les 24 Heures de Daytona ont ouvert la nouvelle saison. S'enchaînaient alors, au fil du printemps, le GP de Monaco et les 24 Heures du Mans. Profitons de la pause hivernale pour nous replonger dans la grande histoire du sport automobile.



- 1. IDEAL, Ford MK II -



**1966** a vu la première victoire de Ford aux 24 Heures du Mans et la fin du règne de Ferrari sur cette épreuve ; depuis 1965, la firme de Maranello n'a plus vaincu au Mans. Qui aurait imaginé cela à l'époque ? Mebetoys et, dans une moindre mesure, Clé immortaliseront l'événement en reproduisant la Ford victorieuse.

D'une manière générale, les fabricants de jouets ont très vite compris l'intérêt de l'arrivée du géant de Detroit au Mans. C'est Dinky Toys et Solido qui seront les plus rapides à reproduire la Ford GT 40. Si la Dinky Toys est fidèle au niveau de la ligne, sa gravure n'est pas très fine. Quant à la Solido, on peut parler, avec la Ferrari 156 monoplace, des deux modèles les moins réussis de la série 100. Quel dommage ! Le traitement du capot avant et la reproduction des blocs optiques sont totalement ratés. Pour ceux qui s'intéressent à la firme d'Oulins, il me semble que le traitement de ces deux bolides ressemble à celui de la Jaguar Type D et surtout aux modèles de la série Junior. Je suis persuadé que les prototypes des modèles de la série 100 émanent d'au moins deux personnes distinctes, au style très différent. Observez les faces avant de la Jaguar, de la Ferrari, d'une Delahaye ou d'une Alfa Romeo de la série Junior. Il y a une grande similitude dans le rendu des courbes.



Puis suivront Gamda, Mebetoys, Clé et toutes les firmes proposant des modèles au 1/60<sup>e</sup> : Matchbox, Siku, Dalia. Mais après la victoire de 1966, Ford décide de remettre son titre en jeu. Sentant Ferrari revenir dans la course avec la présentation de la 330 P4 et surtout après l'affront de sa défaite à domicile aux 24 Heures de Daytona, début 1967 (triplé Ferrari!), Ford développe en toute hâte une 2J, puis la superbe MK IV qui restera dans l'histoire : deux courses, deux victoires ! Les 12 Heures de Sebring 1967 et les 24 Heures du Mans, la même année. Les fabricants de jouets avaient bien du mal à suivre l'actualité ! Ainsi, la 2J qui ne participa qu'aux essais du Mans sera reproduite par Politoys. Mais l'empressement des fabricants est sûrement à l'origine de la reproduction approximative de la 2J en miniature. Heureusement, Solido maîtrisera mieux son sujet pour la reproduction de la MK IV. On peut même parler de chef-d'œuvre. Il s'agit d'une des plus belles miniatures de la série 100 : nous ne pouvons qu'admirer le châssis et le berceau moteur.

Toutes ces autos sont iss du même moule Mebetoys, au second plan le modèle de chez Pilen.





Prototype  
TEKNO, Ford MKII

Tout cela est bien connu mais j'ai maintenant le plaisir de vous faire découvrir un projet qui n'a malheureusement jamais vu le jour. La découverte remonte à 2013. Dans une fiche du blog (n°300), j'expliquais comment toute une série de prototypes Tekno en laiton s'étaient retrouvés en vente au Danemark. Si, à mes yeux, la pièce majeure en est le Volkswagen T2 qui ne se concrétisera jamais, la Ford Mk II constitue l'autre pièce la plus intéressante, notamment pour un amateur de Tekno et de sport automobile des années soixante. Tekno, qui n'a jamais brillé dans les reproductions de voitures de course, avait programmé cette auto à son catalogue. On sait que chez Tekno la gestation d'un nouveau projet prenait beaucoup de temps. C'est d'autant plus vrai pour cette auto qui possède toutes les dernières caractéristiques techniques propres à la firme danoise. On peut imaginer que, lorsque le prototype en laiton a été finalisé, Ford était déjà passé à la MK IV et peut-être même que John Wyer avait déjà fait triompher par deux fois ses GT 40 (1968 et 1969) aux 24 Heures du Mans ! Le modèle était donc obsolète et l'intérêt évanoui. Ce n'est qu'une hypothèse, bien sûr, mais elle permet d'expliquer l'abandon de ce projet au profit de la Corvaire Monza.



Un détail s'avère particulièrement intéressant et mérite quelques mots d'explication. La conception de la Ford est similaire à celle de la Corvaire Monza GT qui a sûrement pris sa place dans le catalogue. Cette Corvaire reproduit un prototype GM de 1962 et existe en cabriolet et en version fermée. Sur cette dernière, une pièce en plastique transparent recevant un voile de peinture fait office de pavillon. En transposant cette conception à notre Ford Mk II, on peut aisément imaginer que Tekno avait pensé sortir une version coupé (celle victorieuse au Mans) et, par la même occasion, la version ouverte qui avait remporté les 12 Heures de Sebring la même année. Version ouverte dont la carrière fut brève dans la réalité. Cet habile montage permettait à Tekno d'offrir deux versions à partir d'un même moule. Il faut dire que le fabricant danois maîtrisait parfaitement le traitement des surfaces en plastique transparent, comme on peut le constater sur la Corvaire.



