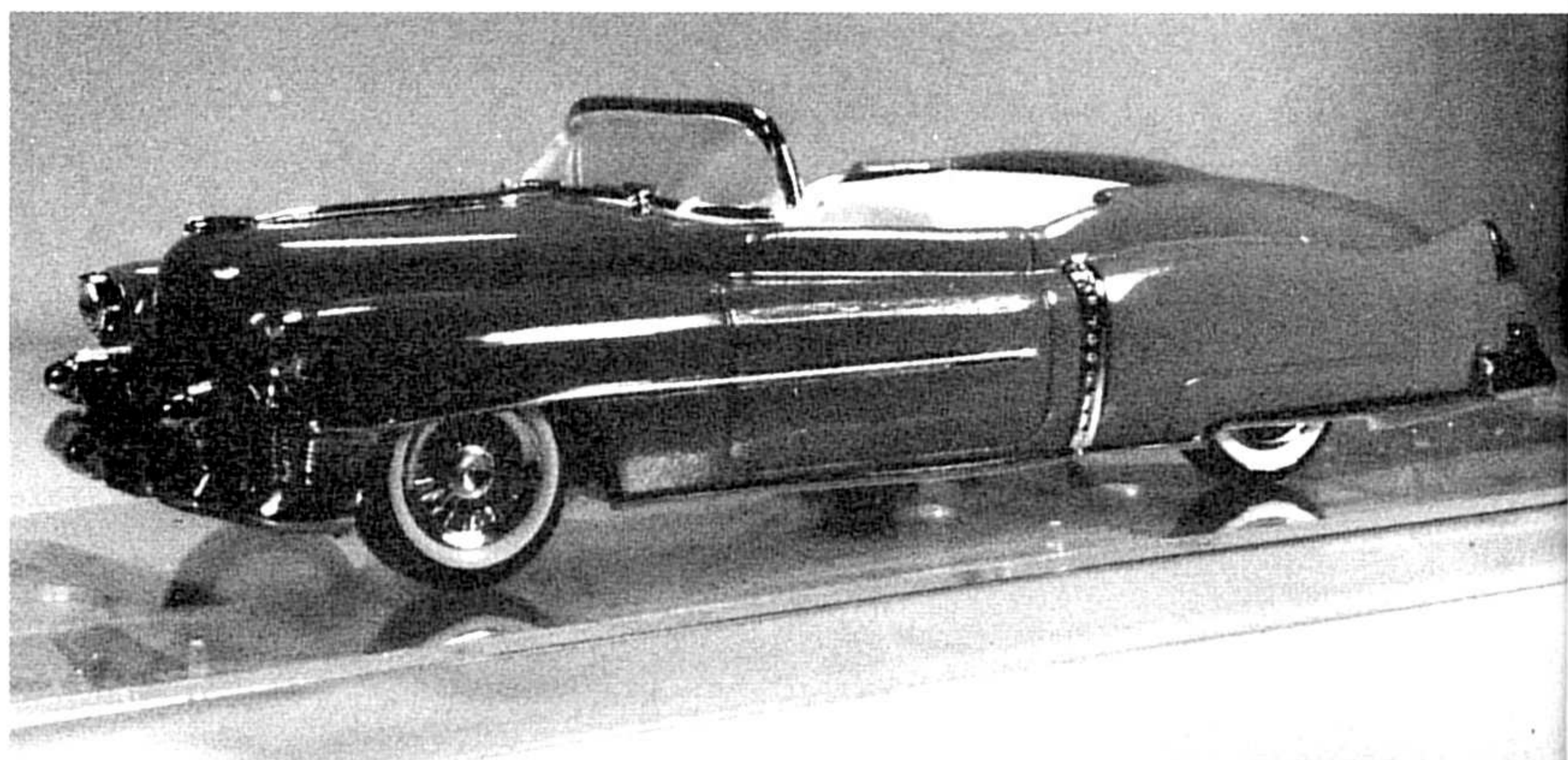


LE 1/43^e: LA PASSION DU MODELISTE



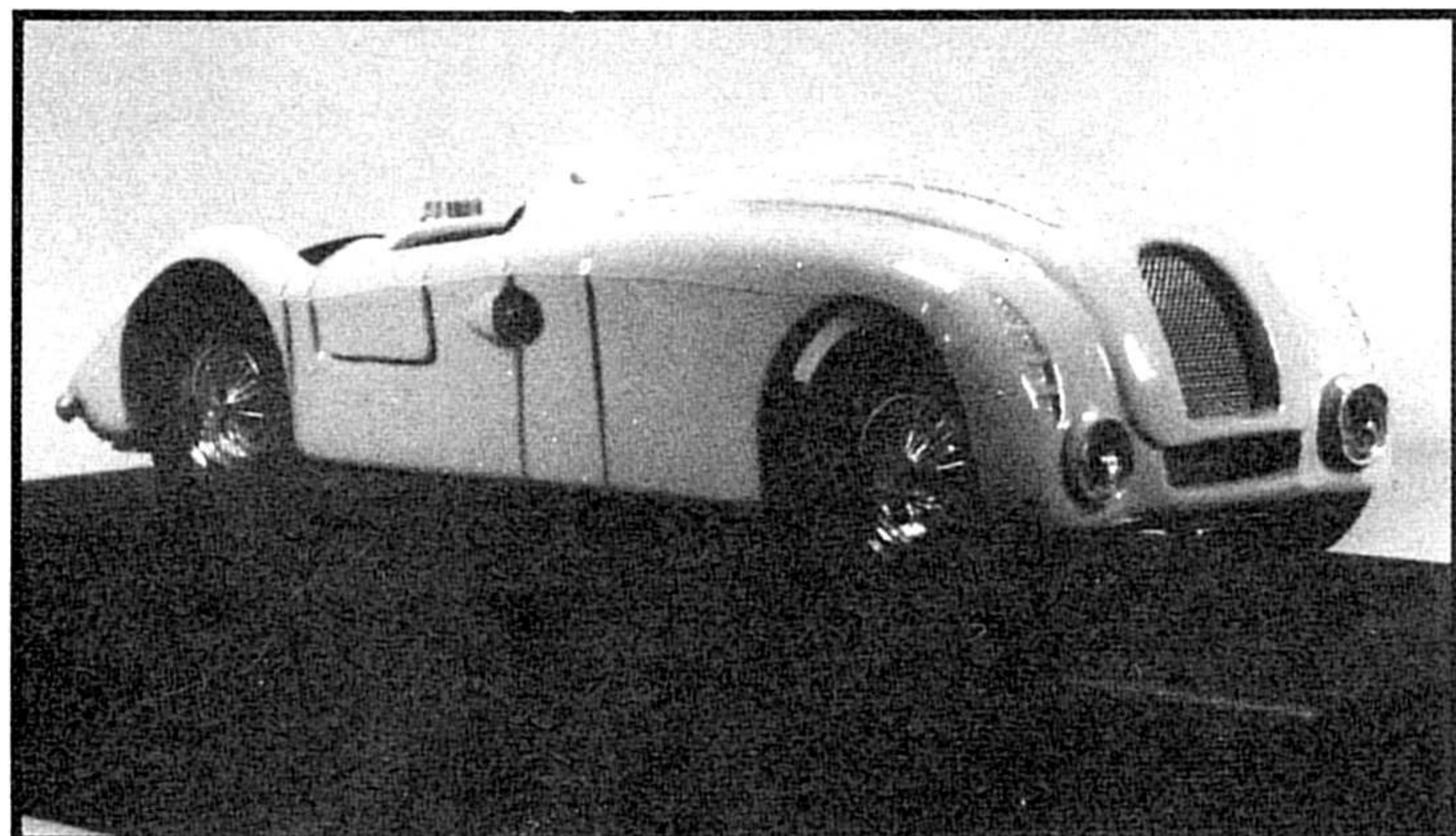

Eligor Porsche 911 Targa. Une autre Norev en métal.



Vitesse Cadillac Eldorado 1953. Des comme ça, on ne s'en lassera pas de si tôt.



MVI Peugeot 205 Multi. Pourquoi pas ? Il ne manque plus que la berline.



Sibur Bugatti 57 S Tank 1^{er} Le Mans 1937.

NOUVEAUTES

Si le printemps fait naître en vous une ardeur nouvelle, si votre porte-monnaie tient le coup, si votre banquier ne joue pas les rabat-joie, et surtout enfin si vous n'avez pas d'autres idées en tête, vous trouverez largement de quoi vous occuper en lisant les quelques lignes qui suivent. Autant vous le dire sans plus attendre : l'actualité est fournie et tout le monde a beaucoup travaillé, Eligor notamment qui vient de commercialiser deux modèles d'un coup, une Porsche 911 Targa et une Ford Cortina 1965, plus quelques nouvelles versions compétition de la DS avec des decals à poser. Les versions se multiplient à cadence élevée chez Eligor.

