



# MONTAGE

**J'**ai monté pour vous la Ferrari 250 GT Berlinetta Lusso de X. Elle est très bien présentée dans une boîte vitrine qui permet de tout voir avant d'acheter et sans avoir à ouvrir la boîte. Le bon moyen pour satisfaire tout le monde. En effet, une boîte déjà ouverte se vend mal. Soyez franc, vous préférez une boîte vierge non? moi aussi. Revenons-en à notre Ferrari. D'une esthétique discutable pour certains, elle a néanmoins ce charme magique dégagé par les belles italiennes: capot légèrement plongeant, un nez un peu bizarre et une calandre à dévorer du bitume, arrière court et plus étroit et surtout une surface vitrée importante. Tout cela en fait une auto aux formes très arrondies et je trouve qu'elle a fort bien vieilli et qu'il est encore difficile de lui donner son âge. Essayez donc! Eh bien elle a 21 ans. Pas mal non pour l'époque.



Revenons-en à notre modèle. Du bon travail certes, c'est même un très beau modèle mais son prix élevé est justifié. Il ne souffre à mon avis que deux ou trois critiques: gravure en creux un peu large (trop à son goût) et les pots d'échappement quelque peu généreux. Passons aux choses sérieuses. L'état de surface est excellent et l'ébavurage minimum. De même le masticage est réduit au minimum: bas de jupe arrière + un poil sur le pavillon et le capot. Le métal est parfois un peu poreux à ces endroits et il faut garnir un peu. Apprêt et peinture. Merci au fabricant de fournir une liste de couleurs de carrosseries et d'intérieurs. Cela pose souvent des problèmes.

L'intérieur est fidèle et détaillé avec un choix de tableau de bord: conduite à droite ou conduite à gauche, au gré de votre fantaisie. Le tableau de bord est toujours noir. Ne l'oubliez pas. Comme



Photos n° 1, 2 et 3 Ferrari 250 lusso berlinetta X

vous le voyez, moi j'ai oublié!! Décalques pour les instruments de bord et même pour le centre du volant: excellent. Rien ne manque, ni le frein à main ni même le rétroviseur intérieur. La suite des opérations verra apparaître un problème. En effet, il est délicat d'assembler châssis et carrosserie. Il faut ajuster l'intérieur avec les vitres en place. Ce n'est pas insurmontable, il suffit d'un peu de patience. Il convient de signaler aussi que les roues sont très belles: attention, les roues droites et les roues gauches ont des papillons différents (comme les vraies!).

Le reste des accessoires ne pose guère de difficultés, à part peut-être le pare-choc arrière, méfiez-vous. Une fois terminée la Lusso est tout à fait digne de figurer dans la vitrine des plus exigeants.

Au fait, la mienne est rouge avec un intérieur cuir fauve; et la vôtre?

Au total un bon modèle pour environ 190 F. Autant que vous le sachiez, une Lusso échelle un se négocie à l'heure actuelle environ mille fois plus cher. Même le rêve a ses limites...



Ferrari 312 P.