Rare : SOLIDO Budy (Argentine).



Peu fréquente : Variante du modèle avec le châssis peint de couleur blanche



CONSO

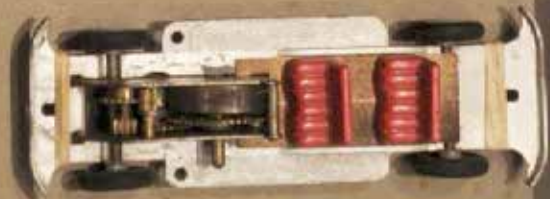
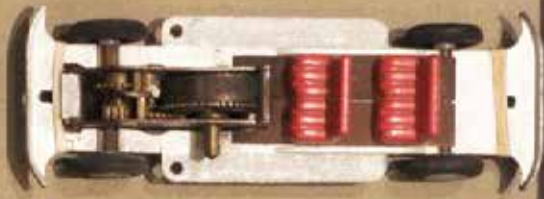


Les géants de la distribution, jugeant leurs bénéfices encore insuffisants, ont eu une idée merveilleuse pour tondre un peu plus leurs clients : faire payer les sacs d'emballage sous un prétexte écologique imparable, la santé des cétacés!



*it bag*







SOLIDO, Citroën DS.



J'aime beaucoup les baleines, dauphins, marsouins et cachalots, mais, sans faire insulte à leur intelligence, un sac en plastique à bretelles, qu'il soit gratuit ou payant, ça leur fait exactement le même effet.

Je plaisante, bien sûr ; mais j'aurais apprécié que ces géants de la distribution essaient plutôt de sensibiliser et d'éduquer leur clientèle. Bref, comme il nous faut payer pour notre cabas, quitte à acheter un sac d'emballage, autant qu'il soit joli et qu'il agrémente notre journée.

J'aime beaucoup les œuvres du peintre Jean-Honoré Fragonard. J'aime la légèreté de ses sujets de prédilection et la touche vive de son pinceau. J'ai donc choisi un cabas représentant une partie d'une de ses œuvres : sur un fond bleu céleste, rappelant le ciel de sa Côte-d'Azur natale, se détache le visage radieux d'une jeune femme innocente (ou pas), qu'un frêle oiseau vient frôler. C'est un sac qui permet d'arpenter hardiment les allées des bourses d'échange sans se départir de « l'art de vivre à la française ». Il se démarque des cabas criards et vulgaires des enseignes de la grande distribution. Pour la petite histoire, mon sac a eu beaucoup de succès à la bourse de Sandown Park où quelques collectionneurs anglais m'en ont fait grand compliment. Quel plaisir de constater que même les ressortissants de la perfide Albion sont sensibles aux charmes du XVIIe et du XVIIIe siècles français !

Les plus conservateurs d'entre vous pourront arborer sans risque des chefs-d'œuvre plus classiques. Bien qu'un peu dépassé et victime de nombreuses copies asiatiques, le sac Joconde demeure une valeur sûre. L'Olympia de Manet semble également recommandée pour faire vos emplettes avec élégance. Enfin, pour ceux qui dénicherait un sac orné de « L'origine du monde », un seul conseil : le laisser à la maison pour éviter la faute de goût !

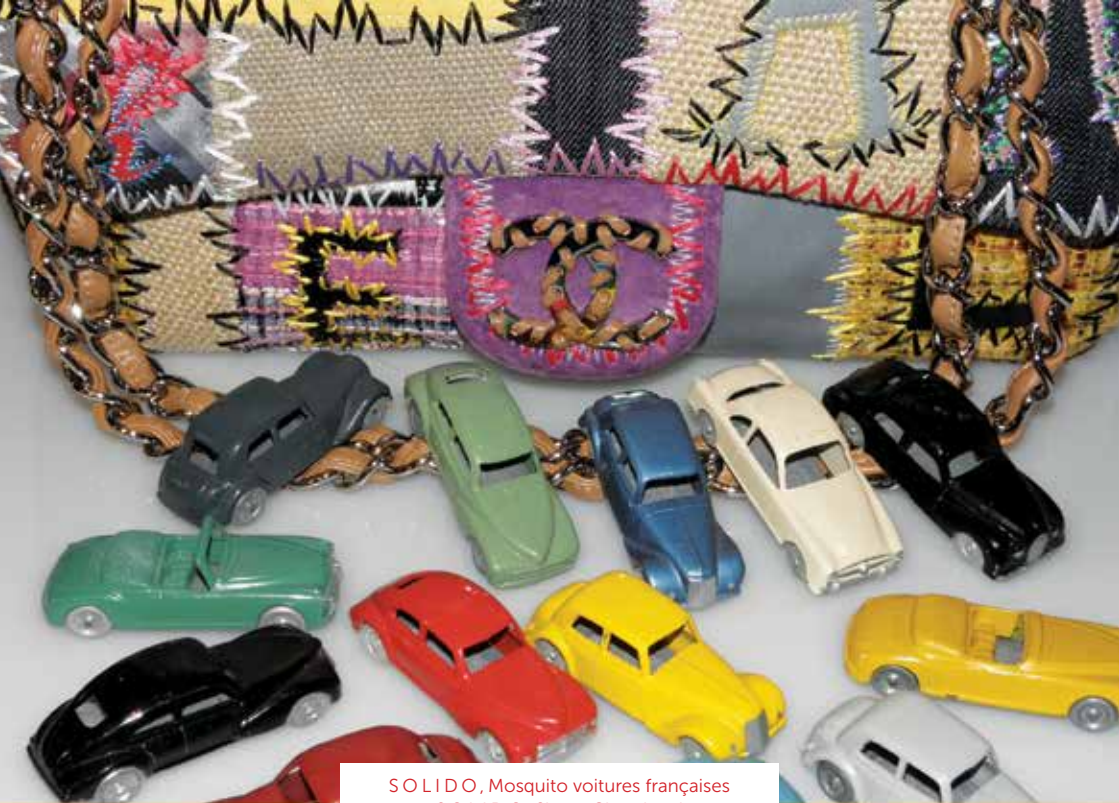
Pour illustrer ces propos sur le bon goût, je vais vous présenter quelques produits français, des miniatures automobiles de bonne tenue.