La Porsche et la Ford quant à elles ne diffèrent guère des Norev que par leur matériau et leurs roues, et pour tout dire nous avons là deux modèles de facture tout à fait acceptable, pour ne pas dire plus Solido en plus de quelques nouveaux coloris dans sa gamme, Age d'Or s'est penché sur la 205 GTI.

Mis à part ses vitres jaunes d'un goût douteux, cette petite auto possède de bonnes qualités de reproduction et recevra, je pense, un accueil des plus favorables.

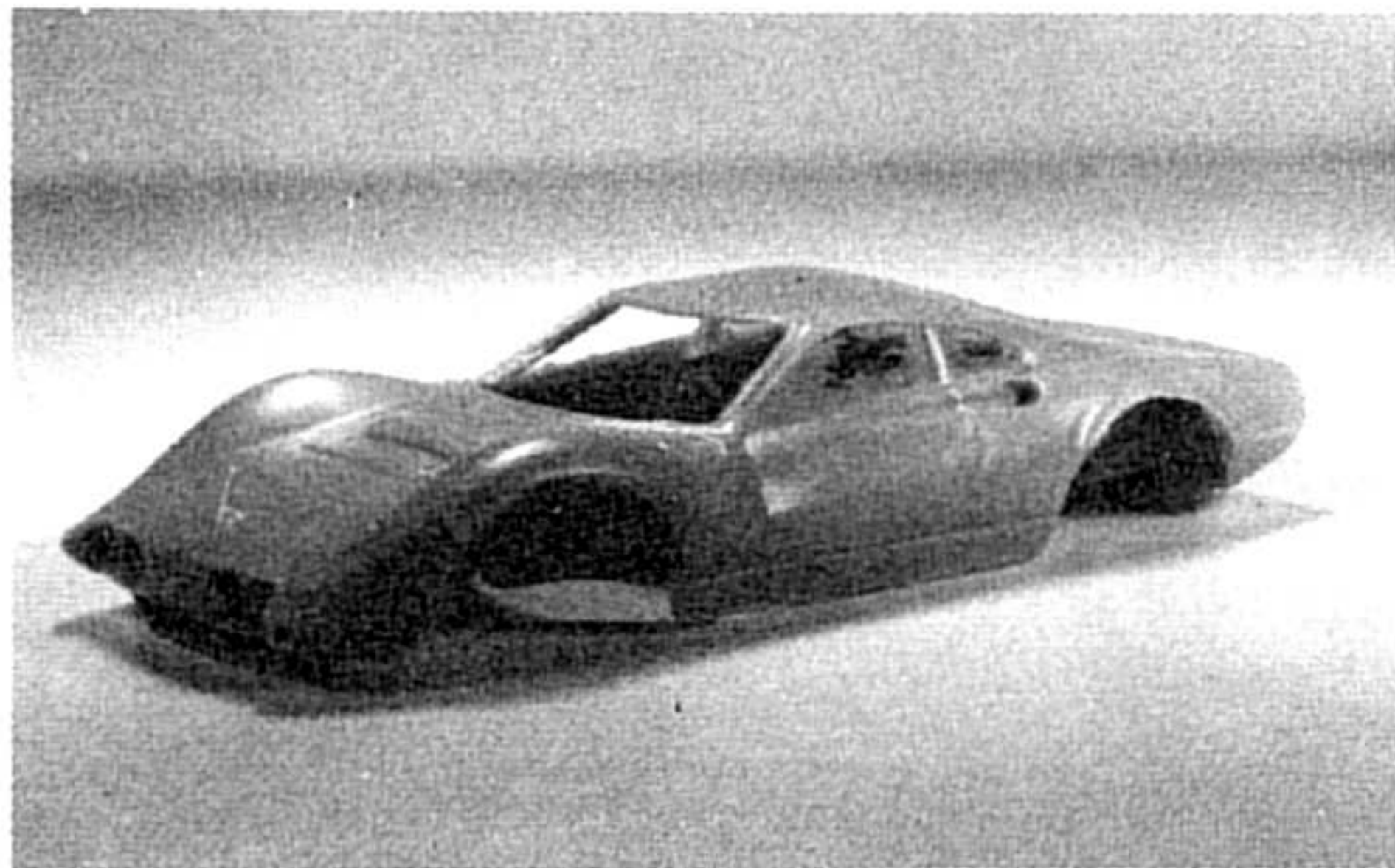
Corgi Toys nous gratifie de trois nouvelles versions du Thorneycroft van 1929, par ailleurs très joli, à savoir : Duckham's Oil, Nurdin and Picock et Huntley and Palmers. Bien décorés et bien peints, ces modèles sont bien plaisants, mais là aussi la série a tendance à s'allonger, et de peur de devoir en acheter plusieurs dizaines, certains collectionneurs com-

mentent à les boudier.

