

- MAGAZINE -
n°6

Pipelette

PARIS

*so Nice !**



* Si beau !

" Bien que nous, c'est-à-dire les artistes de Nice, soyons toujours en vacances, nous ne sommes pas des touristes. [...]

Les touristes viennent chez nous pour les vacances, nous, nous vivons sur cette terre de vacances, ce qui nous donne cet esprit de folie."

Yves Klein



INTRODUCTION

Terre promise

Lorsque j'étais tout enfant, à l'écoute des grandes personnes, j'avais compris qu'il existait un endroit bénéficiant de conditions particulièrement favorables. On en parlait comme d'un pays de cocagne, avec du soleil plein les yeux. Il faut dire qu'habituant le nord de la France, ce fameux soleil était l'objet de tous mes fantasmes. Je croyais naïvement que la vie des grands se résumait à travailler dur toute son existence dans les frimas du nord pour avoir le droit, luxe suprême, de partir vivre sa retraite sur la Côte d'Azur.

Comme le Walhalla des légendes teutonnes accueillant les guerriers valeureux morts sur les champs de bataille, la Côte d'Azur semblait le paradis promis aux laborieux commerçants, mais avec cette différence appréciable qu'on pouvait en profiter de son vivant !

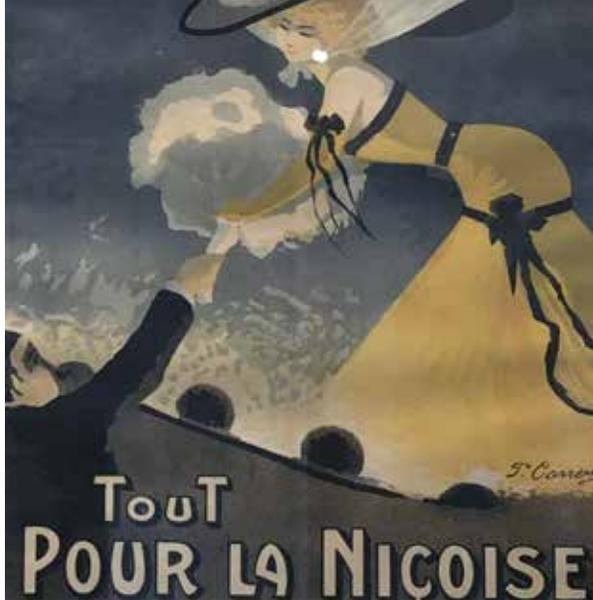
À l'opposé du schéma familial, c'est en Bretagne, dans ce beau et sauvage Finistère, que je pensais entamer une seconde vie. Je m'y rendais régulièrement depuis de nombreuses années. Ma voie semblait toute tracée. Trop bien peut-être...

Un séjour à Nice, à la fin d'un long et triste hiver comme on en connaît en Picardie, me fit redécouvrir la ville. L'hiver, à Nice, c'est la lumière et la luxuriance de la végétation qui étonnent le plus le parisien de passage. Quel choc à la sortie de l'aéroport ! Vous n'avez fait qu'une heure d'avion mais vous êtes déjà "ailleurs".

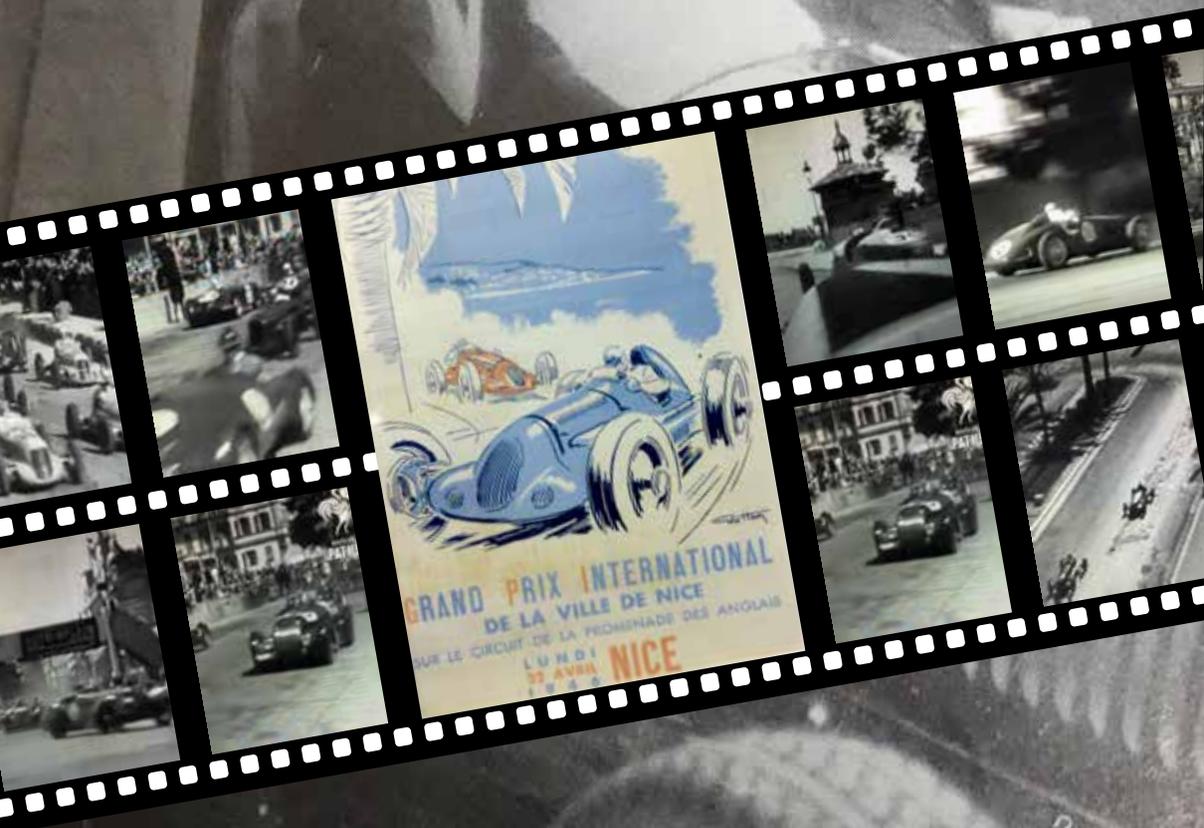
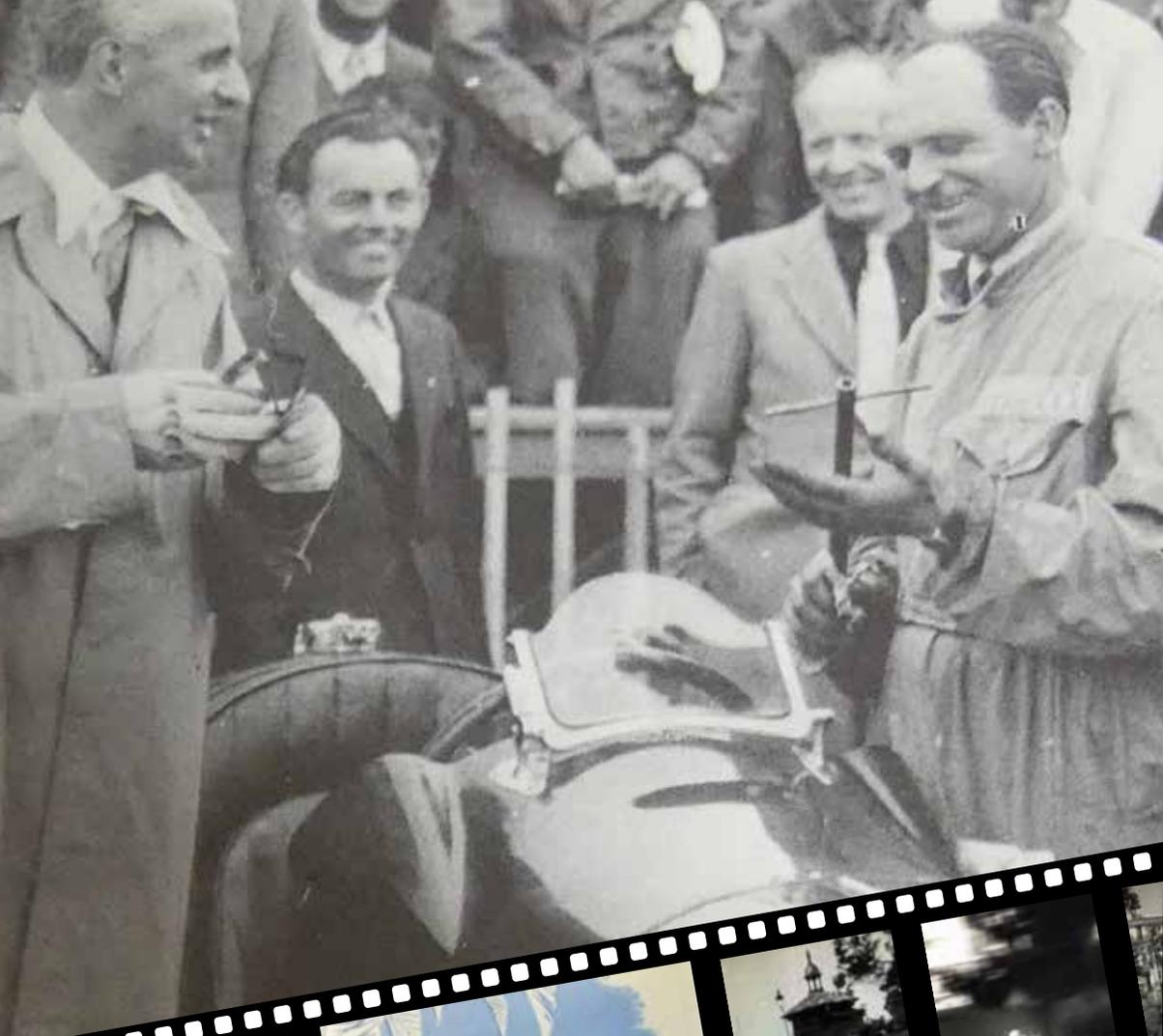
Petit, j'y allais très souvent, pour voir ma grand-mère. Puis, comme un adolescent qui décide de tirer un trait sur son enfance, j'ai cessé de m'y rendre et n'y suis plus revenu pendant près de trente ans. Il faut croire que les liens avec cette ville étaient bien plus profonds que je ne l'imaginais. Un voyage à Nice et tous les souvenirs, les odeurs, les couleurs me sont revenus en mémoire, y compris l'auto miniature préférée du moment que j'emportais toujours au fond de ma poche. Je la promenais partout, comme un animal de compagnie. Je la sortais à table et elle restait là, immobile, sur la nappe, durant tout le repas. Un rituel qui a duré très longtemps. Elle m'a même accompagné à l'opéra : j'avais 11 ans et ma grand-mère m'avait emmené voir le Faust de Gounod, un dimanche après-midi en "matinée"