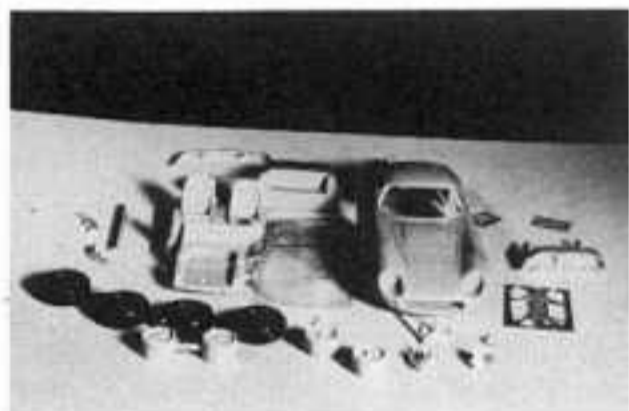


# NOUVEAUTES

**Q**uoi de neuf docteur? Beaucoup de choses en fait! Et, qui plus est, les liste suivante n'a pas la prétention d'être exhaustive. Commençons par les fabricants industriels ou semi-industriels. Norev propose une Ford Escort XR 31 et une Citroën BX. Des modèles attendus mais que je n'ai pas encore vus. Il semblerait également que Vitesse soit en train de nous mijoter une Porsche 956, une longue, puis une courte. La longue serait semble-t-il prévue pour le début de 1984. Les premiers bruits font état de onze versions... La bonne facture de la Lancia 037, le premier modèle sorti par ce fabricant en milieu d'année, nous permet d'espérer un beau modèle. Les seuls doutes viennent du fait que la Corvette sortie par la suite n'est pas tout à fait ce que l'on attendait. Nous en reparlerons bientôt. En ce qui concerne les modèles artisanaux, c'est carrément l'abondance. Tout d'abord saluons la naissance d'une nouvelle marque: Prova Modelli. C'est anglais (si, si!) et bien sûr dédié exclusivement à la marque Ferrari. Le premier modèle est une Ferrari 312 P,

1000 km de Brans Hatch (Amon Rodriguez 4<sup>e</sup>). Série de 100 exemplaires montés et vendus 20 f pièce en Angleterre. Ce n'est pas si cher et la qualité reste à vérifier.

Il paraîtrait, chers amateurs de GrC que Ferrari s'apprête à nous sortir celle que vous attendez: la Sauber. Ce n'est qu'une rumeur. Prions mes frères. Starter ajoute une version de Porsche 956 à la série existante. Il s'agit de la Boss des 24 H du Mans 83. Bel exploit! Au bas mot il y a 2 bonnes heures à passer pour poser les décals. Cependant, elle doit être très belle une fois finie. Une Ferrari 250 GT expérimentale suivra, mais elle n'est pas encore arrivée au moment où je vous parle. Affaire à suivre. Une Ferrari aussi chez Record: une Dino 246 GTS, apparemment peu critiquable. Plus prolifique, Provence Moulage nous a gratifiés de plusieurs modèles: une magnifique Facel Vega HK 500 coupé que je me permettrai peut-être de monter pour vous. Elle est accompagnée par une Ferrari 275 GTB, une Ferrari 275 GTS, une 403 coupé Chapron et une 403 Cabriolet Transkits sur base Heller. Du bon travail. Chez Automany également une avalanche de nouveautés. Une 201 Coupé d'affaires sur base Eligor, très mignonne et qui plus est et facile à monter. Une BMW M1 IMSA 82 pour le Transkit Robustelli reproduisant celle vue aux 24 H du Mans 1982. C'est en résine, fin et propre. Une Porsche 928 S sur base Heller. Des jantes spéciales et des pneus souples. Bien vu et bien fait. Pour finir une traction Citroën dite américanisée. Calandre spéciale, phares différents et marchepieds. Prototype



Ferrari 275 GTB 2 Provence Moulage.

signé Devos: une garantie. Le modèle est original même si le thème ne l'est plus.

Pour finir sachez que ce fabricant nantais a mis en chantier la Citroën BX des Mille Pistes. Chez Robustelli pour finir plusieurs transkits, une BMW M1 du Mans 82 IMSA: qualité habituelle, décals cartograph, rien à dire. Sont parus également 2 transkits pour la BMW 528 i de Gama: Lucky Strike et Enny. On peut également les acquérir avec la base peinte en blanc. Restent à venir 3 transkits pour BMW 635 G.A.: Bastos, Eterna et Lucky Strike et deux transkits pour R5 Turbo Momo et Per-



Ferrari 246 GTS Record.

rier Jouet ainsi qu'une pochette d'accessoires pour améliorer vos Porsche 956... C'est à peu près tout pour l'instant. Que ceu que j'ai oublié me pardonnent. Bon travail à tous et au mois prochain.



## PRESENTATION CONSTRUCTEUR



Volvo P 1800 (réf. 825 - 1963), Volkswagen 1500 (réf. 828 - 1962), Ford Taunus 17 M (réf. 823 - 1957).