Les Porsche 356 de Brumm réapparaissent avec la conduite à gauche cette fois, en attendant peut-être celles à volant central ?

NZG continue de nous faire parvenir des Porsche qui, bien qu'un peu naïves, ne nous déplaisent guère. Il s'agit cette fois de la 944 et de sa grande sœur la 944 Turbo. Les teintes de ces modèles n'ont rien à envier à celles de Stuttgart et, avec un minimum de finition, vous aurez des modèles dignes de bien des kits.

Vitesse a frappé un grand coup en mettant sur le marché sa Cadillac Eldorado 1953. Sans parler de la taille de ce modèle, il faut bien dire que ce modèle vaut le coup d'œil. Le choix du modèle déjà a été bien vu et la réalisation, surtout à ce prix, est à la hauteur. Six couleurs vous attendent et, en plus, une version avec le président Eisenhower.



Ceven Kit Dino 206 Special Salon de Paris 1965. Les modèles de salon semblent retrouver un public.

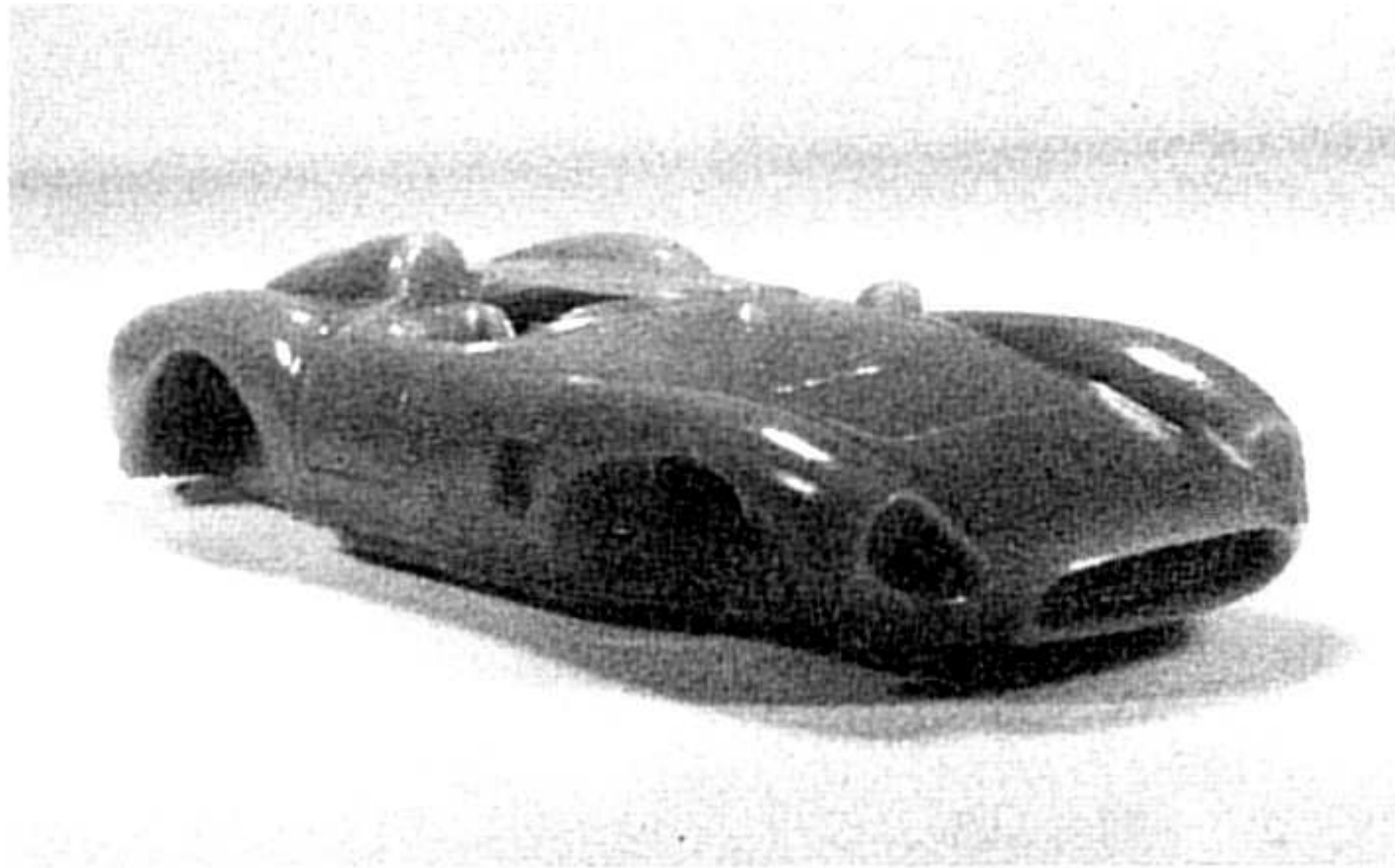
Avec elle, et éclipsées il faut bien le dire, trois nouvelles versions de la 205 T 16, soit : Salon 1^{er} au Rallye du Portugal 1985, et les 205 Peugeot Deutschland et Peugeot Italie. Rien de changé dans la qualité et la présentation de ces modèles qui permettent de bien cerner le thème 205.