Puis Nice fut associée aux débuts de la "vraie" collection, avec mon père, au milieu des années soixante-dix. Nous fréquentions deux boutiques, "La poupée niçoise" et "Contesso". Mais Nice nous servait aussi de base pour de plus longues expéditions vers l'Italie, Marseille ou Aix-en-Provence. En collectionneur volontaire, mon père ne savait pas rester en place. A cette époque, les vacances à Nice consistaient donc à écumer les boutiques de jouets de l'arrière-pays. Et puis, la roue tourne, on se marie, on a des enfants et on change de lieu de vacances. Comme écrit plus haut, je n'étais plus revenu depuis une bonne trentaine d'années.

Mais la vie est un éternel recommencement. Il a suffi d'un premier voyage, puis d'un second, pour m'apercevoir que, finalement, c'est à Nice que je devais revenir. Tout était peut-être écrit d'avance entre l'Auto jaune et la ville du mimosa !







à gauche, Gigi Villorosi, vainqueur du GP de Nice 1946



Mercury - Maserati

Du Grand-Prix de Nice à Jean Behra

.....

Si, au détour d'une ruelle du Vieux Nice ou devant l'église Sainte-Réparate, la vue de votre tee-shirt aux couleurs d'une écurie de Formule 1 incite un retraité de la vieille ville à vous aborder, prenez donc quelques minutes et laissez-le vous faire partager ses souvenirs.

Il vous expliquera que Nice, et ça personne ne le sait vraiment, fut, le 22 avril 1946, le théâtre du tout premier Grand Prix International organisé après la seconde guerre mondiale. Et si vous lui répliquez qu'il y eut au Bois de Boulogne, en septembre 1945, une Coupe de la Libération, notre homme vous répondra qu'il s'agissait d'une course franco-française sans concurrents étrangers.

Ce Grand Prix fut disputé sur un circuit empruntant une partie de la promenade des Anglais. Le tracé contournait ensuite le square Albert 1^{er} et revenait place Masséna. Deux courses étaient programmées, permettant de répartir les concurrents en fonction de la cylindrée de leur auto. La "Coupe du Casino" qui voyait s'opposer les petites cylindrées fut remportée par José Scaron sur Simca Gordini. Mais l'épreuve phare était le

Grand Prix de Nice. Elle opposait des autos équipées, au choix, de moteurs de 4,5L sans compresseur ou de moteurs de 1,5L suralimentés. On notera que l'équivalence était bien plus équilibrée qu'avant-guerre où les moteurs suralimentés jouissaient d'une cylindrée de 3 litres.

Les bolides italiens (Maserati 4CL et Alfa Romeo 158) avaient opté pour la suralimentation, technique que leurs constructeurs avaient eu le temps de roder avant le conflit. Face à ceux-ci, l'Ecurie France avait recarrossé avec plus ou moins de bonheur quelques Delahaye 135 "spéciales" des années trente. Ces autos d'une autre époque, incapables de vaincre à la régulière les italiennes plus rapides et plus légères, ne pouvaient compter que sur les aléas de la course ou sur les déboires mécaniques de leurs adversaires.



RD Marmande - Simca Gordini 1100



Mercury - Coffret Microauto

C'est un concurrent transalpin, Gigi Villorresi, surnommé "le renard argenté", qui remporta l'épreuve au volant d'une Maserati 4CL, devant le Français Raymond Sommer, dit "le sanglier des Ardennes", sur Alfa Romeo.

Ces surnoms qu'on pourrait croire empruntés à des chefs indiens ou à des catcheurs allaient parfaitement à ces deux pilotes qui s'étaient déjà illustrés avant-guerre.

La troisième place revint à une voiture bleue de l'Ecurie France, la Delahaye 135 "spéciale" de Chaboud, précédant celle de Grignard.

Les gamins du Vieux Nice purent rapidement reproduire ces joutes viriles sur les trottoirs, au volant de leurs autos miniatures. La firme Mercury, établie à Turin, à quelques heures de Nice, profita du succès des bolides italiens pour développer sa gamme, inscrivant à son catalogue une Maserati et, bien sûr, l'Alfa Romeo Alfetta. Une SVA puis une Ferrari à compresseur vinrent ensuite l'étoffer, ainsi que deux Cisitalia. Souvenir d'un passé pas si lointain et profitant des liens qu'avait

tissé Märklin avec ce "pays frère" avant la guerre, Mercury s'inspira de deux miniatures produites par le fabricant de Göppingen – une Auto Union et une Mercedes – pour compléter son offre. Plus tard, il s'y ajoutera une seconde monoplace Mercedes, preuve que ces flèches d'argent avaient marqué les esprits et ce malgré le conflit. On peut juste regretter que Mercury n'ait pas enrichi son catalogue d'une Gordini... cousine italienne s'il en est.

Elle aurait sûrement fait vibrer les petits niçois, fiers de leur héros local, Jean Behra, né ici-même en 1921 et reconnaissable, outre son casque à damier noir et blanc, à son style, disons "volontaire".



Jean Behra



JRD - Talbot

À l'époque de ce premier Grand Prix de Nice, en 1946, Jean Behra est pilote de moto. Il sera d'ailleurs champion de France en 500 cm³ de 1948 à 1951. Et c'est justement Amédée Gordini qui, le premier, lui proposera le volant d'une de ses voitures.

Pour immortaliser les exploits du Niçois, les petits Français durent donc se contenter de la très belle reproduction due à l'anglais Crescent Toys. Un peu plus tard, un petit artisan français proposera une multitude de Gordini... mais c'est une autre histoire, à découvrir un peu plus loin.



