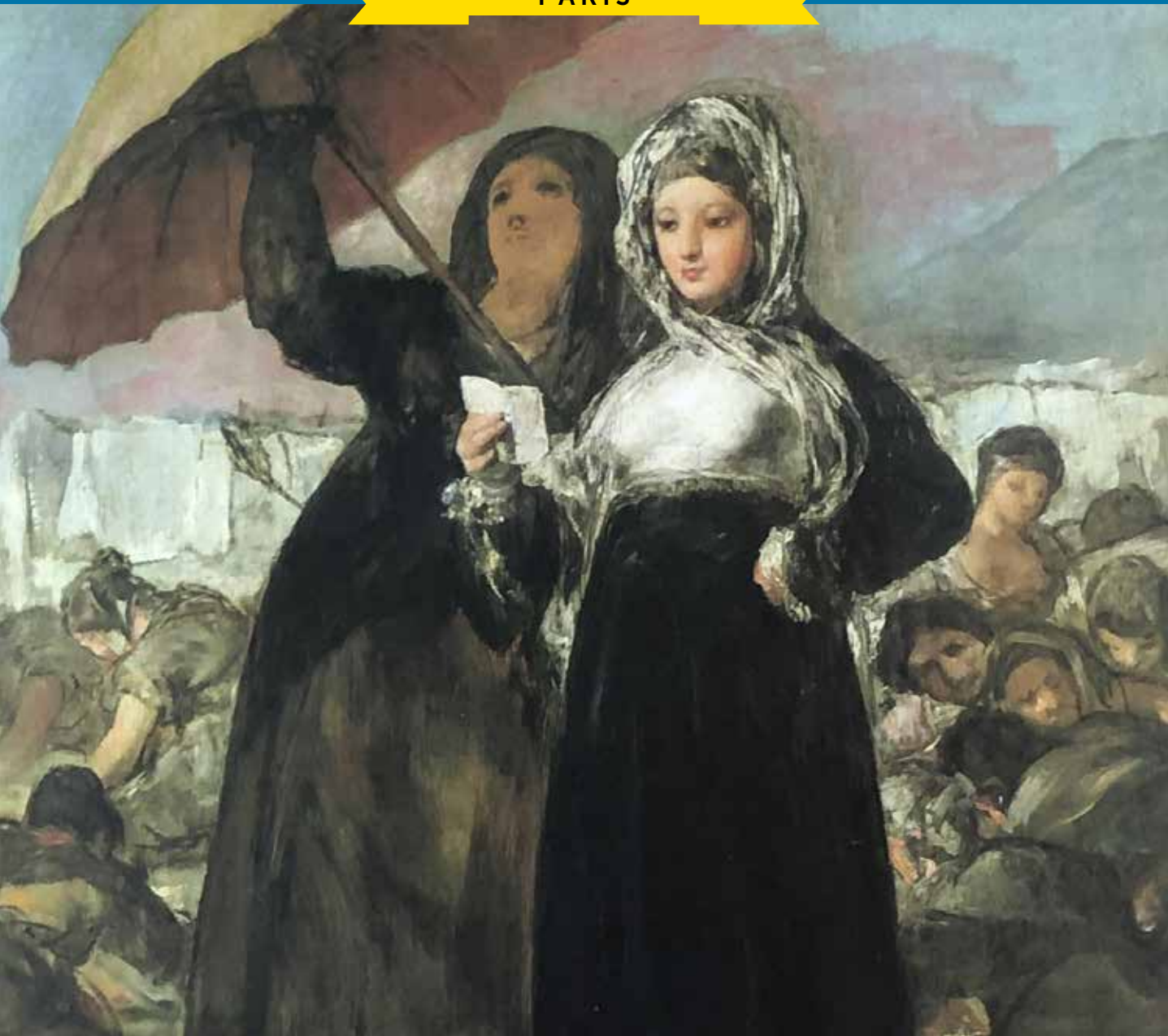


- MAGAZINE -
n°10

Pipelette

PARIS





C'est une artiste, autrice et plasticienne, Agnès Thurnauer, qui m'a inspiré ce dixième numéro de Pipelette. Elle a imaginé une correspondance avec Henri Matisse (1869-1954) : 50 lettres écrites entre avril 2021 et janvier 2022. Des lettres sans réponse. L'originalité de l'approche m'a séduit. J'envie l'artiste d'avoir eu cette idée avant moi. Le musée Matisse de Nice l'a invitée à présenter son travail dans une exposition dénommée « On se retrouve chez toi ». La conservatrice du musée, Claudine Grammont, a utilisé comme fil conducteur la relation qu'Henri Matisse a entretenue avec le monde de l'édition, notamment lorsqu'il a illustré des recueils de poésie. Elle a incorporé dans ce parcours des œuvres d'Agnès Thurnauer qui répondent à celles de Matisse. Les lettres sont situées en amont de la visite. Le parcours est agréable. On s'interroge, on se laisse surprendre et déranger, ce qui est le but de l'art.

Agnès Thurnauer adopte dans sa correspondance un ton familier ; elle tutoie Henri Matisse, alors qu'elle ne se le serait jamais autorisé dans une conversation face à face. Elle lui fait partager ses réflexions sur des sujets de société bien contemporains : la place des femmes dans l'histoire de l'art et par ricochet dans la société aujourd'hui. Elle aborde aussi les questions de genre. C'est un thème que l'on retrouve dans ses peintures. Il fallait du talent pour convoquer ainsi Matisse comme un vieil ami dans nos débats actuels.

Et vous, vous rappelez-vous le sujet de la dernière lettre que vous avez rédigée ? À qui était-elle destinée ? À votre fiancé(e) ? Au service des impôts ? À un autre collectionneur ? Pour ce dixième numéro, Pipelette se tait. Prend le temps et la plume. Se penche sur les correspondances, les lettres qu'on a écrites et celles qu'on regrettera toujours de ne pas avoir envoyées.



Tekno Ford Mustang rallye



Cofalu Peugeot 404 équipe Ford France



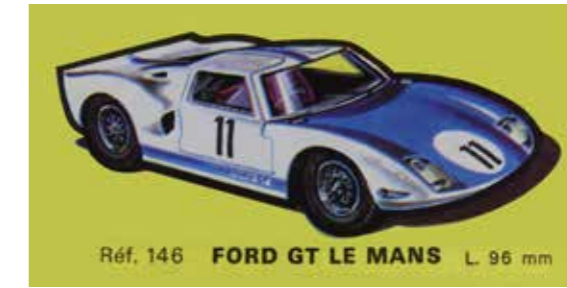
Jean-Louis Trintignant



Anquetil avec sa tunique Ford France en 1965



Solido Buby Ford GT40 et Mini Dalia Ford GT 40



Réf. 146 FORD GT LE MANS L. 96 mm

Cher Henri,

Je te remercie pour l'invitation et te confirme ma présence à la présentation de la nouvelle saison de l'écurie Ford France. J'ai lu le programme : sport automobile, bien sûr, mais aussi vélo ! Tu fais feu de tout bois, comme toujours. Et je constate que tu sais vraiment t'entourer des meilleurs. Les succès d'Anquetil avec sa tunique Ford France en 1965 ont donné au constructeur une vision extrêmement dynamique. Tu avais pour mission de conférer à Ford une image populaire sur le marché français, eh bien, chapeau ! Promouvoir une marque de voitures en apposant son nom sur des maillots de coureurs cyclistes, il fallait oser... Je pense que l'équipe Peugeot n'a pas vu d'un bon œil l'intrusion de Ford dans son pré carré ! Et puis, cet Anquetil, comme toi, c'est un battant.

J'ai bien noté ta participation au prochain Rallye de Monte-Carlo, au début de l'année prochaine, avec ta fameuse Mustang. Et je profite justement de ce courrier pour t'avertir que nous mettons la dernière main à notre «petite Mustang». Je suis très content du résultat. Elle sera la première miniature à avoir un plafonnier électrique. J'ai prévu une boîte spécifique. Je t'en enverrai quelques exemplaires pour toi et tes enfants. Tu me diras ce que tu en penses.

Amitiés sincères



Solido Dalia Ford Mustang



Mini Ford GT 40



Solido Dalia Ford Mustang



Solido Dalia et Solido Ford Mustang



Solido Buby Ford Mustang



Solido Brosol Ford Mustang



Cher Henri,

Tu dois être aux anges. Quelle réussite ! Palme d'or à Cannes ! Tu n'as pas gagné le Monte-Carlo avec ta Mustang, mais tu as réussi beaucoup mieux en étant le premier à faire inscrire au générique d'un film un constructeur et un modèle de voiture ! On te devait bien cela. Quel nez tu as eu en acceptant de recevoir ce Trintignant avec ce jeune cinéaste dont je n'avais jamais entendu parler. J'ai lu que c'est son oncle Maurice, le pilote, qui courait pour ton écurie, qui te les a présentés. Tu me raconteras cela en détail. Que penses-tu de mes «petites Mustang» ? Pour ma part, j'en suis très content mais je voudrais te soumettre une idée. J'envisagerais bien la sortie d'une version compétition, parallèlement à la version routière. Tes exploits et ceux de ton écurie avec Greder et Schlessler au volant m'en ont vraiment donné l'envie. Serais-tu intéressé par la diffusion d'un modèle aux couleurs de ton écurie Ford France ? Au vu du succès du film, on pourrait même, je pense, prévoir une déclinaison à l'image de la Mustang qui y a participé. Cela se fait désormais. Mes concurrents britanniques s'associent ainsi à des séries télévisées et des films d'animation. J'ajoute que le travail serait simple. Ma boîte diorama pourrait facilement s'adapter. J'imagine déjà, au fond, la plage de Deauville et la photo de la vraie voiture et des acteurs. Pas besoin de figurines, juste des décalcomanies. Qu'en penses-tu ? Je n'ai pas de doute sur le fait que ta connaissance du marché américain t'a sensibilisé à l'intérêt des produits dérivés. J'ai vu d'ailleurs que tu avais lancé une ligne de vêtements siglés «Ford Mustang».

P.S. : J'ai bien reçu tes invitations pour la prochaine édition des 24 heures du Mans, le 18 juin. C'est avec plaisir que je viendrai. J'ai vu que vous aviez remporté un succès de bon augure en janvier à Daytona, devant les Ferrari. J'ai hâte d'y être !

Amitiés sincères.



Spark Ford Mustang rallye Monte Carlo 1967 J.Halliday



Solido Brosol Ford Mustang



Tekno et Tekno Dalia Ford Mustang



Tekno Ford MK II prototype bronze



Tekno Dalia et Tekno USA Ford Mustang

LETTRES À HENRI



Cher Henri,

Où s'arrêtera le succès ? La Mustang semble te porter bonheur. Après Cannes, voici la consécration à Hollywood avec l'oscar du meilleur film étranger. J'aurais aimé voir la tête d'Henri Ford quand tu lui as raconté que tu n'avais pas versé un centime au réalisateur du film. J'imagine qu'il ne voulait pas te croire... Quant à l'idée de faire participer Johnny Halliday et Jacques Anquetil au rallye de Monte-Carlo, je me demande où tu es allé la chercher. L'idole des jeunes au volant de la Mustang, quelle publicité ! Tu me raconteras comment s'est déroulée l'aventure. J'espère que la voiture finira mieux que celle que tu avais confiée à Jean Girault pour son premier Gendarme de Saint-Tropez il y a trois ans et qui avait fini dans le décor. J'en étais tellement désolé, une si belle Mustang, d'une si belle couleur rouge, tout juste sortie des chaînes ! Au moment des faits, je me souviens avoir pensé que tu avais eu tort d'intervenir auprès du réalisateur qui envisageait de tourner la scène avec une Mercedes.