**L**e mois dernier je vous avais donné des idées de thèmes et j'ai pensé qu'il vous plairait d'en savoir un peu plus long. Je me propose donc de vous présenter quelques thèmes plus ou moins courants au fil des mois. Ce mois-ci, il s'agit d'une firme de jouets: Tekno. C'est une des firmes classiques comme Dinky Toys, Solido, Marklin, CIS ou autres. Tekno est une firme danoise qui a sorti des miniatures au 1/43 (environ) en zamac de 1947 ou 48 jusqu'à la fin des années soixante. Tous les modèles Tekno ont un côté un peu naïf très séduisant. Certaines reproductions sont assez fidèles, mais il faut bien

le dire il y a des loupés. Malgré cela les miniatures Tekno sont très cotées et assez rares. Il y a assez peu de collectionneurs de Tekno en France. Ils sont plus nombreux dans les pays du nord de l'Europe où les modèles se sont mieux vendus. Les modèles correspondent mieux au paysage automobile de ces pays. La production est en grande partie composée de véhicules allemands. Beaucoup de Volvo également ainsi que quelques Buick, Dodge, Packard et Ford pour l'essentiel. A noter également des Triangel.

Il s'agirait d'une firme danoise mais je ne dispose d'aucune documentation à ce sujet.

Les Dodge et Buick sont identiques. La seule différence tient aux enjoliveurs de roues marqués Dodge ou Buick selon le cas. Tous ces modèles ont des décorations très belles et variées. Ce sont des



Dodge Ambulande (réf. 731 - 1949).



Mercedes 230 SL cabriolet (réf. 928 - 1965).

jours. Il faut dire aussi que les modèles Tekno ont toujours été chers et ils se sont moins bien vendus à cause de cela aussi.

Par la suite naissance de la série 800, Jaguar XK 120 Cabriolet en 1950 et aussi de l'Alfa Romeo Freccia d'Oro Cabriolet. Je crois que le plus grand intérêt de ces modèles est d'être les deux premiers de leur série. Après cela viendront les VW publicitaires. Nouvelle image de la maison. Un grand nombre de ces VW publicitaires, fourgons et pick-up, verront le jour. De plus, il y aura une profusion de publicitaires promotionnels! Une collection dans la collection. Je me demande si quelqu'un sait combien il en existe! Les modèles apparus en 1955 (je crois) seront remplacés en 1960 par une autre génération. La 2<sup>e</sup> série de modèles est légèrement plus grosse. Elle est



**Volvo Falk Zonen (réf. 459 - 1970).**

aussi moins grossière. Et à nouveau les publicités vont fleurir. Parallèlement il sera produit des Ford Taunus Transit. Là aussi deux fabrications: une



**Volkswagen Polis (réf. 819 - 1968) et postes danoises (réf. 819 - 1968).**

première série en 1955. Dix ans plus tard deuxième série avec là encore une nette amélioration dans l'esthétique. Les autos aussi ont beaucoup progressé dans la même période. En 1962 la Jaguar E et la Mercedes 300 SL apparaissent. Tout s'ouvre! Pour l'époque c'est plus que bien! Et en plus elles sont dotées d'une direction extraordinaire. En effet, lorsque l'on actionne la direction de la plupart des modèles, on le fait en les penchant du mauvais côté. Eh bien là c'est exactement le contraire. Si aujourd'hui ces deux autos sont les plus connues de la production de cette firme, on n'en mesure pas toujours l'intérêt.



**Scania 76, 1<sup>re</sup> série porte-pelle Ackerman (réf. 861 - 1964).**

Mais Tekno c'est aussi une superbe série de poids lourds. Des Dodge (voir photo) ou Triangel des débuts, il semblerait qu'il y ait eu également 2 séries. Je n'en suis pas sûr en ce qui concerne les Triangel mais je possède un Dodge dont l'échelle doit avoisiner le 1/60<sup>e</sup>. Je dois bien admettre ne rien savoir à ce sujet. La série de poids lourds la plus marquante est sans doute celle des Scania 75 et 76. Elle est aussi la plus importante. En effet lorsque la série 75 devient 76 les décals latéraux de capot moteur changent. Mais ce n'est pas tout. Une vitre latérale supplémentaire apparaît. En plus il reçoit un moteur et un capot ouvrant. C'est assez peu courant