Aludo - Gordini



Mercury - Ferrari



Mercury - SVA



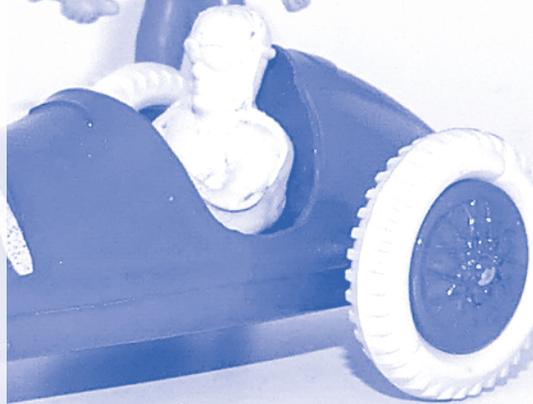
Mercury - Cisitalia



Mercury - Cisitalia



Mercury - Maserati





Mercury - SVA



Mercury - Cisitalia







JRD - Tabot



Variantes de Gordini



France - Monoplace







Je l'ai essayé tout de suite. Immédiatement tout de suite. Je roulais, je roulais, soudain je passais la cinquième, 7700 tours-minute, ligne droite, 280 km/h longtemp.

Je ne me souvenais plus si c'était l'été ou l'hiver. Je pensais aux freins à disques auto-ventilés, à mon slip Jil, à ses bordures extra plates.

Soudain je m'arrêtais, il me fallait respirer. J'avais rajouté, j'avais ajouté. Sûrement la vitesse! Ou peut-être mon slip ouvert coupe comme le taille basse Everyday, dans un tissu agréable.

Un jersey doux et raffiné. Je m'en souviens maintenant.

 An advertisement for Solido Brosol. The top half features a woman wearing a white racing helmet, looking towards the camera. Below her is a blue model car. The bottom half shows a white model car in its packaging. The background is a vibrant red.

solido

- alegria dos colecionadores
- fascinação para crianças
- coleção para adultos

1/43

LAMBORGHINI
P.400 MIURA

2 heures du mat' !

Autant vous le dire tout de suite, les propos et les images qui suivent vont peut-être heurter les âmes sensibles. Si les images choc, vulgaires et racoleuses façon "Paris Match" vous indisposent, passez votre chemin !

Les photos ci-après auraient pu être prises de nuit, non loin des casinos bordant la promenade des Anglais. On y voit quatre jeunes hommes posant fièrement près de leurs autos de rêve. C'est leur tenue qui laisse perplexe. Ou plutôt leur absence de tenue car nos quatre esthètes sont en slip. Disons-le franchement : bien que mai 68 et la libération des mœurs soient passés par là, une tenue correcte restait de rigueur en ces lieux bien famés.

Deux hypothèses pour expliquer cette exhibition incongrue. La première est que ces malheureux ont tout perdu au casino. Vous connaissez certainement l'expression "y laisser sa chemise" ! Ce qui semble bien être le cas ici. Même le pantalon et les chaussures y sont passés. Par contre, dans un sursaut de lucidité qui n'appartient peut-être qu'aux amoureux fous de belles mécaniques, ils ont su s'arrêter à temps et ne pas jouer les clefs de leurs voitures. Cela leur permettra au



moins de rentrer chez eux, et surtout de revenir dès demain en ce lieu de perdition.

L'autre hypothèse, plus vraisemblable, serait que la direction du casino n'a pas voulu s'encombrer de quatre autos déjà sur le retour au milieu des années soixante-dix. La Lamborghini Miura, certes très esthétique, faisait figure d'antiquité face à la nouvelle Countach. De plus, tout le monde en connaissait la fragilité mécanique et le conséquent budget d'entretien.

On constate néanmoins le manque de clairvoyance de ces dirigeants quand on sait à quel prix les Miura se négocient aujourd'hui. Dans l'enfer du jeu, même eux pouvaient manquer de sang froid.





Publicité Jil

Enfant, j'adorais contempler le parking devant l'entrée du casino. C'était l'assurance de pouvoir admirer quelques voitures sportives. J'ai mis du temps à comprendre que tout cela n'était qu'une mise en scène de la part des voituriers, consistant à garer les autos les plus spectaculaires devant le casino pour attirer le regard des badauds et les inciter à entrer. Elles servaient donc d'appât, comme les lumières dans la pêche au lamparo...

Dans les années soixante-dix, croiser une Lamborghini ou une Maserati dans la rue relevait d'un petit miracle. Ces autos étaient rares, même sur la Côte d'Azur.

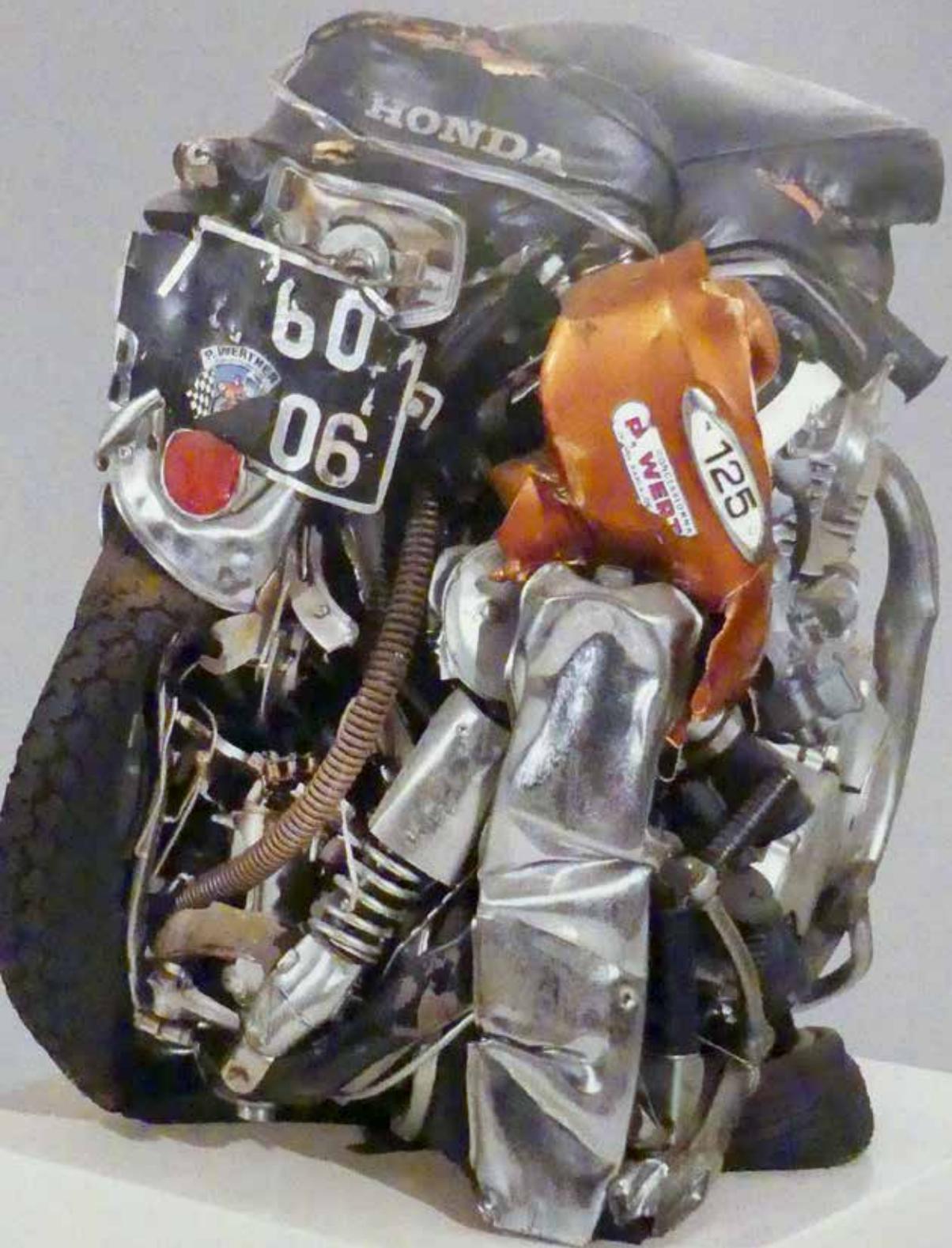
En 2019, elles sont presque banales à Nice, coincées dans la circulation urbaine entre le tramway, les vélos et même les trottinettes qui les dépassent allègrement. De voir ces pur-sang englués sur la promenade des Anglais a quelque chose de pathétique, qui

aurait sans doute inspiré les Martial Raysse, Arman ou Claude Gilli de "L'école de Nice", eux qui, dans les années soixante, fustigeaient à travers des gestes artistiques la société de consommation et d'accumulation naissante.

Je vais donc vous présenter une accumulation de Lamborghini et de Maserati digne de cette Ecole de Nice. Je n'ai pas poussé la ressemblance jusqu'à en faire, comme César, une compression car j'ai trop de respect pour mes miniatures. Par contre, qui osera une compression d'une vraie Miura? N'hésitez pas à m'envoyer des photos...