Pense à moi pour le mois de juin et les 24 heures ! Je serais content d'y retourner. Mais je ne sais pas si ton patron va revenir, lui, après la mésaventure de l'année dernière, lors du tour d'honneur en Mustang que l'ACO lui avait accordé. Je revois la scène : Henry Ford à tes côtés et le challenger, Agnelli, patron de la Fiat qui venait de racheter Ferrari au nez et à la barbe de Ford, assis derrière. Tu ne devais pas en mener large, mon pauvre Henri. La scène au virage de Mulsanne est digne du scénario d'un film comique : la pluie qui tombe, la capote électrique qui refuse de fonctionner... et Agnelli plié de rire à l'arrière de l'auto. Quelle étrange image que ces deux capitaines d'industrie finissant piteusement trempés leur tour d'honneur. Tu ne m'as pas dit comment avait réagi Henry Ford. Mais j'imagine bien qu'en cette fin janvier, le climat s'est assombri, suite à la débâcle des Ford aux 24 heures de Daytona et au triplé Ferrari sur le sol américain.

Mais regardons plutôt vers l'avenir. Il semble que Ford prépare une nouvelle arme qui devrait apparaître en février, dès Sebring. J'ai besoin de remplacer la vénérable Ford GT Le Mans à mon catalogue et serais ravi que Ford propose une nouvelle carrosserie tranchant avec les MK II. Cela me permettrait de coller à l'actualité et de me racheter car ma Ford GT n'a pas été à la hauteur de mes espérances. Je vais guetter. Si tu as des informations, n'hésite pas. Solido se doit d'être très réactif. J'ai prévenu le bureau d'études. On va essayer de se surpasser et de raccourcir le processus de création.

Amitiés sincères



Solido Brosol Ford MK IV



Solido Dalia Ford Mustang policia



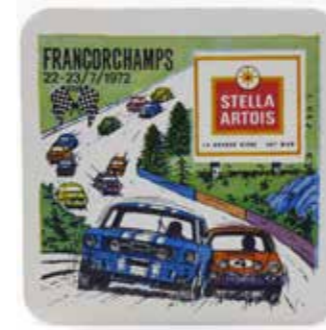
Solido Ford Mustang rallye en sachet



Solido Dalia Ford Mustang taxi Madrid



Solido Dalia Ford Mustang taxi Barcelone



Cher Henri,

Solido Dalia et Solido Ford Mustang

J'apprends que tu quittes Ford France parce qu'ils voulaient te recaser dans la branche camions et tracteurs ! Ces Américains ont une drôle de façon de travailler et je ne comprends pas leur logique. Ou alors, je la comprends trop bien. Henri Ford avait fait ce caprice d'être vainqueur au Mans. Cela n'a pas été facile mais il a réussi et a été jusqu'à remettre son titre en jeu avec panache, remportant une nouvelle victoire, même s'il n'est pas passé loin de la catastrophe ! Mais il est comme un enfant qui, lassé de son nouveau jouet, veut passer à autre chose. À moins que, devant la facture à payer, ses comptables l'aient convaincu que la récréation était finie... Tu verras, ils feront pareil pour la conquête de l'espace. Quand ils auront été sur la lune, ce sera une bonne chose de faite, on rangera tout et il n'y aura pas de suite. Mais j'ai entendu dire que tu avais noué des liens avec le concurrent Chrysler. Tu resterais donc chez les américains. Tu vois, c'est une drôle de coïncidence mais ma «petite Mustang» aussi doit subir des changements, exigés par les nouveautés d'Outre-Atlantique. Les Hot Wheels et leurs roulements rapides sont en train de bouleverser le paysage de la miniature automobile. Tu avais vu ma Ford MK IV, fidèle jusqu'aux jantes, au dessin parfaitement exact, chaussées de vrais pneus ? Eh bien, figure-toi qu'à peine sortie, elle fait déjà partie du passé. Je sais que c'est irrémédiable. Les nouveaux acheteurs ne vont même pas apprécier les deux rétroviseurs asymétriques. Et que dire du compartiment moteur... Ma petite Mustang, je vais devoir l'alléger de son coûteux système de plafonnier électrique ! Je vais aussi supprimer les quatre antibrouillards rapportés pour n'en garder que deux et mouler les deux autres. Par contre, je vais rajouter une planche de décorations... ça aussi, ça nous vient d'outre-Atlantique. Les gamins adorent apposer ces décalcomanies et cela nous permet des économies... Je crois que je vais aller jusqu'au bout de la logique et la proposer selon la méthode américaine en promo spéciale : trois Solido dans un sachet pour le prix de deux.

Je n'ai plus qu'une pensée : j'espère que notre collaboration pourra se prolonger lorsque tu auras intégré ta nouvelle entreprise.

Amitiés sincères



Solido Ford MK IV



Le corbeau



Dinky Toys Renault Floride cabriolet prototype C.Thibivilliers

Durant le premier confinement, la chaîne de télévision Arte proposa en première partie de soirée une série de documentaires animaliers produits par la BBC. Une bonne manière, dans ce monde agité, de se poser et de regarder la nature. L'étude de la vie des bêtes permet parfois de mieux s'interroger sur la nôtre. Un documentaire m'a particulièrement marqué, celui consacré à un animal jouissant d'une mauvaise image : le corbeau. Cet oiseau est doté d'un cerveau très développé. Il est capable de bien des prouesses.

Plus tard, alors que je regardais un autre documentaire animalier consacré à la faune vivant dans les forêts d'Europe centrale, je me suis souvenu de celui vu précédemment. On y voyait une scène digne d'un film hollywoodien. Un grand corbeau, perché sur la cime d'un résineux, avait repéré une horde de chevaux sauvages qui se reposaient au milieu de la forêt. En émettant des croassements stridents il alertait une meute de loups de la présence de ces chevaux. Son but était simple, attendre tranquillement que les loups aient fini leur travail de prédateurs, puis leur festin, pour bénéficier des restes. L'utilisation de drones a permis de filmer l'action au plus près : l'arrivée des loups, la fuite des chevaux, la technique d'encerclement, le repas des fauves et enfin celui du corbeau.

Très intelligent, le corbeau souffre pourtant d'une mauvaise réputation. Son nom est

associé à un auteur de lettres anonymes et ce depuis l'affaire de Tulle en 1922. Une vieille femme, Agnès Laval, fut confondue grâce à une dictée collective. Toute la presse nationale s'intéressa à l'affaire. Le journaliste du « Matin », le jour de l'ouverture de son procès, écrivit «qu'elle ressemblait à un pauvre oiseau funèbre qui aurait repleyé ses ailes». Suite à cette description, l'affaire devint celle du « corbeau ». Le cinéaste Henri-Georges Clouzot se servira de cette trame en 1943 pour dénoncer la délation et ses conséquences tragiques. Son film prit pour titre le nom du grand corvidé. Depuis, toutes les histoires de lettres anonymes sont associées à cet oiseau, qui ne méritait sûrement pas cela.

L'univers de la collection de Dinky Toys peut parfois ressembler à celui de la série «Dallas», avec ses coups bas et ses mensonges. La cupidité et la jalousie font aussi partie de cet univers impitoyable. Je peux désormais ajouter à ce tableau peu ragoûtant la présence d'un « corbeau ».

Car en 2021 j'ai reçu une longue lettre anonyme, dactylographiée. La dictée collective de Tulle semble avoir servi de leçon de prudence aux apprentis corbeaux.

Un « inconnu » m'avertissait que la Floride Renault bleue – version jamais répertoriée à ce jour dans les ouvrages spécialisés – que proposait une maison de vente aux enchères

était un faux grossier. Il énumérait ensuite tous les éléments qui le conduisaient à cette conclusion.

Une première question m'est tout de suite venue à l'esprit. Pourquoi m'avoir envoyé cette lettre ? En quoi étais-je concerné ? Cela sous-entendait que cette miniature m'appartenait ou qu'elle venait de ma boutique. Il n'en était rien. Je me suis alors demandé si le « corbeau » ne s'en servait pas pour que je discrédite la maison de vente, et par là même le propriétaire de la Floride qui la lui avait confiée. Ce dernier avait utilisé les services d'un site de vente aux enchères en ligne. Le prix réalisé fut assez modeste, peu de gens semblant y avoir cru. On peut aussi imaginer que notre « corbeau » ayant échoué à obtenir le modèle masquait son dépit en le dépréciant.

Notre « vilain oiseau » enchaînait sur une démonstration confuse. Il décrivait les défauts des rivets de la miniature. Or, les connaisseurs savent que les Dinky Toys ne sont pas rivetées mais bouterollées. Le rivet est une pièce rapportée. Plus loin, il s'attaquait à l'authenticité des pochoirs latéraux des grilles d'aération. Le doute est vite balayé. Je possède en effet des Floride de couleur standard avec des pochoirs similaires, légèrement décalés par rapport à la grille. Cela résulte d'un mauvais positionnement du pochoir. Arrêtons là la démonstration.

À l'époque de la vente de cette miniature, j'avais d'ailleurs donné mon avis. Tenir le modèle en main est indispensable pour conforter son point de vue. Surtout pour ce type d'objet. Sur les photos, la miniature m'avait semblé d'origine. Je vous avoue que j'étais acheteur. Pour diverses raisons, elle m'a échappé.

Mais ce n'est pas pour autant que je me suis répandu en commentaires diffamatoires sur cette Floride et sur le propriétaire qui l'avait confiée à l'étude. Dans la fable de Jean de la Fontaine « Le corbeau et le renard », l'oiseau, grisé par les compliments du goupil, lui abandonne sa proie. Mais il sait en tirer la leçon : « Le corbeau, honteux et confus, jura mais un peu tard qu'on ne l'y prendrait plus ». Eh bien, il faut, « Monsieur du Corbeau », être beau joueur et savoir perdre. Ce ne sont que des miniatures...



Dinky Toys Renault Floride cabriolet prototype C.Thibivilliers, coupé série hors commerce et prototype bois



Mise au point.

Le samedi 30 mai 2022, Collectoys (3 rue Denys Dodart, ZAC Beaulieu, 18000 Bourges) a vendu aux enchères une Renault "Floride" bleue (Dinky Toys, réf. 543, lot n° 274) présentée comme étant un "exceptionnel essai de couleur, inconnu à ce jour, modèle de légende" (sic) pour 7 000 euros, (plus frais de marteau et d'expédition) ce qui fait un total d'environ 9 000 euros.