Sibur propose un nouveau vainqueur du Mans : le tank Bugatti 57 S vainqueur en 1937. Bonne idée, car il était devenu très difficile de se procurer la John Day, et celle-ci y gagne à la comparaison (!). Pas la John Day !!! Cependant des progrès sont encore attendus, notamment au niveau des plans de joint des moules. La Maxi 5 Turbo, déjà vue, se voit parée de la décoration 33 Export qui est, à mon avis, la plus jolie.

La March 85 G a tenté Tomica, et cette marque japonaise nous propose deux versions de ce modèle : une Nissan et une Dunlop. Pas de quoi s'extasier, d'autant plus que le prix de vente de ces modèles me semble un peu élevé, pour ce qui n'est après tout que du jouet.

Automany continue la série des Ferrari 250 GTO améliorées, toujours proposées avec des roues rayon et des decals permettant de réaliser des versions des 24 h du Mans de 1962 et 1963. A ce prix-là, pourquoi ne pas se payer tout le plateau ?

Nouveau venu dans notre monde, Turbo présente comme premier modèle une Camaro des 24 h du Mans 1982. Pas la « petite » déjà vue chez Automany ou Provence Moulage, non, la grosse. C'est aller se chercher la difficulté, tant la finition et les formes de cette voiture la rendent difficile à reproduire. Mais Turbo s'est plutôt bien tiré de ce pari, et le kit



Gaffe Ferrari 625 LM. La marque sera-t-elle reproduite en totalité ?

vaut le coup. Le moulage a été fait en résine, et les pièces le composant ne souffrent pas de grosse critique. Les débuts prometteurs de cette nouvelle marque devraient lui assurer un bel avenir. Attendons la suite, dont je ne manquerai pas de vous parler.

JPS fait dans les Renault un peu rétros, avec une 5 Alpine Production 83 et une A 310 Poisson Dieppois des 24 h du Mans 1977. Des modèles dont le choix me paraît sympathique ; il fallait oser revenir en arrière et se pencher sur des autos qui ne passionnent pas le plus grand nombre. Cela dit, leur réalisation, sans être extraordinaire, se situe dans la bonne moyenne.

CCC change d'époque et propose une Bugatti Galibier de 1934, une Peugeot 401 D B ou L de 1935 : réalisation en progrès depuis la Ford 36, mais loin d'être au meilleur niveau. Malgré cela, il doit y avoir un moyen d'en tirer quelque chose, mais il faut du courage et de la patience.

Graphyland profite de sa base de Porsche Carrera 30 RS pour nous offrir la version du Tour Auto de 1974. C'est propre et bien fait, et tant pis pour les râleurs qui trouvent que les reproductions de Porsche deviennent un peu trop nombreuses. Ferrari chez Gaffe, qui innove, avec une 625 LM et une 500 TR Touring. La résine n'a pas un aspect très engageant, mais elle se peint bien. En dehors de cela, je ne sais que vous dire, ne connaissant pas ces deux autos.