Edil Toys - Lamborghini Miura







Meboto - Lamborghini Marzal



Solido - Maserati



Edil Toys - Ferrari





Edil Toys - Mercedes-Benz



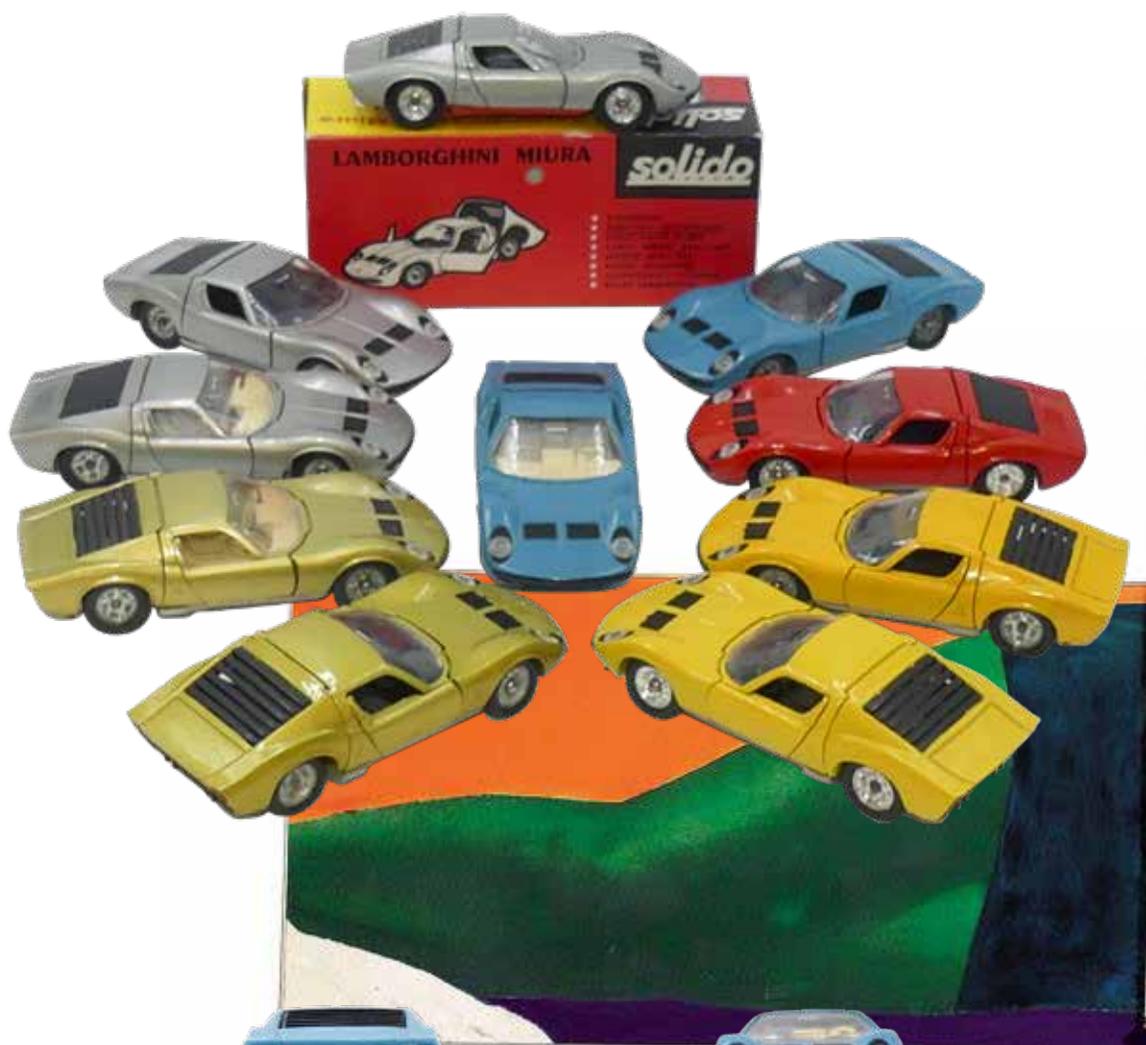
Edil Toys - Lamborghini Marzal



Meboto - Lamborghini Miura

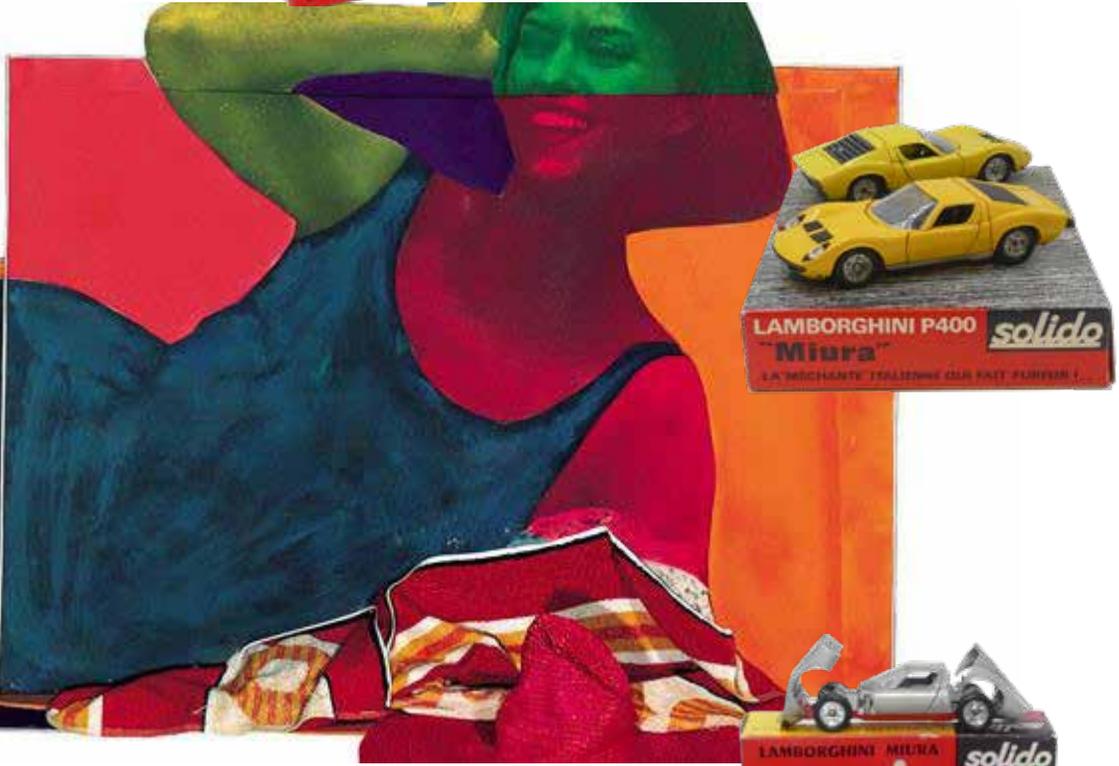






Solido Brosol - Lamborghini Miura

Solido Marx - Lamborghini Miura

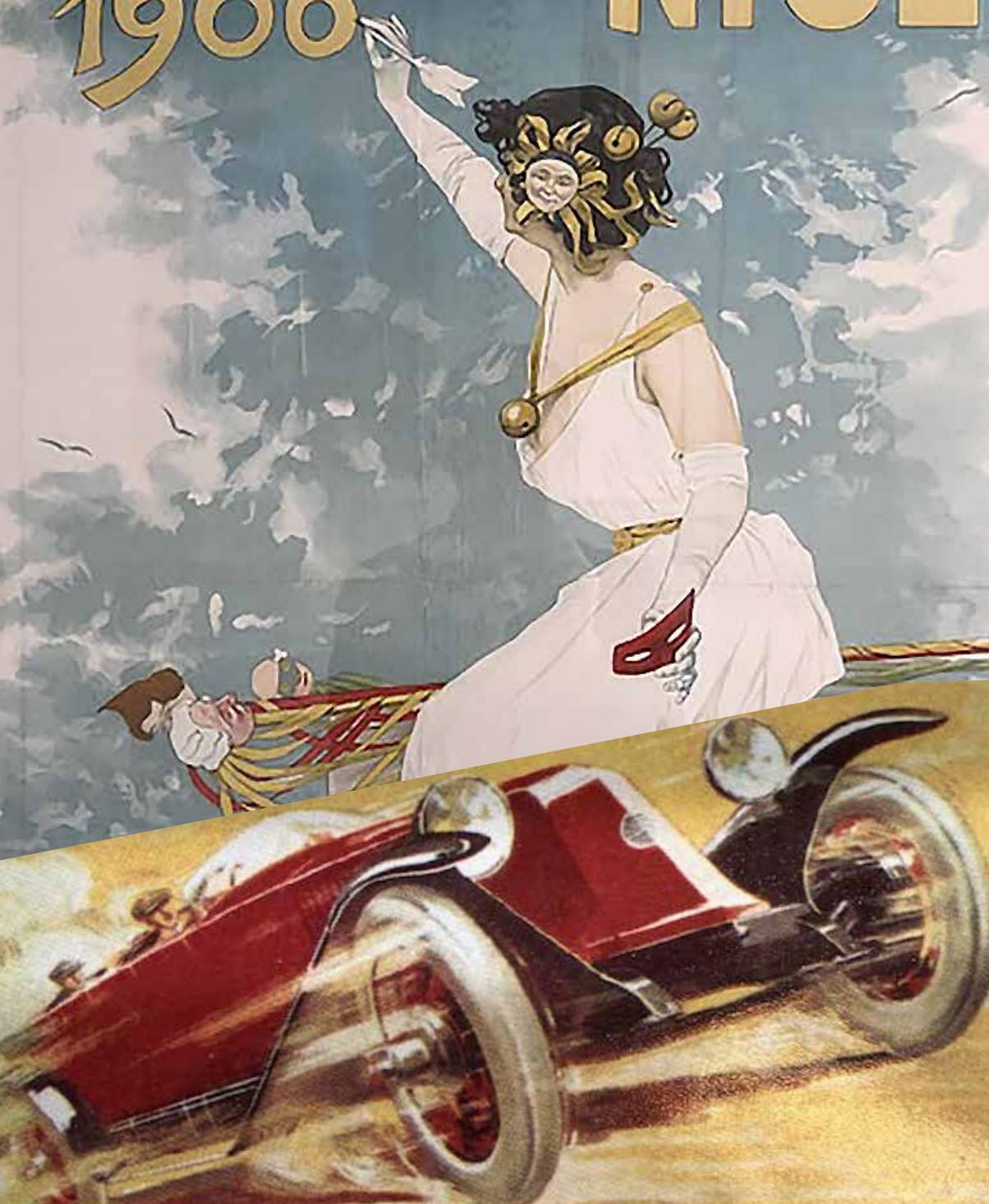


SOLIDO - Lamborghini Miura (variantes)



FETES DE NICE

1906





AMR & MRF - Ferrari



AMR - Ferrari



un grand succès populaire que seules tempéreront les premières mesures d'économie d'énergie au milieu des années soixante-dix.

La promenade des Anglais et son décor hollywoodien ajouteront une touche glamour aux photos immortalisant le départ et l'arrivée, et ce pendant presque 25 ans. Voir les Ferrari 250 GTO ou les Matra 650 remonter la célèbre avenue noyées dans la circulation urbaine a quelque chose de réjouissant. Ces bolides étaient tenus de respecter les règles de circulation en vigueur, comme toutes les autos sillonnant les routes de France : clignotants, éclairage, silencieux d'échappement et limitations de vitesse sur les parcours de liaison entre les différentes épreuves chronométrées, sur circuit ou en course de côte.

L'histoire d'amour entre l'automobile et la promenade des Anglais va peu à peu s'éteindre. Petite touche par petite touche, l'automobile va perdre de sa superbe sur le front de mer. Dans les années soixante, la promenade est devenue une véritable autoroute urbaine à 6 voies déversant vers le



AMR - Ferrari

cœur de la ville son flot d'usagers. Pour le réguler, la municipalité va être contrainte de revoir son plan d'urbanisme.

La création de la voie Mathis à partir de 1962 permet d'absorber une partie du trafic sur un véritable doublement de la promenade des Anglais, et ce à partir de l'aéroport.

Plus tard, la voie gagnée grâce à la suppression du stationnement en front de mer sera mise à profit pour créer une belle piste cyclable, également empruntée par les rollers et les trottinettes.





Aludo - Vespa



ci-dessus, Cofalu - Lambretta
à gauche, Acedo - Bernardet



Aludo - Coffret Paris-Nice

Désormais, comme partout ailleurs, l'automobile n'est plus en odeur de sainteté dans le centre ville, associée qu'elle est aux problèmes de pollution, de sécurité, d'encombrement et de nuisances sonores. Petit à petit, sa place se réduit au profit d'autres moyens de locomotion. Le tramway a fait son apparition et se charge de désenclaver l'est et l'ouest de la ville.

Sur la promenade des Anglais, on assiste désormais à un étrange spectacle. Des autos sportives, survitaminées et vrombissantes font du surplace, noyées dans la circulation urbaine. Dépassées par les vélos et les trottinettes, elles agonisent dans un rôle métallique.

Au feu vert, leur boîte de vitesse séquentielle les propulse pour quelques secondes vers un nirvana de vitesse vite interrompu. Cette puissance étant totalement inadaptée aux règles de circulation actuelles, on peut légitimement se demander à quoi servent ces monstres mécaniques et si l'industrie automobile a su s'adapter aux contraintes de notre société.