Contrairement à la présentation flatteuse faite dans le catalogue, cette voiture n'est pas "un essai de couleur réalisé à l'usine sur la base d'un modèle blanc", mais UNE GROSSIÈRE BIDOUILLE, probablement torçonnée à la hâte par un enfant de cinq ans atteint de myopie chronique. Un examen approfondi, comparé au modèle original, met en lumière les nombreuses imperfections et modifications de ce pseudo prototype : les ouies d'aération latérales (à gauche et à droite) ont été entièrement barbouillées à la peinture argent (et non finement soulignées sur les parties horizontales), le tableau arrière présente une grille argent sur fond noir (et non argent), la plaque minéralogique est mal peinte, les feux arrière sont entièrement peints en rouge (et non à peine soulignés), les rivets utilisés ne sont pas les bons (et la tête de l'un d'eux est cassée), le châssis est inexplicablement rayé, etc.

Cédric Casabolo, spécialiste des Dinky Toys chez Collectoys, doit examiner les modèles proposés à la vente par les vendeurs, avant approbation finale éventuelle de sa Direction. Ce soi-disant "expert" N' A PAS PU NE PAS SE RENDRE COMPTE DE LA SUPERCHERIE.

C' est donc en toute connaissance de cause que Collectoys et ses complices ont refourgué sans vergogne - contre beaucoup d'argent - un modèle frelaté, qui ne vaut rien.

Rappelons qu'une société de ventes aux enchères engage sa responsabilité pénale et est le garant de l'authenticité (sauf mention contraire) des objets proposés à la vente, et non un simple intermédiaire - qui prend sa commission au passage - entre vendeurs et acheteurs. Collectoys est ici coupable d'ESROUQUERIE VOLONTAIRE, passible d'une sanction devant un tribunal. Rappelons que, jadis, le faussaire PEREZ a été condamné pour ce motif (jurisprudence).

A présent que Jean-Bernard Sarthe et Jean-Vital Remy ont quitté ce monde et se disputent désormais dans le bac à sable des collectionneurs naïfs à l'ego démesuré, il est tentant pour des escrocs de chercher à les ressembler en allant à la pêche au gros en espérant attrapper d'autres jobards crédules et riches.

Ces procédés pourris, en vigueur du temps de Philippe Salmon (qui lui avaient valu un surnom que je ne répéterai pas ici) avaient, semble-t-il, disparu de chez Collectoys. Malheureusement, voilà qu'à présent elles reprennent. Rappelons que Édith Gurski, présente chez Collectoys depuis longtemps, fait valoir son expérience.

Il serait temps que les collectionneurs honnêtes soient alertés et se défendent au lieu de cautionner ces pratiques de voyous.



Dinky Toys Renault Floride coupé



Dinky Toys Renault Floride coupé série hors commerce et prototype bois



Dinky Toys Afrique du Sud Fiat 1800 familiale



Dinky Toys Fiat 1800 familiale



Dinky Toys Fiat 1800 familiale



Appelez moi la direction !

C'est à la sortie de l'exposition « Permis de conduire ? » au Musée des Arts et Métiers, que j'ai découvert le livre « L'automobile au temps des trente glorieuses » de Mathieu Flonneau.

L'auteur explique que l'automobile est assurément le phénomène qui permet de mieux comprendre et d'analyser la période dite « des trente glorieuses » qui s'étend de l'immédiat après-guerre au milieu des années soixante-dix et à la première crise pétrolière. Il décrit le « phénomène automobile » qui a modifié la France durant cette période : de l'idée de faire accéder le plus grand nombre de Français à l'automobile à la création des premières autoroutes, de l'évolution de la sécurité routière à celle des stations-service, de la fidélisation de cette clientèle à la mécanisation agricole, Mathieu Flonneau, en universitaire qu'il est, brosse un portrait complet des évolutions de ces trois décennies. Un chapitre est consacré - comment en aurait-il pu être autrement ? - aux jouets. L'approche est juste. Je cite l'auteur : « À mesure que s'accroît le nombre d'automobiles en circulation, et donc le nombre des automobilistes, se développe en miroir un univers ludique à l'échelle des enfants, des garçons surtout ». Il cite deux fabricants qui ont marqué la période des années cinquante : Dinky Toys et Norev. Pour lui, « les Dinky Toys sont sans doute les plus réalistes car elles sont dotées d'un système de direction - le prestomatic steering - qui permet de diri-



ger facilement la voiture en appuyant juste d'un côté ou de l'autre, et donne l'illusion de conduire.»

Cette phrase m'a inspiré cette réflexion. Jusqu'à la fin des années cinquante, les miniatures Dinky Toys ont été effectivement la référence incontournable dans le monde entier. Pour le grand public, elles désignaient une miniature en métal de qualité, comme Bic pour un stylo bille ou Frigidaire pour un réfrigérateur. Il faut cependant donner quelques explications et modérer les propos de l'auteur. Dinky Toys est bien sur cette période la « grande » marque d'autos miniatures. Cependant, l'apparition du système de direction correspond au début de son déclin. Bobigny essaie de répondre aux attaques de Solido qui a déjà inventé la suspension et de Corgi Toys qui pare ses modèles de vitrages. Dans peu de temps, Solido enfoncera le clou en créant les premières portes ouvrantes. La première miniature équipée d'une direction à Bobigny sera la Fiat 1800 break. L'auto est parfaite, et Dinky Toys a réussi le tour de force de loger cette direction sans déformer les lignes de sa miniature. Oui, mais voilà, qui voulait d'une Fiat 1800 break en 1960 ? Au début des années cinquante, à l'image de leurs parents qui accèdent à l'automobile, les jeunes veulent jouer avec les autos qu'ils voient dans les rues. Dix ans après, la demande a évolué. La magie liée à l'acquisition de la première auto familiale a disparu. Les petits frères réclament des

autos de rêve, des sportives ou des autos de course. Dinky Toys mettra beaucoup de temps à le comprendre.

Il se peut que l'auteur ait d'excellents souvenirs avec une Dinky Toys équipée de la direction prestomatic steering. Pourtant, durant toute ma carrière professionnelle je n'ai pas souvenir de clients m'ayant vanté la qualité de cet accessoire sur les Dinky Toys. J'ai même retrouvé dans mes archives une lettre du Club Dinky Toys du 12 décembre 1960, adressée à l'un de ses membres, M. Grégoire, demeurant à Auxerre. En lisant la réponse du secrétaire du Club, on devine que son correspondant critiquait cette fameuse direction.



Dans un style inimitable, après avoir souligné le caractère « aimable » de la missive reçue, il confirmait sa première remarque « qu'il était impossible de reproduire une direction à crémaillère, comme sur une vraie voiture ». Et poursuivait en s'aidant d'une

jolie formule de politesse : « Quant à votre seconde remarque, que nous jugeons quelque peu inexacte, nous tenons à vous dire que nous avons voulu conserver l'instinct du conducteur qui le pousse à se pencher du côté du virage et non à l'inverse, la voiture ayant effectivement une réaction due à la force centrifuge. »

Visiblement, le système ne faisait pas l'unanimité chez certains petits clients. En témoigne la réponse apportée où la diplomatie masque mal l'agacement : « Croyez, néanmoins, que tout compliment reçoit, comme toute critique, notre meilleure attention, mais il ne faut pas oublier que nous avons affaire à un jouet et que l'on ne peut demander à cette caractéristique nouvelle qui équipe nos miniatures de posséder de façon plus précise une véritable direction. »

Pour ma part, il me semble, que cet élément n'était pas du tout déterminant au moment de l'acquisition d'une Dinky Toys. J'ai eu, par contre, plusieurs retours sur l'efficacité et le réalisme de la direction qui équipait la Jaguar Type E et la Mercedes 230 SL de chez Tekno. Finalement, le seul tour de force de Dinky Toys France aura été de proposer cet accessoire sans que la reproduction de l'auto soit altérée. Ce ne fut pas le cas des miniatures produites à Liverpool au même moment, dont les roues trop petites flottaient dans les ailes !

Dans sa conclusion, le secrétaire du Club Dinky Toys se réjouit d'offrir au grincheux de service, M. Grégoire, le nouveau catalogue 1960-1961. Il lui souhaite de trouver son bonheur parmi les nouveautés à venir. Selon moi, il souhaite surtout qu'il les achète car, à Bobigny, on ne perdait ni la face ni le nord !



Diinky Toys GB Jaguar 3,4



Dinky Toys Afrique du Sud Fiat 1800 familiale



Solido modèles de la série « l'âge d'or » (première série)



Solido diversité et qualité depuis 1932



Mon cher Jean,

Ingratitude. Voilà bien le mot qui m'est venu à l'esprit lorsque j'ai lu l'article de Jacques Greilsamer dans les colonnes de sa revue Modélisme, au sujet de votre modèle réduit d'Hispano Suiza H6B. Ingratitude ressentie face à cet article qui ignore ou feint d'ignorer tout ce que vous avez apporté au monde de la miniature automobile. L'attitude consistant à ne pas voir les atouts de votre modèle pour ne retenir que le défaut du traitement de la capote a de quoi déconcerter le collectionneur que je suis. J'imagine combien vous avez dû vous sentir blessé par autant de virulence. Certes, nous savons tous que Greilsamer a une profonde aversion pour le plastique. Pour la mesurer, il suffit de lire ses commentaires sur les Norev de votre ami Veron, tellement acides, alors que ces Norev sont des produits de qualité, très précis notamment dans leurs proportions. Mais le seul fait quelles soient fabriquées en plastique et non en zamac conduit Jacques Greilsamer à les ranger irrémédiablement au rayon des jouets vulgaires. De vous à moi, je l'ai trouvé nettement moins virulent devant les modèles Viking, également réalisés en plastique...

Je comprends bien que c'est l'aspect trop lisse de cette capote qui a déclenché son courroux. Il aurait souhaité un rendu simili. Sur ce point, Jean, il a raison. Mais de là à s'y focaliser et passer sous silence tous les points positifs du modèle! Je comprends votre déception. Et cela d'autant mieux que j'ai eu la chance de parcourir le dossier d'étude que vous aviez commandé, avec les explications techniques et les croquis détaillés qui ont sûrement déterminé le choix du modèle. Bref, j'ai bien réalisé le travail mené en amont pour la réalisation de cette remarquable miniature. Il est certain qu'il est compliqué de recréer la genèse de ces autos d'exception cinquante ans après leur création. D'autant que, bien souvent, le constructeur livrait un châssis/moteur nu que le client faisait habiller chez un carrossier de son choix. Mais en faisant appel à un spécialiste d'Hispano Suiza, un vrai passionné connaisseur de la marque, vous aviez mis toutes les chances de votre côté.

Pour en revenir à Greilsamer, je constate qu'il n'a pas sa langue dans sa poche. En analysant la situation, il m'a semblé qu'il existait une différence d'approche entre vous et lui sur ce que doit être un modèle réduit. La relecture de certains de vos propos et entretiens me conforte dans cette analyse. Je vais donc me permettre de vous livrer ma réflexion sur le sujet. Vous avez expliqué que votre but était de fabriquer des produits ludiques, de qualité et innovants. Vous avez ainsi poursuivi fidèlement le travail de votre père, en proposant des autos démontables et transformables. Vous êtes resté fidèle à cette ligne.