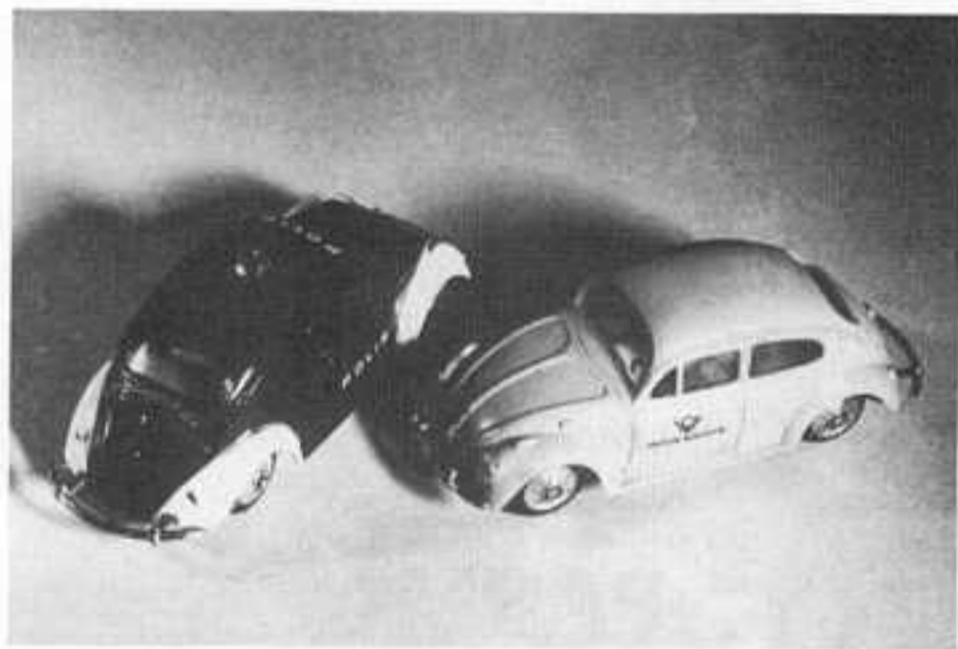


**Camion + remorque (Dodge?).**

sur les poids lourds pour être signalé. Mais la finition soignée et la qualité des modèles Tekno en font des modèles chers. Trop chers! Les ventes devenant insuffisantes, il faut trouver des expédients. Des modules simplifiés seront vendus en supermarché. Ce ne sera pas suffisant. La Porsche 911 S et la Toyota 2000 GT seront les dernières Tekno. Par la suite de nombreuses marques



**Volvo semi-remorque citerne Shell (réf. 434 - 1963).**



**Les Ford Taunus Transit 2<sup>e</sup> série : postes danoises (réf. 415 - 1968), ambulance (réf. 415 - 1968).**



**Quelques utilitaires VW :**  
 - un taxi 1<sup>re</sup> série (410 - 1957).  
 - un pick-up Shell (réf. 406 - 1963) (2<sup>e</sup> série).  
 - un pick-up Firestone (réf. 410 - 1966) (2<sup>e</sup> série).  
 - un pick-up Pompiers (réf. 408 - 1962) (2<sup>e</sup> série).

reprindront des moules Tekno: ce seront tout d'abord Kirk au Danemark. Ce seront aussi Valco, Models Produits et aussi Joal en Espagne. Par la suite la marque Tekno réapparaîtra, mais en Hollande cette fois. À de rares exceptions près ce seront surtout des poids lourds qui seront fabriqués. Il y a de nombreuses reprises de moules, puis par la suite des modèles originaux. La marque existe toujours et produit des poids lourds de très bonne qualité et l'esprit de la marque est relativement bien perpétué. Toutefois pour la plupart des amateurs seuls les Tekno Danemark méritent notre attention. À vous de vous faire une idée...