Désormais, la pollution sonore que génère ce type de véhicule m'in-dispose. Bien qu'amateur de sport automobile, j'ai du mal à m'extasier devant les grondements de ces engins en milieu urbain. Certains passionnés peuvent s'enthousiasmer pour la "mélodie" qu'émettent certains moteurs dont le fameux V12 Matra. Des disques ont même été enregistrés pour enchanter cette race de mélomanes. Je leur conseillerais plutôt une visite au Palais Lascaris, musée niçois consacré aux instruments de musique.



France - Vespa



SOLIDO - Terrot

J'y ai repéré un instrument qui ne serait pas pour leur déplaire : la vespa ! Réalisé à partir d'un légume local, la cougourde, c'est sa taille et sa forme qui en déterminent l'utilisation. Séché et vidé ou non de ses graines, il sera utilisé lors des carnivals comme instrument à vent ou de percussion. Le son émis ressemble au bourdonnement d'un essaim de guêpes et c'est de là qu'il tire son nom : vespa – guêpe en italien. Rapprochant le bourdonnement de la guêpe du bruit émis par son scooter, c'est également ce nom que retiendra la firme italienne Piaggio pour son modèle fétiche.

Pas de doute, durant le carnaval, le joyeux bourdonnement émis par ces drôles d'instruments a de quoi réjouir. Je doute cependant qu'on l'apprécie au-delà de ces quelques jours de festivités. Jusqu'à preuve du contraire, aucun compositeur n'a intégré la vespa dans ses partitions...

En attendant, voici quelques reproductions en miniature des Vespa et autres scooters qui furent si populaires après-guerre. C'était le moyen de locomotion économique par excellence. Mon père gardait ainsi un souvenir ému de son Lambretta. Il n'avait pas

craint de rallier Compiègne à Romans dans la Drôme, avec ma mère sur la selle arrière. À l'époque, la Nationale 7 était la voie royale pour gagner le sud. Il aimait raconter leur périple, en particulier l'arrivée à destination sur les bords de l'Isère, où il s'était aperçu que leurs grosses lunettes de protection avaient laissé immaculée la partie du visage qu'elles recouvraient, alors que le reste avait changé de couleur.



Aludo - Vespa



Ça

c'est formidable!

chante **Gilbert BÉCAUD**



Vespa



Solido - Lambretta



France - Moto side-car pompiers



Aludo - Vespa



Solido - Lambretta



Nice to meet you



Mercury - Rolls-Royce

— — — — —

L'utilisation de la langue anglaise à tout propos, voilà qui a le don de m'exaspérer. En France, depuis une trentaine d'années, l'anglais s'est immiscé dans notre quotidien. Au départ cela reposait souvent sur des jeux de mots et se limitait aux slogans publicitaires. Puis, petit à petit, la contagion a gagné la radio et la télévision. De quelques mots isolés, on est passé à des phrases complètes. Les journalistes, en particulier les plus jeunes, n'hésitent plus à larder leur discours d'expressions plus ou moins anglaises, signe d'une "branchitude" extrême à laquelle je suis parfaitement hermétique. Ayant largement dépassé la cinquantaine, je suis dans l'état d'esprit qui était celui de ma grand-mère il y a quarante ans.

Pourtant, en arrivant à l'aéroport de Nice, la lecture du slogan publicitaire d'une compagnie de location d'autos sur la passerelle de débarquement, "Nice to meet you", ne me choque pas plus que cela et, quelques dizaines de mètres plus loin, l'enseigne "So Nice" dans la galerie de l'aéroport me laisse de marbre.