Mais à l'heure d'aborder le marché dit de la miniature de « collection », vous avez trainé les pieds. Vous estimez que ce marché est marginal et les collectionneurs vous font peur.

Vous avez sans doute également des interrogations sur la rentabilité d'un investissement dans un si petit créneau.

Greilsamer n'est pas dans la même position. Il est dans celle du revendeur et il a créé un marché de collectionneurs. Il n'y a qu'à voir sa boutique qui est un incontournable passage pour ces derniers. Il faut également compter avec l'internationalisation de ce marché. Les collectionneurs viennent désormais du monde entier et des boutiques comme celles de Greilsamer commencent à apparaître aux États-Unis (Sinclair's) et même au Japon. Imaginez-vous que, dans une revue japonaise, j'ai trouvé une photo sur laquelle vous figurez, assis à votre bureau, devant quelques modèles dont le superbe fourgon Bernard! J'ai d'ailleurs vu des publicités pour vos produits dans plusieurs publications nippones. Il n'y a pas de doute, le marché de la collection commence à se développer au pays du soleil levant. Et Greilsamer l'a bien compris. Il fonce avec sa revue Modélisme qui épaula son commerce. Il se dit également qu'il prépare un ouvrage avec Bertrand Azéma. Quant à vous, mon cher Jean, il me semble que vous avez lancé cette gamme Age d'or sans conviction, plutôt par précaution, afin de ne pas prendre de retard dans l'hypothèse où le phénomène se développerait. D'ailleurs, les modèles Age d'or appartiennent à la série 100 et ne bénéficient toujours pas d'un encart particulier dans vos catalogues! J'ai pensé que vous attendiez peut-être d'étoffer votre gamme pour les présenter séparément.

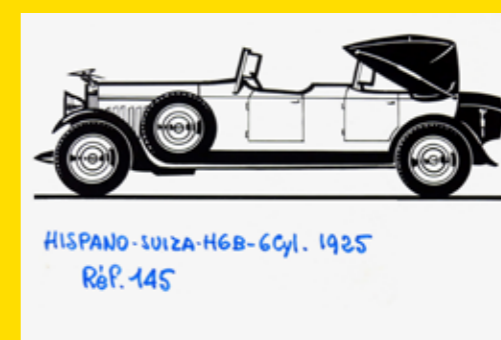
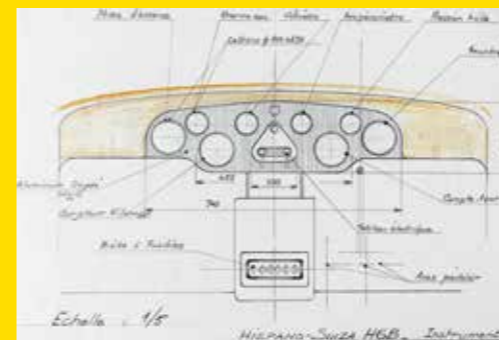
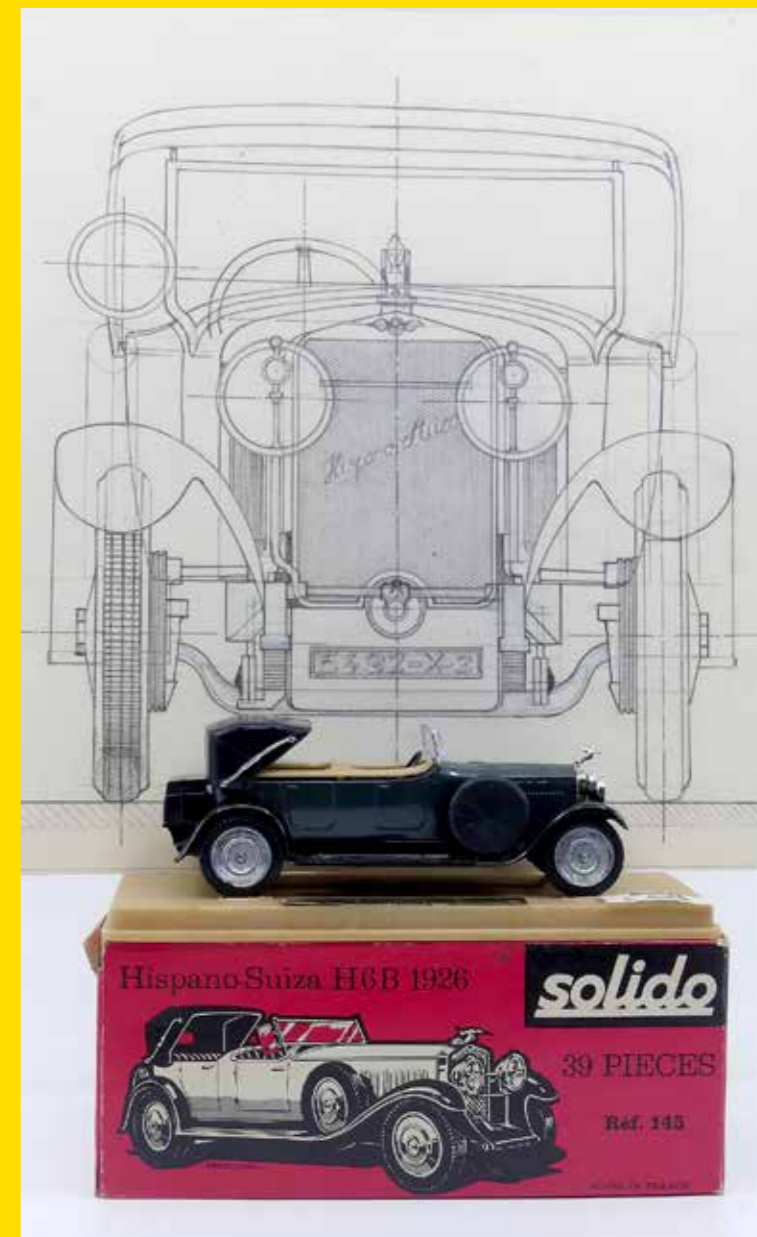
Quant à Greilsamer, il ne voit que par les fabricants italiens Dugu et Rio qui consacrent toute leur force productive à ce marché. Et en ce sens, ces derniers répondent parfaitement à sa demande. Pour ma part, je dois reconnaître que ce marché me semble prometteur. Mais vous avez toujours su réagir, Jean : je suis sûr que vous oublierez vite les critiques infondées et que la prochaine nouveauté, la Ford GT40 sous la référence 146, sera à la hauteur de nos espérances.

Amitiés sincères

Note : Il semble important de signaler que les premières miniatures Solido reproduisant des autos des années 30 étaient intégrées à la série 100. Dans les catalogues Solido, elles figurent au milieu des autres modèles. Quand la gamme fut plus conséquente, un emplacement particulier leur fut octroyé sous le nom « Série de l'âge d'or ». C'est d'ailleurs à ce moment que Solido fera le choix de « réserver » ces miniatures aux adultes. La photographie d'un homme dans la force de l'âge assis devant sa vitrine, la pipe au coin des lèvres, finira de me convaincre que décidément ces autos n'étaient pas destinées à l'enfant que j'étais ! Cette photo agit encore aujourd'hui : j'ai l'impression qu'elles ne sont toujours pas faites pour moi.



Jean de Vazeilles



Ensemble de documents originaux ayant servi à la réalisation de l'Hispano Suiza H6B chez Solido



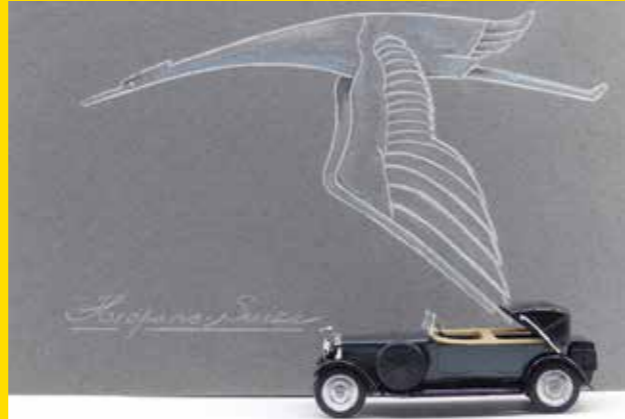
Jean de Vazeilles



Solido présentoir carton du Berliet TBO porte-derrick



Publicité de la boutique Sinclair's aux Etats-Unis



Document original ayant servi à la réalisation de l'Hispano Suiza H6B de chez Solido



Solido boîte de 3 camions semi-remorque « Nanterre »



Catalogue de la boutique Sinclair's aux États-Unis



Solido boîte de 12 Renault camion citerne série « Mosquito »



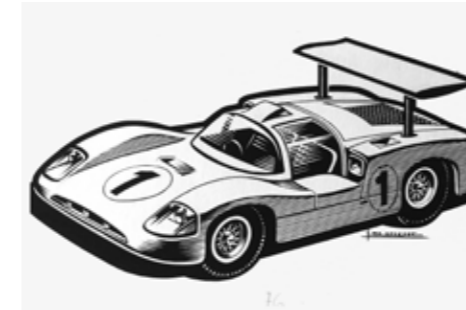
Wiking Volkswagen 1200 58



Solido coffret pistolet à transformation



Gouache originale de Jean Blanche



Gouache originale de Jean Blanche

Mon cher Jean,



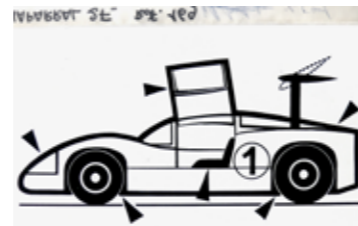
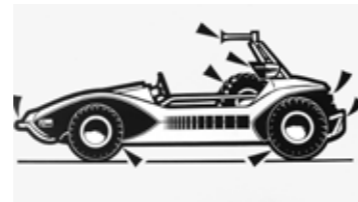
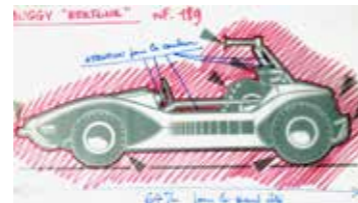
Solido Ferrari 330 P3