Nouveautés tous azimuts chez Provence Moulage avec, pour fil conducteur, une qualité qui ne se dément pas : une DB Panhard du Mans 1952, une Porsche Alméras Biturbo, une Matra MS 670 des



Eligor Ford Cortina 1965. On ne se souvenait guère de ce modèle.

24 h du Mans 1973, et une Jaguar XJR6 des 100 km de Brands Hatch, bien revue. De tout pour tous les goûts, des choix intéressants, que demander de plus ?

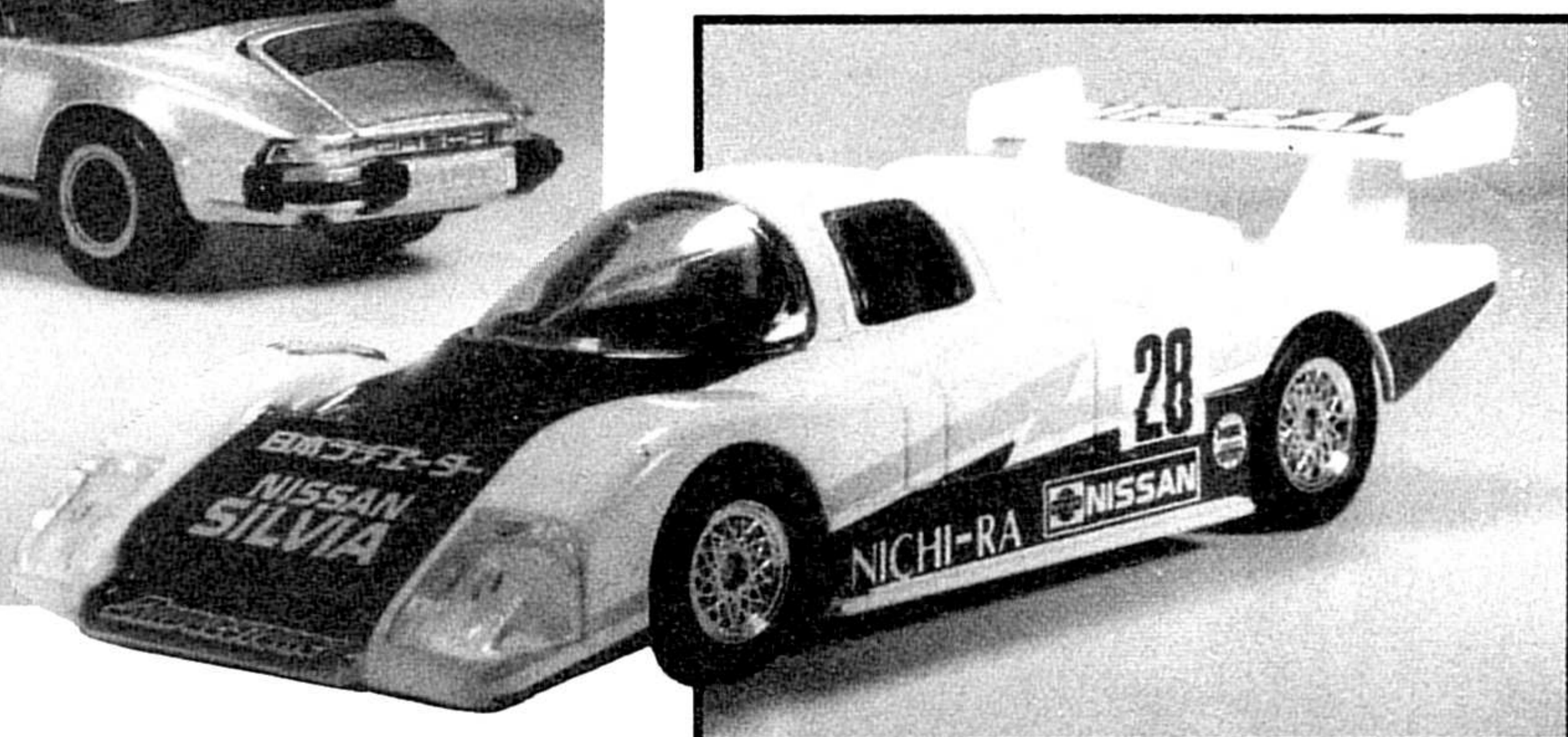
Tenariv poursuit son programme Ford avec une MK II du Mans 1965, une GT 40 du Mans 1964 et également deux Porsche 910, un spyder du Nurburgring 1967 et deux coupés du Mans 1967. La réalisation a bien progressé, la résine devient plus agréable à travailler, et le choix des modèles plaira aux plus âgés d'entre nous à qui ces modèles manquaient.