Habitude ? Résignation ? Non pas. Mais cela mérite quelques explications.

Au début du 18^e siècle, les Anglais ont été parmi les premiers à comprendre tout l'intérêt du pays niçois : climat, végétation, lumière ... et les casinos, bien sûr.

Lorsque la vie les contraignait à abandonner ce paradis pour rentrer dans leur pluvieuse contrée, ils vantaient à leur entourage, avec des trémolos dans la voix, l'idyllique région qu'ils venaient de quitter. Dans leur conversation, la ville est très vite devenue synonyme de beauté et la confusion s'est établie entre son nom et l'adjectif "nice" – beau/belle. Il y avait là comme une évidence.



Spot-On - Rolls-Royce

Deux siècles plus tard, la présence anglo-saxonne est encore importante à Nice. Nous avons pu le mesurer quand nous y avons cherché un pied-à-terre. Pendant la visite d'un appartement avec vue sur une partie du port, un agent immobilier nous a habilement entraînés sur le balcon. Alors que nous nous extasions sur le panorama, il nous asséna son argument majeur : "Vous voyez, là-bas, c'est la maison d'Elton John". Un peu abasourdi par la révélation, j'essayai de repérer ladite maison. "Là-bas, tout là-bas ?". "Non, pas à gauche, le petit point tout en haut, sur la crête. Vous voyez, le fort, l'antenne de télévision ? C'est là !"

Vous imaginez l'intérêt de pouvoir glisser dans la conversation qu'on habite face à la propriété d'une telle célébrité. Il n'est pas nécessaire de préciser que plusieurs kilomètres vous en séparent, ni qu'une partie des habitants de Nice jouissent du même privilège que vous !



Lone Star - Rolls-Royce



Lucky Toys - Rolls-Royce



Spot-On - Rolls-Royce



Et puis, Elton et moi, on s'est déjà rencontrés à Londres. C'était un matin, à South Kensington. J'attendais le début d'une vente aux enchères chez Christie's. Alors que j'étais assis à la terrasse d'un café, j'ai vu une Rolls-Royce blanche s'arrêter. Banal à Londres, me direz-vous. Deux hommes en sont sortis et ont terminé leur conversation sur le trottoir. S'il n'y avait eu un petit attroupement, je n'aurais pas prêté attention à la scène. Mais j'ai reconnu aisément Sir Elton. Quelques jeunes filles lui ont tendu une feuille de papier arrachée à leur agenda pour obtenir un autographe. C'était une époque où le portable n'existait pas. Elles avaient soumis très respectueusement leur demande.



Robin Hood - Rolls-Royce

Sur la promenade des Anglais, une petite plaque énumère les "célébrités" qui habitent la ville. Elton John est, bien sûr, cité. Signe de la fierté incommensurable des niçois, lors de la visite d'un autre appartement, un autre agent immobilier nous refit "le coup d'Elton John"! J'ai pu répondre cette fois d'un ton blasé : "Oui, je sais...". Cette petite histoire nous montre tout ce que la ville doit à nos amis anglais. À titre d'illustration, je vous propose un florilège de Rolls-Royce. Quelle autre auto pourrait symboliser aussi bien le luxe et l'extravagance anglo-saxons?



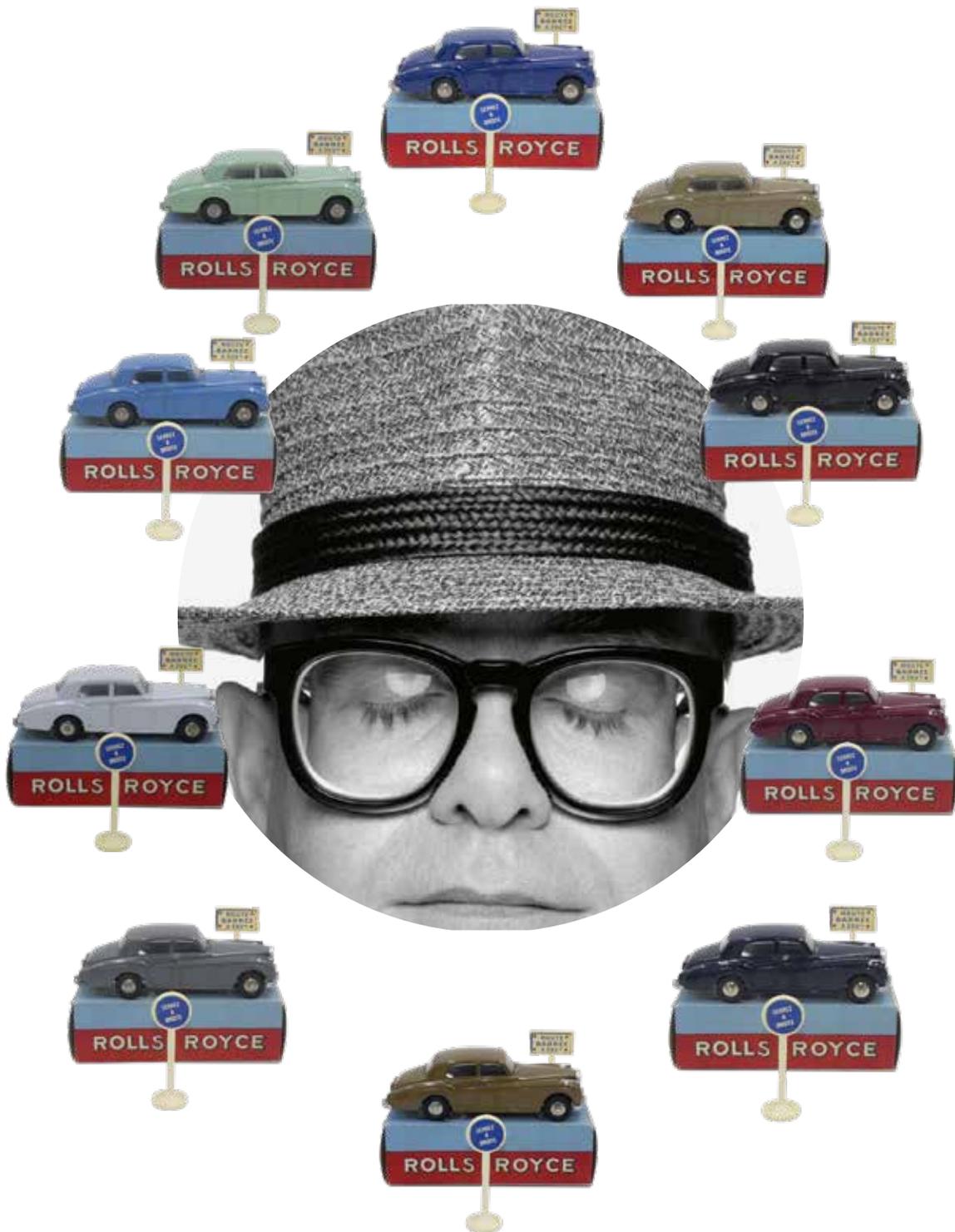
Lucky Toys - Rolls-Royce



Spot-On - Rolls-Royce



Spot-On - Rolls-Royce



Mercury - Rolls-Royce (variantes)





Le bleu Marmande



RD Marmande - Riley-Martin

"Alors que j'étais étendu sur la plage de Nice, je me mis à éprouver de la haine pour les oiseaux qui volaient de-ci, de-là, dans mon beau ciel bleu sans nuages, parce qu'ils essayaient de faire des trous dans la plus belle et la plus grande de mes œuvres"

Yves Klein



Yves Klein est né à Nice le 28 avril 1928. Il s'est fait connaître par ses peintures monochromes, symboles à ses yeux de la perfection. Une couleur s'est vite distinguée des autres : le bleu outre-mer. L'artiste rêvait de capturer sur sa toile l'infini du ciel et de la mer...

Il déposera son procédé de fabrication sous le nom d'IKB (International Klein Blue). Ce sont des chimistes de Rhône-Poulenc qui lui préparèrent, à partir d'un acétate de vinyle, une peinture répondant à son souhait : préserver l'aspect du pigment brut en séchant et capturer cet infini bleu. Utopie d'artiste.



RD Marmande - Simca Gordini

Comme Yves Klein, je suis, moi aussi, sensible à la couleur bleue. Le "bleu Marmande", vous connaissez ?