Hasard de la vie. Lors d'un déplacement à Lyon, en visite chez une vieille connaissance qui exerce le même métier que moi, j'ai été intrigué par une belle et grande et boîte qui trônait dans son magasin. Elle était de couleur bleu pâle, gainée d'un filet bordeaux. L'étiquette apposée au centre portait le nom de votre fabrique : Solido. La taille de la boîte et la qualité du carton donnaient à l'ensemble un caractère luxueux. Quelle ne fut pas ma surprise en en découvrant le contenu : un pistolet et quatre silhouettes d'animaux, du gibier, le petit peuple de la forêt. Nous étions très loin de l'univers des autos miniatures que l'on rattache inmanquablement à votre marque. M'est revenu ce souvenir dont je crois ne vous avoir jamais entretenu. Au début de mon activité, j'avais été contacté par un jeune homme qui possédait deux gouaches originales réalisées par votre illustrateur « maison », Jean Blanche. J'étais un jeune amateur, je n'avais pas beaucoup d'argent et ne pus donc acquérir qu'un seul des deux dessins. J'avais choisi la Ferrari 330 P3, laissant partir l'Alfa Romeo GTZ rallye. Trente ans se sont écoulés et le jeune homme qui n'en était plus un est revenu me voir, se souvenant de notre première transaction. Il avait en sa possession un ensemble conséquent de dessins et de gouaches du même illustrateur. Vous imaginez quel peut être le plaisir d'un collectionneur de posséder les gouaches originales des dessins qui l'ont fait rêver toute sa jeunesse ! Cette fois, je n'ai pas laissé passer l'occasion. Mais une fois l'affaire conclue, je n'ai pu m'empêcher de demander à mon vendeur par quel miracle il avait obtenu de tels trésors. Il m'a alors expliqué que son père et vous-même étiez compagnons de chasse. Il était pour sa part fanatique d'automobile, et la relation que son père avait nouée avec vous lui avait ouvert les portes de l'usine. Il avait ainsi fait connaissance avec un employé du bureau d'études. C'est ce dernier qui lui avait cédé cet impressionnant ensemble. Alors, lorsque j'ai vu ce coffret et ses cibles simulant du gibier, je n'ai pu m'empêcher de faire le lien avec votre passion pour la chasse. Je l'ai acquis. Quand j'y réfléchis, c'est étrange, car j'ai toujours eu une nette aversion pour les armes à feu. Il me semble que cela remonte à ma petite enfance et à ce que j'avais pu entendre et comprendre d'un drame local. Mon

aversion était si forte qu'à l'armée, lors des manœuvres en forêt de Fontainebleau, je me suis bien souvent arrangé pour distribuer à mes camarades les cartouches à blanc que je ne voulais pas tirer. Il faut ici que je vous apporte une petite précision. Si Je suis un amateur inconditionnel de vos miniatures, je ne peux me revendiquer comme un collectionneur de Solido. Une partie des objets satellites, les maquettes en plastique, les jeux de société, les presse-agrumes et armes à feu, même estampillés Solido, ne m'intéressent pas. J'ai donc fait une exception à cause de votre histoire personnelle et peut-être aussi pour la beauté de l'objet. Cela m'amène à vous donner mon point de vue sur la collection. En ce qui concerne votre marque, Solido, j'essaie de trouver un équilibre entre deux ensembles. Un premier ensemble cohérent, composé des modèles des séries 100, 10, 300 et autres Junior dont je vais chercher à décliner toutes les variantes. Et un second ensemble hétérogène, constitué d'objets qui me plaisent et que j'acquiers sans logique, par coups de coeur. On y trouve des avions, des modèles équipés d'un système de propulsion par mise à feu ou ce coffret pistolet. L'attachement inconditionnel à une marque me fait peur car il conduit souvent à des achats sans passion.

Une collection doit vivre. Le collectionneur évolue. Rien n'est figé. En voici pour preuve la fin de l'histoire. À la suite de l'acquisition de ce superbe coffret, j'ai eu l'occasion de trouver dans une collection un pistolet fabriqué par Mercury. Son état de conservation et la présence de la boîte m'ont fait conserver cet objet. Je ne l'aurais sûrement pas gardé sans l'achat préalable du coffret Solido mais j'ai trouvé que l'amateur de Mercury que je suis pouvait avoir un exemple de ce type de produit destiné aux enfants, largement représenté au milieu des miniatures dans les catalogues de ce fabricant turinois.

Vous voyez, Jean, le collectionneur est un personnage complexe. Il ne sait plus approcher les miniatures avec la simplicité et le regard d'un enfant. Il a grandi, il a vécu et beaucoup de choses nous échappent qui jouent dans ses achats. Vous aviez sans doute raison de vous en méfier.



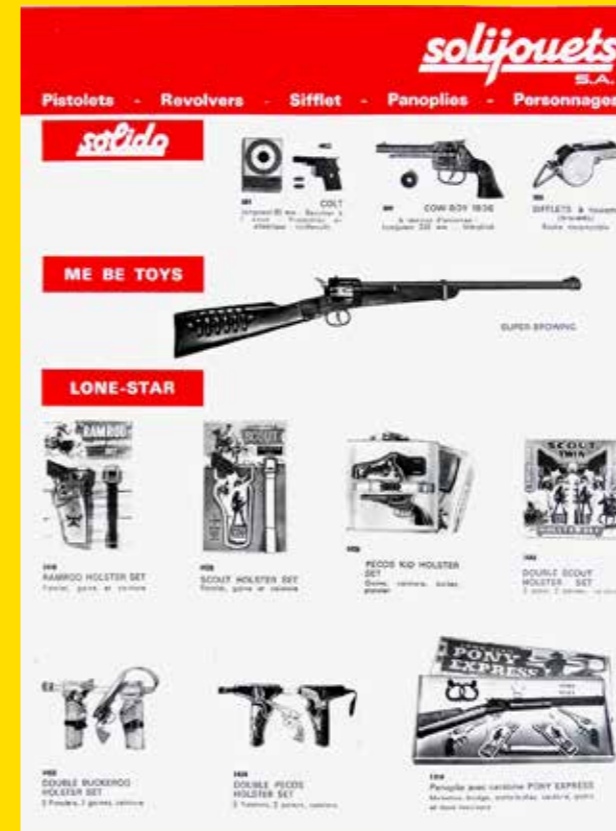
Dessins originaux (encre de Chine) de Jean Blanche



Projets de décoration du Berliet Stradair de Jean Blanche



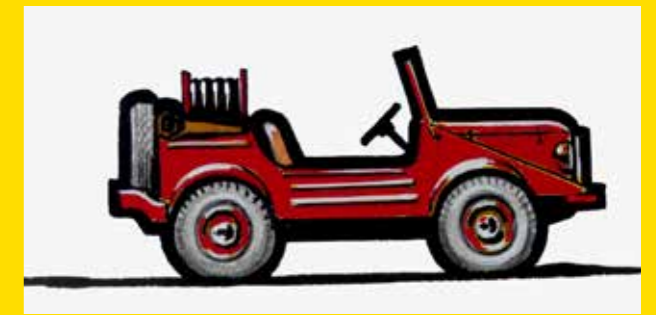
Gouache originale de Jean Blanche et prototype bois



Solido catalogue



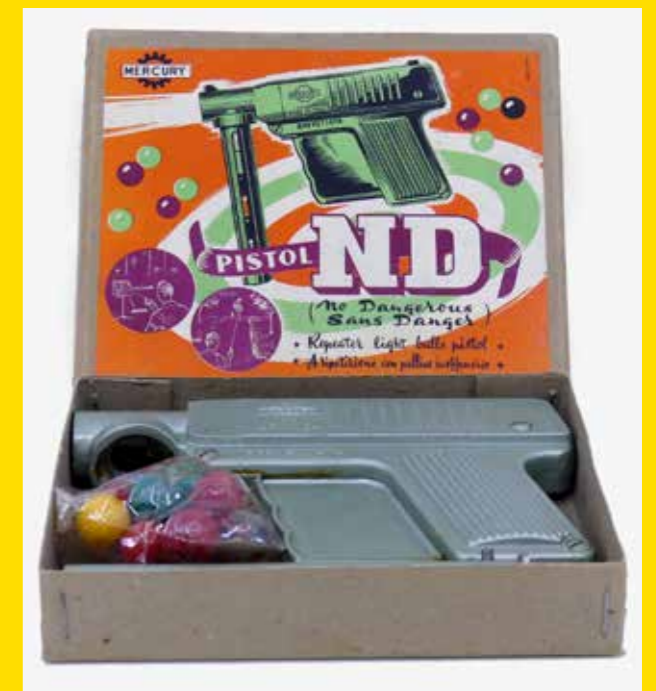
Gouache originale de Jean Blanche



Gouache originale de Jean Blanche



Dessins originaux (encre de Chine) de Jean Blanche



Mercury pistolet à billes



RD Marmande Lola Climax et BMW F2



RD Marmande Cunningham C6R Le Mans 1955



RD Marmande Maserati 150S Le Mans 1956



Lettre et liste de Raymond Daffaure



RD Marmande Ferrari 375MM Le Mans 1954



Carte d'adhésion au Mini Auto Club



L'atelier de menuiserie où R. Daffaure s'approvisionnait



RD Marmande Lola T260 CanAm 1971 J. Stewart



RD Marmande Dodge Nascar 1978, Porsche 908/04 Joest Le Mans 1975, Porsche 936 Le Mans 1977 et Plymouth Baracuda 1970



RD Marmande Lola Climax et BMW F2

LETTRE À MONSIEUR DAFFAURE.



Maison de R. Daffaure

Cher Monsieur Daffaure, dans la dernière parution de Pipelette, j'écrivais que vous faisiez partie des deux personnes que j'aurais aimé rencontrer pour échanger sur votre métier, sur la vision que vous aviez du modélisme et sur son avenir. J'avais des interrogations – elles demeurent. J'ai désormais peu de chance d'obtenir des réponses et en suis réduit à des suppositions.

Résumons votre parcours. À la fin des années cinquante, vous avez fait une entrée fracassante dans le monde de la collection des miniatures automobiles. Ceux qui aujourd'hui regardent vos produits avec un certain dédain semblent ignorer ce que vous avez apporté à cet univers. Il faut comprendre que l'essor de la collection de « petites voitures » débute à cette époque. De jeunes adultes passionnés par l'automobile veulent désormais retracer son histoire mais aussi son actualité, qu'elle soit routière ou sportive. Vaste programme. Les industriels commencent à s'intéresser à ce marché, ils produisent des ancêtres. Mais c'est loin d'être suffisant. Auréolé de votre prix au concours de maquettes, vous montez de Marmande à la capitale où se tient le premier salon consacré à la miniature automobile, avec quelques-unes de vos réalisations. Pour beaucoup d'amateurs, le choc est de taille. Il faut imaginer ces passionnés qui, jusqu'alors, devaient se contenter de productions industrielles, réalisant soudain qu'ils pouvaient vous écrire et, moyennant une somme raisonnable, obtenir pour leur vitrine le modèle de leurs rêves. C'est bien là qu'il faut voir votre génie ; mais c'est là aussi que se trouve la limite du système.

Sur le papier, c'est simple. Grâce à votre dextérité, vous pouvez, à partir d'un simple morceau de balsa, donner vie à une miniature... comme par magie. Oui, mais voilà, très rapidement les demandes partent dans tous les sens. Chaque objet sorti de vos mains est unique, vous ne songez même pas à dupliquer vos produits. Vous partez d'un principe simple : si un modèle déjà réalisé vous est demandé à nouveau, vous repartez de zéro. Vous auriez pu réaliser des gabarits, afin de produire plus facilement des séries. Vous auriez pu aussi vous limiter à des modèles bien précis, ou imposer vos choix aux clients. Y avez-vous songé ?