Voici donc de belles Solido démontables. La firme d'Oulins avait mis à son catalogue quelques glorieuses firmes françaises qui disparaîtront, victimes de l'après-guerre : Delahaye, Hotchkiss, Ford. Peu de fabricants de miniatures ont pensé à inscrire ces marques à leur catalogue. Elles sont présentes dans les gammes Mosquito, Baby et Junior, dont les échelles approximatives sont respectivement le 1/75<sup>e</sup>, le 1/60<sup>e</sup> et le 1/41<sup>e</sup>.



SOLIDO, Baby





SOLIDO, Mosquito voitures françaises  
SOLIDO, Simca Chambord





REPORTAGE



Allumé  
par une

*Buick!*

CHERRYCA PHENIX, Buick Electra



Cette histoire date de 1969 et l'on en doit le récit à John Densmore qui, comme chacun sait, était le batteur des « Doors ». Ce célèbre groupe du milieu des années soixante a marqué toute une génération. Son leader charismatique était, bien sûr, Jim Morrison. Chose très rare à l'époque, le groupe avait opté pour un partage à parts égales des bénéfices et aussi pour l'instauration d'un droit de veto de chacun de ses membres, de sorte qu'une décision intéressant le groupe ne pouvait être prise sans l'accord de tous.



DINKY TOYS, Buick Roadmaster (essai couleur)

WITTRÖCK, Buick Roadmaster

En 1968, les « Doors » furent approchés par la célèbre firme automobile Buick. Un publicitaire avait eu l'idée lumineuse de remanier le refrain culte de la chanson « Light my fire », restée en tête des ventes durant trois semaines (1 million d'exemplaires vendus). « Come on baby, light my fire » était ainsi devenu « Come on Buick, light my fire »...

Buick offrait pour cela 75 000 dollars, ce qui était alors une grosse somme. Mais il y avait un problème : au moment de la proposition, Jim Morrison se trouvait en Europe. À l'époque, il n'était pas si facile de joindre les gens à l'autre bout de la planète. Nous étions de plus en pleine période hippie, avec des individus épris de liberté auxquels il était difficile de mettre un fil à la patte. Les autres membres du groupe, restés aux États-Unis, finirent par donner leur accord à Buick, sans avoir l'aval du leader. Ce dernier entra dans une colère noire lorsqu'il l'apprit. Et c'est ainsi qu'un jour, sur un plateau de télévision, armé d'une masse, il détruisit une Buick en direct. On imagine la publicité gratuite pour Buick. Pour l'état major de la firme américaine, ce fut un vrai jackpot !

Vous avez aimé cette histoire? Voici quelques Buick qui, heureusement, n'ont pas eu à subir les foudres de Jim Morrison.



J Y E , Buick Roadmaster



B E S T Buick



S I K U , Buick Riviera



B U B Y , Buick Caballero

Rédaction  
Isabelle et Vincent Espinasse

Relecture et corrections  
Bruno Dufresne

Photographie  
Autojaune

Conception graphique  
Guillaume Philippe

Illustrations  
Portaits enfant de Jean Blanche (extrait Solido)  
Olympia, Édouard Manet

En couverture  
Jeune fille délivrant un oiseau de sa cage, Jean-Honoré Fragonard

impression  
Printworks

© **Autojaune**  
41 rue Cavendish  
75019 Paris

01 42 40 61 23  
autojaune@orange.fr

retrouvez nous toutes les semaines sur le blog  
autojauneblog.fr

et tous les jours sur le site  
www.autojauneparis.com



retrouvez nous sur  
[www.autojauneparis.com](http://www.autojauneparis.com)

Cet exemplaire ne peut être vendu.