Il est certes moins célèbre que le "bleu Klein". Je vous vois hésiter, réfléchir. Marmande est une petite ville du Lot-et-Garonne, traversée par la Gironde. Elle est d'ailleurs plutôt célèbre pour une autre couleur, le rouge. Récemment, un article du journal "Le Monde" intitulé "L'autre rouge de Marmande", traitait, non de ses fameuses tomates, mais du petit vin local qui semble avoir bien des qualités. Aucune allusion cependant au "bleu Marmande".

Depuis ma tendre enfance, j'ai un amour particulier pour les bolides de couleur bleue. Au début du 20^e siècle, la coupe Gordon Bennet avait introduit l'usage d'attribuer les couleurs des voitures de course en fonction de la nationalité du concurrent. Ainsi, une auto engagée par un ressortissant français était reconnaissable à sa couleur "Bleu France".



Tekno - Cooper-Norton

Raymond Daffaure, citoyen de Marmande, est le seul à avoir offert aux collectionneurs la quasi intégralité de ces autos "bleues". En mémoire de cet artiste unique en son genre, j'ai décidé d'exalter dans mes vitrines un "bleu Marmande", clin d'œil au "bleu Klein". Au bas mot, Raymond Daffaure semble avoir créé plus de 4 000 références différentes où les autos françaises sont logiquement les plus représentées.

Je pense que très peu de gens se rendent compte du tour de force de ce maquettiste qui s'est fait connaître durant les premières expositions parisiennes du CIAM, dès 1959. À partir de là, il a bénéficié de la reconnaissance des premiers amateurs qui voulaient compléter leur collection par des modèles inédits.

Devant le succès des premières commandes enregistrées, il a quitté son emploi pour devenir maquettiste professionnel. Il le demeurera jusqu'à ce qu'un accident de santé le contraigne à arrêter son activité.

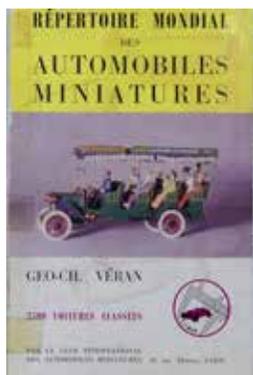
En attendant, dès 1959, notre homme se constitue un réseau d'acheteurs. Ces derniers lui commandent les

autos qu'ils rêvent d'installer dans leurs vitrines. Pour cela, ils n'hésitent pas à lui envoyer des documents permettant de reproduire le plus fidèlement possible le modèle convoité. Plusieurs autos "bleu France" figurant au départ du Grand Prix de Nice ont ainsi été immortalisées par les soins de Raymond Daffaure : Gordini, DB, Simca, entre autres marques françaises.

Il en fut de même pour cette Maserati d'origine italienne engagée par Raymond Sommer au Grand Prix de Marseille, disputé à la suite du Grand Prix de Nice en 1946. Le Français remportera l'épreuve, malgré la présence de Tazio Nuvolari. Raymond Daffaure a profité de l'occasion pour nous proposer cette Maserati bleue.

Ces RD Marmande confectionnées souvent sur la base d'informations communiquées par les clients sont de précieux témoignages d'une époque.

J'aime le côté "granuleux" des peintures. Les miniatures modernes reproduisant les bolides des années cinquante souffrent de peintures clinquantes, trop parfaites. Elles n'ont pas d'âme.



RD Marmande - Maserati



RD Marmande - Sacha Gordine



RD Marmande



RD Marmande
Sacha Gordine



RD Marmande - Riley-Martin



RD Marmande - Talbot Lago



RD Marmande



RD Marmande - Amilcar



RD Marmande - Delage



RD Marmande - DB Citroën



RD Marmande



nde - Sefac



RD Marmande - La Perle



RD Marmande - Alphi



RD Marmande - Ballot



nde - MAP



RD Marmande - Voisin



RD Marmande - Lombard



RD Marmande - Gordini



nde - Amilcar



RD Marmande - DG Coucy

S'il fallait nuancer, on pourrait relever les approximations, voire les erreurs de certaines créations. L'arrivée de kits sophistiqués et plus détaillés, au milieu des années soixante-dix, a donné à ces miniatures artisanales un côté obsolète, dépassé.

Pour ma part, mon intérêt pour les RD Marmande s'arrête à la période où la publicité a fait son apparition sur les voitures de course. Raymond Daffaure aurait dû recourir à la fabrication de décalcomanies, ce qu'il n'a pas fait, et c'est sur ce point précis, l'approximation de décorations complexes, que ses détracteurs l'ont attaqué. Dans les années quatre-vingt, il a essuyé beaucoup de railleries. Il est décédé dans l'anonymat, et même dans un certain dénuement.

Cependant, au regard du contexte, notre homme a accompli un travail exceptionnel, désormais salué à sa juste valeur. Il a fallu du temps pour apprécier le génie et l'abnégation de l'artiste de Marmande. Ses miniatures sont aujourd'hui prisées des collectionneurs qui ont enfin compris toute la richesse du témoignage.

Pour ma part, l'infini bleu, c'est dès l'enfance que je l'ai trouvé, un peu grâce à Raymond Daffaure dont les voitures bleues me faisaient vibrer.



RD Marmande -



RD Marmande - Delahaye



RD Marmande -



RD Marmande - Hispano-Suiza



RD Marmande -



Sizaire Naudin



RD Marmande - Panhard



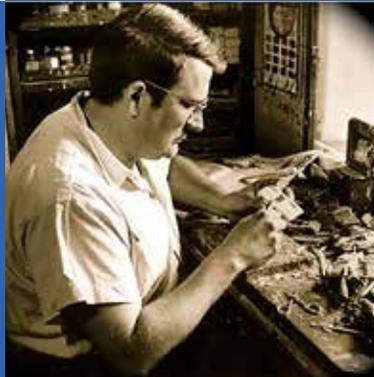
RD Marmande - Talbot Lago



RD Marmande
Delahaye



Clément-Bayard



RD Marmande - Salmson



RD Marmande
Simca Gordini



de - Talbot



RD Marmande - Richard Brasier



RD Marmande - Sacha Gordini



RD Marmande



RD Marmande
D.B. Panhard



RD Marmande - Gordini



RD Marmande - D.B. Panhard



RD Marmande



RD Marmande - Bugatti



RD Marmande - Delahaye



RD Marmande - Gordini



RD Marmande



RD Marmande - Talbot Lago



RD Marmande - Salmson



RD Marmande - Gordini



RD Marmande - Hispano-Suiza



RD Marmande - Simca Gordini



RD Marmande - Lorraine



RD Marmande - Rolland-Pilain



RD Marmande - Talbot



RD Marmande - Gobron Brillé



RD Marmande - Bugatti







Comme un avion sans ailes



Mercator -Gardner-Serpollet

C'est à Nice, en avril 1902, que s'est joué en partie l'avenir de l'automobile. Pour être précis, l'avenir de son type de motorisation. Car c'est sur la promenade des Anglais que Léon Serpollet, un des plus fervents adeptes de la traction à vapeur, a compris les limites de cette technique. Il venait pourtant de remporter l'épreuve, mais sans avoir atteint l'objectif qu'il s'était fixé : reconquérir le record du monde de vitesse qu'il avait battu l'année précédente, ici même, avant de le perdre quelques mois plus tard.

Dès le début de l'automobile, les constructeurs, appelons-les plutôt "artisans", choisirent le domaine de la compétition comme vecteur publicitaire pour démontrer le bien fondé de leurs produits. Les courses par étapes furent les premières à les voir s'affronter. Les drames survenus sur le Paris-Madrid de 1903 tempérèrent cependant leurs ardeurs.

C'est une des raisons qui menèrent à développer un nouveau type de compétition, plus facile à gérer pour les organisateurs car limité à un petit périmètre. Il consistait à rouler le plus vite possible sur une courte distance. C'est ainsi que naquit l'épreuve du kilomètre lancé.

À Nice, on comprend très vite qu'il faut se montrer créatif pour occuper durant l'hiver la forte colonie touristique. L'automobile ayant le vent en poupe, l'Automobile Club de Nice, premier club régional au monde, créé en 1896, imagine un ensemble de festivités sur 15 jours où l'automobile est reine et qui prend pour nom : "Semaine de Vitesse de Nice". Le moment phare de cette manifestation est l'épreuve du kilomètre lancé.