Vous semblez aimer les défis. Chaque modèle sera donc unique et ne ressemblera pas au suivant. Au fil des productions, vous apportez cependant des améliorations et rectifiez des erreurs. Je me permets d'ajouter que vous avez eu beaucoup de mérite car la qualité des documents disponibles et leur rareté vous ont bien souvent obligé à travailler à l'aveugle pour finaliser une auto. Remarquons qu'en dépit de la documentation pléthorique actuelle, le fabricant Ixo, mondialement connu pour ses séries « presse », a proposé à ses clients la Talbot Lago victorieuse au Mans en 1950 équipée d'un 12 cylindres ! Le bureau d'étude chinois n'a rien trouvé de mieux que de dupliquer les échappements du côté droit sur l'autre flanc ! Je n'ai jamais rencontré une telle bourde dans votre très abondante production, et surtout pas sur une auto aussi célèbre.

Vous êtes sensible à la critique, vous vous irritez parfois des remarques désobligeantes. Il faut pour le comprendre mettre en parallèle la somme de travail que nécessite la création de vos miniatures.

Mais si vous avez le talent, le temps, lui, vous manque. Ce travail exige de vous une organisation rigoureuse. La montre vous est tout aussi précieuse que vos outils et vos pinceaux. Avez-vous jamais calculé le temps moyen d'exécution d'un modèle ? J'imagine que vous aviez des repères. Mais cette course à la production a dû jouer sur votre santé. Vous étiez devenu un stakhanoviste de la miniature. Pas de vacances, pas le temps d'aller sur un circuit voir tourner ces bolides, aucun moment de repos... J'imagine que parfois la réalisation complexe de ces modèles a hanté vos nuits.

Deux révolutions majeures sont intervenues qui vont bouleverser votre travail. Rappelez-vous, c'était le sujet de ma question l'année dernière. Je résume ma missive.

La première a trait au sport automobile, qui était votre fond de commerce, et à l'arrivée de Ford au milieu des années soixante avec ses moyens financiers sans limite. Quel rapport ? Simple. Les autres concurrents, et Ferrari en premier lieu, ont dû, soit s'associer à un grand constructeur, soit faire appel à la publicité. D'abord limitée aux marques d'accessoires et de carburants, l'entrée des cigarettes Gold Leaf sur les Lotus va marquer un tournant. Toutes les autos de course vont devenir des panneaux publicitaires sur roues. Voilà qui va compliquer votre tâche. Les limites de la décoration au pinceau vont vite être atteintes. Vous ne semblez toujours pas vous intéresser aux procédés de duplication, ni aux planches de décorations qui permettraient de réaliser plus facilement une série. L'idée même d'une production imposée vous a-t-elle fait peur ? J'ose dire que oui. Les décorations plus complexes demandent davantage de temps et sont préjudiciables à la qualité de reproduction de vos modèles dès la fin des années soixante.



Acorn (Atkinson) tout reste à faire !

Et c'est à cette époque que les premiers kits apparaissent. D'abord les Acorn (fabricant de modèles de slot racing qui déclina une belle série de carrosseries en plastique transparent à découper et à décorer) puis les fameuses John Day en «métal blanc». Le montage de ces modèles n'est cependant pas à la portée de



Lotus 49 Gold Leaf : Dinky Toys France (prototype) et Dinky Toys GB (série)



Modélisme: Ford GT 40 Deutsche Auto Zeitung et Gulf Wyr Le Mans 1969

tout le monde. Le vrai changement intervient grâce à Jacques Greilsamer qui, en habile commerçant, a compris la demande. Il va faire appel à deux maquettistes, Messieurs Dubray et Evrat, qui, chacun dans son domaine de prédilection – Traction et 402 pour le premier et modèles de course (Porsche 908, Matra, Tyrrel) pour le second – vont, grâce à la réalisation d'un moule, dupliquer des modèles en résine. C'est le début des petites séries. Les décorations des Porsche sont habilement réalisées au pinceau et complétées par des décalcomanies. Je reviens

donc à ma question sans réponse de l'année dernière : avez-vous à ce moment perçu le changement qui s'opérait ?

Bien que dupliqués, ces «Modélisme» restaient difficiles à obtenir. La demande était très importante. Et puis, leur prix de vente était nettement plus élevé que celui de vos produits. C'est là, me semble-t-il, le moment charnière. Vous vous êtes dit que vous aviez encore votre place, malgré cette vive concurrence. Mais n'est ce pas alors que vous auriez dû réagir ? Oui, mais comment ? Tout va s'accélérer. D'autres artisans vont arriver avec des modèles de plus en plus sophistiqués. Le fossé va se creuser irrémédiablement entre vos produits, qui gardent leurs fidèles, et les autres. Mais la course aux détails, à l'exactitude, va être fatale à votre santé. Vous vous obstinez et puis c'est l'accident.

N'en déplaise aux esprits chagrins qui méconnaissent votre parcours et votre singularité, vos miniatures ne doivent pas être comparées aux autres productions. Il faut juste savoir les replacer dans leur contexte. Chaque modèle est unique, il a son histoire. Ce ne peut être le cas des modèles dupliqués qui ont d'autres atouts mais pas cette singularité d'avoir tous été conçus par les mains d'un seul homme.



John Day 107 Bugatti 57 Le Mans 1937

Quand je prends une de vos créations en main, j'essaie d'imaginer la somme de travail qu'il a fallu pour la produire. Et quand je vois une date de fabrication proche de celle de votre accident, je suis ému. Je sais que le mot fin va bientôt s'inscrire.

Vos miniatures resteront toujours un émerveillement pour moi. C'est le moment de vous remercier pour tout ce que vous avez fait pour le monde des collectionneurs. .



Modélisme: Tyrrell 002 F. Cevert 1^{er} GP USA 1971 et Matra MS80 J. Stewart 1^{er} GP



Modélisme Evrat: les 4 Matra Simca engagées aux 24 heures du Mans 1973



Acorn (Atkinson) ERA type « E »



Premier catalogue John Day



John Day 109 Duesenberg GP 1921, 101 Mercedes GP 1914, 188 Bentley 6L Le Mans 1930 et 216 Alfa Romeo P2 1931



Acorn (Atkinson) Lotus Wedge formule Ford 1969



Acorn (Atkinson) Porsche 917 1969



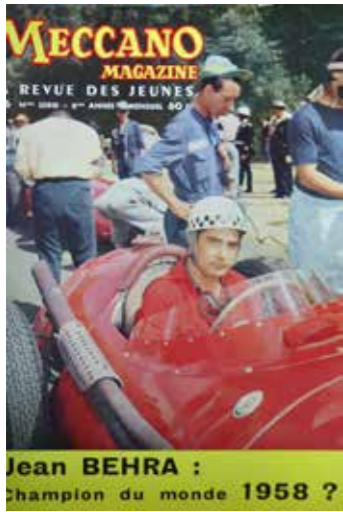
John Day 109 Duesenberg GP 1921



Acorn (Atkinson) Chaparral 2E 1966 et 2F 1967



Acorn (Atkinson) Morgan 3 roues fermée



AMR Maserati 300 S



Jean Behra



John Day Maserati 300S



BRM P25 : Empire 1/24^e, Corgi Toys et RD Marmande (transformation Corgi Toys)



Amédée Gordini et Jean Behra



Crescent Toys Gordini 2,5l



John Day Talbot Maserati Le Mans 1956



Dinky Toys Citroën 2cv

Dinky Toys Panhard EBR dont prototypes au 1/43^e (bois) et 1/50^e (bronze)

Dinky Toys Acmat lance-missile (prototype)



Monsieur Dinky Toys,

Mon papa vient de m'offrir pour mes 10 ans mon premier modèle Dinky Toys. Il est très beau. C'est un EBR Panhard comme celui que tonton conduit en Algérie où il fait son service militaire. Il est parti depuis longtemps. Il me manque. Quand je serai grand, moi aussi je conduirai un engin comme ça. Il doit bien s'amuser. Comme quand il conduit la 2 CV sur les hauteurs de Nice et imite dans les lacets les bolides du rallye. Celui qui passe près de chez nous en janvier. Papa l'a grondé. Pourtant, il est drôle, tonton, et je l'aime bien. J'ai hâte qu'il revienne car il m'a promis de m'emmener voir notre héros local, Jean Behra, aux 24 heures du Mans. C'est pour cela que je vous écris. Il faut faire une voiture de course comme celles qu'il pilote. Une Porsche ou une Ferrari, par exemple celle qui vient de remporter les 24 heures. J'ai vu une Ferrari dans le catalogue que j'ai eu avec le Panhard, mais je ne sais pas bien ce que c'est. Elle doit être très vieille. Je ne

sais même pas si notre Jeannot l'a conduite. En tout cas, pour le prochain Noël, ce serait bien si vous aviez une belle voiture de course à proposer.

P.S. : Le catalogue est très beau, je le feuillette tous les jours. À force de le trainer partout, il est un peu usé. Je le connais par coeur et je retiens bien tous les numéros des modèles, et les prix aussi. Maman me dit que ce serait mieux de retenir les tables de multiplication. J'espère que sur le prochain catalogue il y aura d'autres chars et aussi des voitures de course.

Pierrot de Nice





Dinky Toys Berliet bus parisien à deux étages (prototype)



Carte postale d'Enzo Ferrari à son épouse et son fils Dino



RD Marmande Cooper Maserati 1967

La scène se déroule sur la plage de Nice, fin juin, sous un soleil radieux. Un homme, téléphone à la main, interpelle une dame assise au bord de l'eau. Je suis à dix mètres d'eux, je n'entends pas les mots mais les mimiques suffisent. Il a l'air de lui demander si elle peut le prendre en photo. Rien de très original jusque là. Cependant, la scène s'éternise. Le voilà qui mime ce qu'elle doit faire avec le téléphone. Cet accessoire a désormais des fonctions qui dépassent de très loin ce pourquoi il a été créé. Le portable paraît s'être transformé en caméra et l'homme demande qu'on le filme. Pas n'importe comment. Il semble avoir prévu un scénario qu'il décrit : la dame devra prendre d'abord une vue de la mer puis elle devra pivoter sur la droite en filmant la promenade des Anglais, la ville et revenir sur lui, allongé sur les galets, les pieds dans l'eau. Un 90° puis un gros plan sur sa personne. La dame s'exécute, s'y reprend à deux fois. Au moment du gros plan, comme une vedette saisie par un paparazzi dans un moment de bonheur fugitif, il fait semblant d'être surpris et esquisse une mimique dont le sens m'échappe. Cela semble codé. Le destinataire comprendra sûrement. La vidéo est envoyée en quelques secondes. Une minute plus tard, le téléphone sonne.

L'homme s'esclaffe. C'est un américain et il a l'air content de lui. Il y a trente ans, c'est sur une carte postale qu'il aurait consigné le bonheur qu'il avait d'être là, sous le soleil, sur les galets niçois. La carte aurait traversé l'Atlantique pour finir punaisée sur un mur, plaquée par un aimant sur un réfrigérateur ou dans la poubelle. Cette vidéo, quelle durée de vie a-t-elle ? Ce soir, elle est peut-être déjà effacée. Quelles traces demeureront dans 20 ans de toutes ces vidéos ? Les cartes postales qu'on envoyait n'étaient pas à la gloire de leur rédacteur mais, écrites ou non, elles nous renseignaient sur un contexte, un lieu, une époque.

Je n'oublie pas que c'est à elles que je dois mon approche de la course automobile. La littérature sur ce sport était rare au début des années 70 et les photos étaient en noir et blanc dans leur grande majorité. Les beaux livres avaient des cahiers centraux qui permettaient à l'imprimeur d'insérer des photos couleur. Je me souviens que la première chose que je faisais avant d'envisager l'achat d'un ouvrage était de le feuilleter. J'étais parfois déçu du choix opéré par l'auteur. Les cartes postales permettaient, pour un coût modique, de voir ces bolides en couleur, bien cadrés, sur papier glacé et dans un format respectable. Ce fut ma première approche de la collection. J'avais neuf ans en 1972 quand j'ai commencé à les réunir. J'écumais les marchands de journaux et les bureaux de tabac avec leurs présentoirs à roulettes. Ce sont ces cartes postales qui m'ont donné le goût des autos de course du milieu des années soixante : les Ford GT40, les Chaparral 2F, les Lola T70, les Ferrari 330 P4. J'aimais aussi les Formule 1 de cette époque, leurs formes ventrues et l'absence de publicité.



Dinky Toys Ford ridelles ajourées (essai de couleur)

Il existe une série de photos prises à Monza lors des 1 000 km au printemps 1968 que je regarde toujours avec le même plaisir. Au bout de la ligne droite, afin de freiner les bolides, le législateur avait exigé la création d'une chicane, juste avant l'entrée de la parabolique. Les autos y passaient donc à faible vitesse, ce qui était une aubaine pour les photographes. J'aime la couleur vert vif de l'herbe printannière et les bordures blanches et noires permettant d'identifier immédiatement le lieu. Une autre époque. Je me suis aperçu bien plus tard, en arrangeant mes vitrines, que le format de la carte postale était idéal pour mettre en valeur les modèles réduits au 1/43^e. Aujourd'hui encore, dans des salons dédiés aux voitures anciennes, il m'arrive de me laisser tenter...



Dinky Toys Peugeot 402 taxi



Solido Ferrari 312 F1 1967



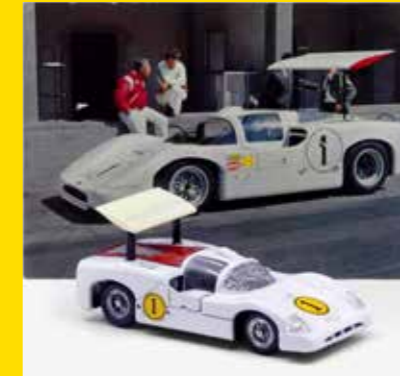
Piranha Ferrari 312P/B 1972



Fadini (Solido) Ferrari 512 S Le Mans 1970



Solido Porsche 908 Le Mans 1972



Mercury Chaparral 2F



RD Marmande Tyrrell 002



Modélisme Evrat Matra Simca 670c 1973



Mandarin Ford 3L Alan Mann



RD Marmande Ferrari 312 B3 1973



RD Marmande Mac Laren M7A 1969



RD Marmande Porsche 917K 1970



RD Marmande Mirage M6 1973



RD Marmande Honda RA302 1968



RD Marmande Shadow DN1 1973



RD Marmande BRM P160 1971



Fadini (Solido) Ferrari 512 S Le Mans 1970



RD Marmande McLaren M8F CanAm 1971



RD Marmande Brabham BT33 1970



RD Marmande Iso-Marlboro IR 1973



RD Marmande BRM P160B 1972



RD Marmande Matra MS84 1969



RD Marmande Colt Indianapolis 1970



RD Marmande March 721 Eifelrand 1972



Birk Graham autocar



Danemark fabricant inconnu Chrysler Airflow (plomb)



En 1927, Matisse est un peintre reconnu. Il a du succès mais, arrivé au bout d'un processus créatif, il veut trouver autre chose. En pleine crise, il n'arrive plus à peindre et doit se forcer. Il s'oriente alors vers d'autres supports : la sculpture, le dessin. En 1930, pour la première fois de sa vie, il va s'arrêter de travailler et entreprendre trois voyages. Trois traversées de l'Atlantique en un an. Le premier de ces périples le conduira jusqu'en Polynésie, sur les traces de Paul Gauguin. Pas de peinture donc, mais des dessins consignés dans des carnets. Et surtout des souvenirs, des senteurs, des couleurs qui l'accompagneront jusqu'au bout de sa vie.

Bien des années plus tard, en 1945, il remettra en question auprès d'Aragon puis du photographe Brassai ces instants de bonheur et d'enthousiasme, déclarant même qu'il n'avait pas pris de photos ou réalisé de croquis afin de laisser son imagination s'imprégner de ses souvenirs. Ces derniers pourraient ainsi infuser lentement et produire leur effet créatif, sans la matérialité des clichés ou esquisses. Dans son texte « L'Éden tahitien », publié dans l'édition du magazine Beaux Arts consacrée à cette période de la vie du peintre, Stéphane Guégan l'affirme tout net : « Matisse ment ». Les cartes postales, les lettres et les photos existent. En mal d'inspiration depuis un moment, l'arrivée à Papeete le 29 mars 1930

fut pour Matisse un choc. Dans une lettre du 2 avril à Amélie, son épouse, il indique : « Les tahitiennes font tout pudiquement. Les robes sont dans les tableaux de Gauguin ». Il rencontrera d'ailleurs son fils, Émile. Comme il l'écrit à Amélie le 30 mars : «Gauguin a un fils à Moorea. Il y vit en indigène. Cela doit faire plaisir à son père s'il le sait... c'est un très beau gars, grand, bien musclé, le nez busqué, comme celui de son père». Et il poursuit : « Tout est tellement nouveau pour moi, malgré tout ce que j'ai lu et vu en photo, et Gauguin, je trouve tout merveilleux ».

Les nombreuses lettres et cartes postales qu'il adresse à son épouse décrivent le paradis que le peintre a trouvé en Polynésie française. Dans une lettre du 27 mars, il écrit : « Hier, mardi, temps magnifique mais quelle chaleur. La mer bleue, tellement bleue que le ciel ne l'était plus et des petits nuages légers jusqu'à l'horizon ou tout autour de l'horizon ». Stéphane Guégan constate que, dans ses futurs travaux, Matisse gardera du monde de Gauguin le lagon et l'intensité du ciel : « L'Éden sans paréos ni vahinés, mais l'Éden tout de même ». Jusqu'à la fin de sa vie, il aura besoin de s'entourer d'objets et de tissus lui rappelant ce paradis. Les carnets de croquis sont là pour le prouver, les belles tahitiennes ne l'ont pas laissé indifférent.

De retour en métropole, il écrit le 20 décembre 1931 à Pauline Schyle qui l'avait reçu avec son mari à Tahiti : « Je crois quelquefois que mon séjour à Tahiti (et aux Tuamotu) m'a enrichi l'imagination et que toute cette belle et somptueuse lumière dont je ne pouvais me rassasier au point de ne pouvoir changer de place et rester presque toujours à Papeete, ressort maintenant dans mon travail. Que ne suis-je plus jeune, ma chère Pauline,

j'y retournerais.» Les lettres et cartes postales envoyées par Matisse existent encore. Elles nous éclairent sur le ressenti de l'artiste au moment où il les a écrites, alors même que, les années passant, celui-ci a reconsidéré ses souvenirs.

Au moment de faire le bilan des voyages effectués, on s'interroge sur l'endroit qui se rapprocherait le plus du paradis. L'exercice est difficile car les souvenirs évoluent dans nos mémoires, leur perception se modifie avec le temps, à l'image de ceux de Matisse. Pour ma part, dans ma vie de collectionneur et de professionnel, je dirais sans aucune hésitation : la Scandinavie. D'abord parce que ce fut la première destination lointaine que j'ai rejointe de ma propre volonté, avec un engagement précis. J'y ai fait cinq voyages annuels, durant plus de vingt ans, avec pour objectif de trouver les Tekno publicitaires manquant à notre collection. La firme danoise avait la faculté de produire des petites séries de modèles spéciaux pour répondre à la demande de clients de taille modeste. Alors, comment les trouver si ce n'est en allant sur place ? Je ne me doutais pas de l'aventure qui m'attendait ni jusqu'où elle me mènerait. Je suis parti pour des Tekno et j'ai découvert l'Amérique.

En m'y rendant fréquemment, j'ai pu mesurer de quelle manière la culture automobile avait marqué ce pays. La raison en est simple. L'immigration vers les États-Unis a été très importante au 19^e siècle et beaucoup de Scandinaves ont des liens familiaux avec l'autre côté de l'Atlantique. J'en ai eu la confirmation bien plus tard lors des bourses d'échange de jouets à Chicago ou Allentown, en voyant les noms à consonnance nordique qui figuraient sur la liste des exposants. Les constructeurs automobiles américains ont en outre utilisé



Micro en situation

la Scandinavie comme tête de pont pour importer et même fabriquer sur place leurs autos. C'est donc en toute logique que les fabricants de jouets danois et suédois ont pris pour modèles les voitures et utilitaires d'origine américaine qui sillonnaient leurs routes. Mais ils sont allés plus loin encore, montrant bien les nombreuses passerelles existantes : ils ont repris à leur compte les différents matériaux et techniques de fabrication spécifiques utilisés aux États-Unis. Ainsi, Micro a emprunté le « slush » à Barclay, Birk le plomb à Tootsietoy (ainsi que son modèle de Graham !), Olson & Skoglund le cast iron à Arcade et Tomte Lardal le vinyle à Auburn.

Ces productions scandinaves sont facilement identifiables, malgré leur inspiration américaine. Elles possèdent une touche européenne. Micro a d'abord produit des « slush » assez grossiers, à la manière de Barclay, puis, au milieu des années trente, a amélioré la qualité de ses fabrications, osant même reproduire des modèles de grande taille d'une rare qualité. La firme danoise a notamment proposé un exceptionnel ensemble de cars, bus, trolleybus et tramways. Je me souviens de l'émotion ressentie le jour où je suis allé visiter le musée des transports de Copenhague, en voyant à l'échelle 1 les Nesa et les Réo que Micro avait inscrits

à son catalogue. Si Tootsietoy a décliné principalement des autos et fourgonnettes sous différentes formes et finitions, Birk au Danemark va gratifier ses petits clients d'une impressionnante série d'utilitaires à plateau, bennes-primeurs, bennes à charbon, balayeuses et pompiers premier secours, que couronne un car exceptionnel. Et pour la réalisation de cette série, autre spécificité nordique, Birk a panaché avec talent deux matériaux : le plomb et la tôle.