Mercator - Gardner-Serpollet

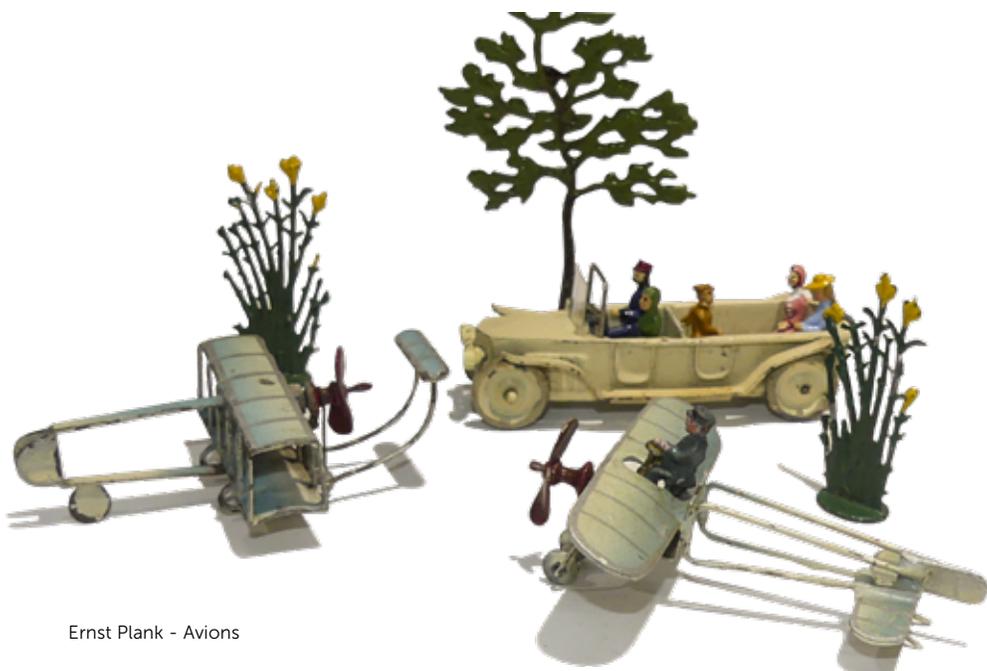
Léon Serpollet a choisi cette prestigieuse confrontation pour démontrer la pertinence de son choix de motorisation : la vapeur. Il a résolu deux des problèmes majeurs de ce type de propulsion : l'encombrement et le poids. Pour cela, il a inventé un "générateur à vaporisation instantanée". Armand Peugeot va d'ailleurs s'intéresser à ce projet avant de se tourner vers le moteur à combustion interne et c'est finalement un américain, Frank Gardner, qui va s'associer à Serpollet. La petite firme Gardner-Serpollet remporte un beau succès commercial au début du siècle grâce à trois types de moteur. Même Benz, pourtant à l'origine du moteur à explosion, montre son intérêt pour les progrès de Serpollet. Tout va donc pour le mieux. Une troisième victoire consécutive à Nice lui assurerait le trophée Rothschild.

Léon Serpollet va remporter l'épreuve mais ne pourra reprendre "son" record du monde, battu dès le 5 août 1902 par une Mors. Pire, il avouera après l'épreuve avoir eu peur – de l'explosion ! –, expliquant même avoir ralenti volontairement pour éviter le drame. Une victoire à la Pyrrhus en quelque sorte. Il a sans doute compris à Nice qu'elles étaient les limites de son véhicule.

L'avenir est bien au moteur à combustion interne. La traction à vapeur se réappropriera une seule fois le record mondial de vitesse, le 26 janvier 1906, grâce à Fred H. Marriott sur sa Steamer.



Mercator - Steamer



Ernst Plank - Avions



RD Marmande - Opel RAK 2 1928



Erzgebirge – Opel RAK 1 et 2



Britains - Railton

Kabo - Railton

Un constat s'impose. Nombre d'améliorations techniques du moteur à explosion ont été acquises grâce à l'aviation. On peut penser que l'automobile ne se serait pas développée aussi vite sans l'avion, non seulement dans le domaine de la motorisation mais aussi dans celui de l'aérodynamisme.

L'amateur de voitures de record sait combien ces autos destinées à aller toujours plus vite vont petit à petit ressembler à des avions sans ailes. Elles vont tout d'abord adopter leurs appendices aérodynamiques : ailerons, dérive verticale, cockpit, aérofrein et j'en passe. Les dérives disproportionnées de la Golden Arrow et du Bluebird 1933 ou le cockpit de la Railton Special sont de parfaits exemples de cette évolution. Sans parler de la taille exceptionnelle de ces engins.

La dernière auto propulsée par un moteur à explosion (et même deux en l'occurrence) détentrice du record du monde de vitesse sera la Railton Special de John Cobb, chronométrée à 633,79 km/h en 1947 sur le kilomètre lancé.

Au cours de la seconde guerre mondiale, les belligérants vont chercher à s'assurer la maîtrise du ciel. Les recherches sur le turbo réacteur vont vite aboutir. Comme on l'avait déjà constaté lors de la Grande Guerre, c'est dans les conflits armés que les progrès les plus sensibles sont accomplis. Les premiers avions à réaction opérationnels font leur apparition au début des années 40 mais il faudra attendre 1963 pour que l'on installe ce type de motorisation sur une auto – disons plutôt un avion à trois roues dépourvu d'ailes. La ressemblance avec les jets de l'époque est frappante.

Sur son Spirit of America, l'américain Craig Breedlove établira un nouveau record du monde de vitesse terrestre à 657,11 km/h, avant de le porter à 966,96 km/h deux ans plus tard sur le Spirit of America Sonic 1 !

La conquête spatiale et les progrès accomplis dans le domaine des propulseurs feront ressembler les dernières autos de record à de véritables fusées sur roues. C'est ainsi que l'on peut décrire au mieux le Blue Flame de Gary Gabelich.

Quand le vent vient de l'ouest, les avions proposent aux badauds assis face à la mer, le long de la promenade des Anglais, un spectacle digne de celui qu'offraient les intrépides pilotes s'efforçant de maintenir leurs bolides en ligne lors de leurs tentatives de record sur cette même avenue. Des témoignages rapportent que la chaussée était alors pavée de manière irrégulière, rendant ces tentatives extrêmement aléatoires.



Jo Hill co - Blue Bird



Mercator - Spirit of America Sonic 1



Speed Story - Blue Flame



Speed Story / Tomy / GAS Magazine- Blue Flame



J. Shinton - Flying Caduceus



J. Shinton - Flying Caduceus



J. Shinton - Spirit of America Sonic 1



Profichet - Green Monster



Profichet - Green Monster



J. Shinton - Spirit of America Sonic 1

Rédaction
Isabelle et Vincent Espinasse

Relecture et corrections
Bruno Dufresne

Conception graphique
Guillaume Philippe

Illustrations

3^e de couverture :

Citation d'Yves Klein, dans un article de l'Express "L'école de Nice"
image extraite du film *Du côté de la côte* d'Agnès Varda, 1958

P 3 © Ben Vautier, *En vente, ligne d'horizon*

P 4 © DR, Photographie de Gigi Villorosi et de son mécanicien

P 6 © DR, Photographie de Jean Behra

P 16,18 Publicité Jil

P 19 © César Baldaccini, *Compression de motocyclette*, 1971

P 20 Publicité Ferrari

P 23 Publicité Lamborghini

P 24-25 © Martial Raysse, *Soudain l'été dernier*, 1963

P 27 Publicité Renault 40 ch

P 29 © DR, photographie du grand prix de Nice

P 30 © DR, carte postale vue aérienne de la promenade des Anglais
et photographie noir et blanc

P 33 © DR, carte postale

P 36 © DR, portait d'Elton John

P 41 © Terry O'Neill, portait d'Elton John

P 42 © DR., Jeanne Moreau sur la plage de Nice lors du tournage de « La Baie des Anges »
et photographie de Brigitte Bardot

P 44 © Yves Klein., *Monochrome bleu*, 1960

P 45 © Yves Klein., *Saut dans le vide*, 1960

P 46 et 49 © DR, photographies de Raymond Daffaure

P 48 © Yves Klein., *Victoire de Samothrace*, 1962

P 55 © Martial Raysse, extrait de *Nissa Bella*, 1964

P 55 © Nicky de Saint Phalle, extrait de *Je t'aime*, 1971

Les photographies d'affiches sont issues d'expositions au MAMAC et au musée Masséna de Nice.

Bibliographie : *À propos de Nice 1947-1977*, éditions Somogy, sous la direction d'Hélène Guenin.

Impression Multi Service, Pantin
Retrouvez-nous toutes les semaines sur le blog
autojauneblog.fr
et tous les jours sur le site
www.autojauneparis.com
www.autojaunejunior.com





Retrouvez-nous sur
www.autojauneparis.com
www.autojaunejunior.com
Cet exemplaire ne peut être vendu.