Un autre aspect distingue encore les productions scandinaves des productions américaines. Tout est pensé pour optimiser la fonction ludique du jouet. Ainsi, les camions Buick et Dodge de chez Tekno réalisés dans l'immédiat après-guerre et reproduits au 1/45^e environ sont conçus comme des jouets de parquet. Cette caractéristique est normalement réservée à des objets de dimensions plus imposantes. Pour cela, Tekno a réalisé un essieu avant directionnel actionné par un crochet moulé auquel l'enfant pouvait attacher une ficelle. La firme de Copenhague améliora plus tard son système. Sur les Dodge de seconde génération, reproduits au 1/50^e, la direction sera actionnée du pavillon par une roue de secours ou un projecteur faisant office de volant. Dispositif ingénieux qui sera repris par Vilmer et Lego. Ce poids lourd mondial de l'industrie du jouet a commencé par des modèles en bois laqué, ce qui est encore une spécificité scandinave. Puis, comprenant les limites de ce matériau et s'inspirant de la firme américaine Renwall qui produisait des véhicules en plastique de qualité, Lego proposera un magnifique camion Chevrolet en matière synthétique. Pour autant, l'utilisation du bois ne fut pas totalement abandonnée, la firme créant des citernes en bois laqué qui, avec divers accessoires en plastique injecté, s'adaptèrent sur les camions Chevrolet grâce à un ingénieux système de bouton pression :

Lego venait de créer ses premiers jouets transformables. La célèbre brique plastique allait bientôt faire son apparition. Quelques-uns de ces beaux camions sont exposés au musée Lego de Billund.

Au fil des ans, mon champ d'investigation qui se limite normalement aux productions comprises entre le 1/38^e et le 1/60^e, s'est élargi. Je me suis laissé entraîné dans l'achat de quelques modèles scandinaves inspirés de ceux réalisés à Chicago par National Product, en slush, au 1/38^e et au 1/24^e. Conçus à des fins promotionnelles, ces derniers étaient distribués dans les concessions automobiles. C'est sûrement leur petit nombre qui m'a convaincu de franchir le pas, en plus de leur état de conservation et, bien sûr, de leur allure. Bien que de taille plus imposante, ces miniatures formaient un ensemble cohérent au milieu des jouets scandinaves décrits plus haut.

Plus de vingt ans ont passé. J'ai alors entrepris d'explorer les jouets américains en allant sur place. Par un effet d'entraînement et afin de mettre ces modèles scandinaves en miroir avec ceux qui les avaient inspirés, j'ai fait l'acquisition d'un certain nombre de National Product américaines. La boucle était bouclée.



Birk Graham fourgonnettes et RS Toys De Soto Airflow

Si j'ai fait de belles découvertes et de très belles rencontres, dont celle de Steve Butler, je n'ai jamais ressenti le même plaisir qu'en Scandinavie. Je repense à Matisse, le premier voyage lointain marque pour toujours. La Scandinavie restera pour moi synonyme de paradis, c'est ma Polynésie. Si l'artiste puise son inspiration dans sa mémoire visuelle, le collectionneur s'en sert pour rattacher ses modèles à leur histoire. Si je ne devais garder qu'une partie de ma collection dans le futur, ce serait la branche scandinave de cette dernière.



Micro DK tramway et Ford taxa



Micro DK Nesa trolleybus



Birk Graham autocars



Micro DK Reo autocar rutebil



Jotha Plastic Triangel fourgon pompier



Cerbo Volvo Amazon



Asmund Lardal Mercedes 300sl



Micro DK White camion plateau Adam



BP Massey Harris et accessoires



Stentorp Studebaker Commander



Cerbo Volvo Amazon et Brio Saab 92



Tekno Dodge et Buick camions laitiers



BP camions Chevrolet et side-car Ariel



Galanite panneaux routiers suédois



Stula Bilten Studebaker



Tobi Toys Chevrolet benne kul koks



Lego Chevrolet fourgon



Bilo Fix Dodge dépanneuse



Skarplast sweden Austin A 90 Atlantic



Geno Toys Volvo PV 444



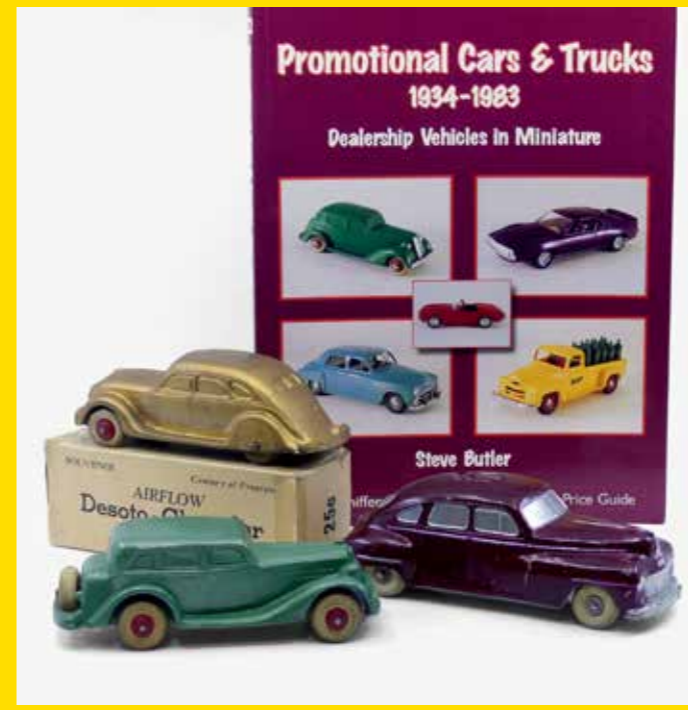
Tekno Dodge et Buick camions laitiers



BP Nimbus



AS Danish Mand Studebaker coupé et Photone Ford Fordor



Modèles National Product et livre de Steve Butler



Tekno Dodge fourgons



Savoie camion brasseur, Metal Cast ambulance, Lincoln coupé



Lego Chevrolet citernes et ridelles BP Olie-Kompagniet



Dinky Toys 240 Studebaker Commander et son plan d'origine

Vincent, Pénélope et Charles à Rétromobile

LETTRE À CHARLES



« Avec le temps
Avec le temps, va, tout s'en va
On oublie les passions et l'on oublie les voix
Qui vous disaient tout bas les mots des pauvres gens
Ne rentre pas trop tard, surtout ne prends pas froid »

En lisant le blog papier, Adrien a été surpris qu'aucun épisode ne te soit consacré. Certes, j'évoque souvent le collectionneur que tu as été mais je t'avoue n'avoir jamais trouvé les mots ni su comment raconter notre amitié. Peut-être aussi n'avais-je pas envie de la partager avec les autres. La fin de ton existence aura été difficile et la cicatrice longue à se refermer.

C'est à Milan, ce 4 juin 2023, que m'est venu le déclic. Avec Pénélope, nous avons été abordés par un collectionneur italien. Ce dernier fut quelque peu vexé que je ne le reconnaisse pas tout de suite. Pour me rafraîchir la mémoire, il me rappela qu'il était « l'ami de mon ami Marco ». Tu sais combien les italiens sont volubiles. La fatigue, un peu de lassitude, en cet instant j'ai cru bon, maladroitement, de lui expliquer que j'avais une conception restrictive du mot « ami ». Prenant Pénélope à témoin, j'ajoutai n'avoir eu qu'un ami dans ma vie, toi. Je n'aurais sûrement pas dû lui répondre cela. Devant de tels propos, mon interlocuteur a d'ailleurs compris qu'il avait touché un point sensible.

Rien ne semblait nous rapprocher, sauf peut-être tes origines du centre de la France. Tu venais d'un milieu modeste et avais commencé à travailler très jeune comme commis aux halles. Chez toi, on ne faisait pas d'études. Mais j'ai constaté plus tard combien ta culture était grande. Tu étais du genre effacé, discret. Tu m'as souvent raconté que, tous les vendredis, la semaine de travail finie, tu allais chez Modélisme, boulevard de Sébastopol. Greilsamer, qui t'appelait « mon petit », t'avait fait comprendre que les modèles spéciaux discrètement rangés dans un meuble étaient réservés à une clientèle à laquelle tu n'étais pas censé appartenir. Cela t'avait marqué. Bien plus tard, à Rétromobile, quand des jeunes venaient avec leur père, tu les saluais d'un affectueux « mon grand ». Ta forte stature en a impressionné plus d'un, moi le premier au début de notre relation, avant de me rendre compte que derrière le personnage bourru se cachait un cœur d'or. L'habit ne fait décidément pas le moine. Tu étais de ceux sur lesquels on peut compter dans toutes les circonstances. Je peux même te dire que tu as été un second père pour moi. Plus d'un client t'a d'ailleurs pris pour mon père et j'ai rarement démenti.



Dinky Toys 25B camions ridelles bâché

Maintenant, tu es parti. Et je pense souvent à toi, au détour d'une rue que tu fréquentais, d'un commerce où tu te rendais. C'est difficile de voir un ami décliner.

Il me reste quelques photos, les modèles que tu m'as cédés et des souvenirs en nombre, comme cette petite bière quotidienne que je t'apportais une fois ta journée de travail terminée, avant que tu ne rentres chez ta mère. C'est après que l'on réalise combien il fallait apprécier ces petits riens de tous les jours.

Merci.



Dinky Toys 23D Auto Union de record



Dinky Toys 25J Ford camion bâché Esso



Dinky Toys 23B Delahaye de record

« Avec le temps
Avec le temps, va, tout s'en va
On oublie les passions et l'on oublie les voix
Qui vous disaient tout bas les mots des pauvres gens
Ne rentre pas trop tard, surtout ne prends pas froid »



Dinky Toys 35A Simca 5 et son plan d'origine



Dinky Toys 35A Simca 5



Dinky Toys 25K Studebaker maraicher



Dinky Toys 24K Peugeot 402



Dinky Toys 24K Peugeot 402 et son plan d'origine

Rédaction

Isabelle et Vincent Espinasse

Relecture et corrections

Bruno Dufresne

Réalisation graphique

Guillaume Philippe

Bibliographie

Couverture : Francisco de Goya, *Les Jeunes*, vers 1814-1819, détail

2^e de couverture : extraits de correspondances © Agnès Thurnauer, dessin © Henri Matisse et couverture de catalogue *Matisse comme un roman*, centre G. Pompidou

P 4 : Jean-Louis Trintignant, extrait du film " Un homme et une femme " de Claude Lelouch Anquetil avec sa tunique Ford France en 1965 © DR

P 5 : Photographie de Henri Chemin © DR

P 9 : Photographie de Johnny Hallyday © DR

P 14 : Caspar David Friedrich, *L'arbre aux corbeaux*, vers 1822, détail

P 16 : Pochette de disque de Mylène Farmer, *L'autre*

P 17 : Illustration de la fable *Le corbeau et le renard* © DR

P 32-33 : Photographie de la maison et de l'atelier © Arnaud Guesnay

P 41 : Photographie © DR

P 46 : Carte postale de Henri Matisse à son épouse

P 50 : Photographie, dessin et papiers découpés © Henri Matisse, peinture Paul Gauguin

P 54 : Dessin © Henri Matisse

P 61 : Photographie *Les bouchers mélomanes* © Robert Doisneau, 1953

Impression Multi Service, Pantin 2023

Retrouvez-nous tous les jours sur les sites :

www.autojauneparis.com

www.autojaunejunior.com

www.autojaunecollection.com