Starter pour finir, avec le traditionnel feu d'artifice mensuel, doublé ici par le fait que nous n'avez pas eu le plaisir de me lire le mois dernier. Starter nous offre donc : une Porsche 956 Parnetex Hockenheim 85 ou Norisring 85, une Chevrolet Monte Carlo Budweiser Nascar 85 n° 11 ou n° 12, une Ford RS 200 Lindisfarne Rallye 1985, une Ferrari 328 GTS, une Ferrari Testa Rossa 84 Targa, une Buick Regal Miller Nascar 85, une Ferrari 750 Monza Le Mans 1955, une Ferrari TR 60 Le Mans 1960, une Porsche 962 Kenwood Le Mans 1985, une Porsche 962 Barclay Le Mans 1985, et pour terminer, une Rondeau M 382 Blanchet Locatop Le Mans 1985. C'est beaucoup, ce n'est pas trop. Une nouvelle Nascar, une Ferrari 750 que vous attendiez sans peut-être même l'espérer, en plus des nouvelles versions des autres modèles, voilà de quoi combler de longues attentes, et de belle façon. La qualité Starter est bien là, vous n'aurez pas de mal à vous faire plaisir, sauf bien sûr, si votre budget vous impose des choix que l'on imagine douloureux...

Tomica March 85 G. Un peu trop jouet pour le prix demandé.



NZG Porsche 911 Targa et cabriolet. La suite d'une série qui plaît.





Chevrolet Corvette America de Provence Moulage.

MONTAGE

Mon goût immodéré pour les automobiles d'outre Atlantique m'a conduit à vous parler de Corvette une fois de plus. Mais il ne s'agit pas d'une Corvette ordinaire, si Corvette ordinaire il y a, mais de la Corvette América de la California Custom Coach, baptisée Corvette 4 portes par Provence Moulage. Drôle d'idée que de faire une berline à partir d'une Corvette, mais il faut avouer que le résultat, bien que surprenant, possède un charme évident. Rallongée de 75 cm, la Corvette n'a pourtant pas pris des proportions inquiétantes. Là réside le problème : la Corvette América ne dépasse pas 5,45 m, et celle de Provence Moulage mesure 137 mm soit 5,89. Elle a l'air d'être trop longue, et elle l'est. Malgré ce petit défaut (17 mm de trop quand même), notre modèle garde une allure des plus agréables. De plus le moulage ne présente pas de défaut, et la gravure ne souffre guère de critique, si ce n'est au niveau des sorties d'air des ailes avant, un peu sous-dimensionnées. Je ne vous ferai pas de cours sur l'ébarbage, la préparation et la première étape de peinture, à savoir l'apprêt. Ceci fait, il vous faudra peindre ce chef d'œuvre de l'art moderne. Je ne dispose, pour ma part, que des informations parues dans L'Automobile en août 1979 et dans L'Auto journal en décembre de la même année. Les photos de L'Automobile étant en couleur, cela nous permettra de reproduire

notre Corvette dans les mêmes teintes et, de ce fait, d'être sûrs de notre coup. Pour ceux qui ne disposent pas de ces revues, il leur faut savoir que le modèle photographié est rouge, avec un intérieur havane. Pour nous, cela peut se traduire par Rouge Chinois Simca Dehors, et Humbrol 71 et 94 mélangés pour dedans. Les montants de l'arceau central et les poignées de porte recevront une touche d'argent, et les buttoirs de pare-chocs un peu de noir satiné. A propos de ces montants d'arceau central, je me demande quand même si les éléments du T-Top viennent le recouvrir, comme présenté par le fabricant. Je n'ai pas de photo de la voiture avec le T-Top fermé, et je ne puis être affirmatif à 100 %, mais... Regrettons que les papillons des roues rayons n'aient aucun rapport avec ceux des Appliance qui équiperont la Corvette América, et que la dimension des roues soit un peu faible. Je n'ai pas trouvé de produit de remplacement, et il m'a fallu me contenter de celles fournies dans le kit.

Malgré cette pluie de critiques, il me faut quand même vous avouer que ce modèle m'a fait très plaisir, et je vous le recommande vivement.



Studebaker Commander 1951 de Provence Moulage.

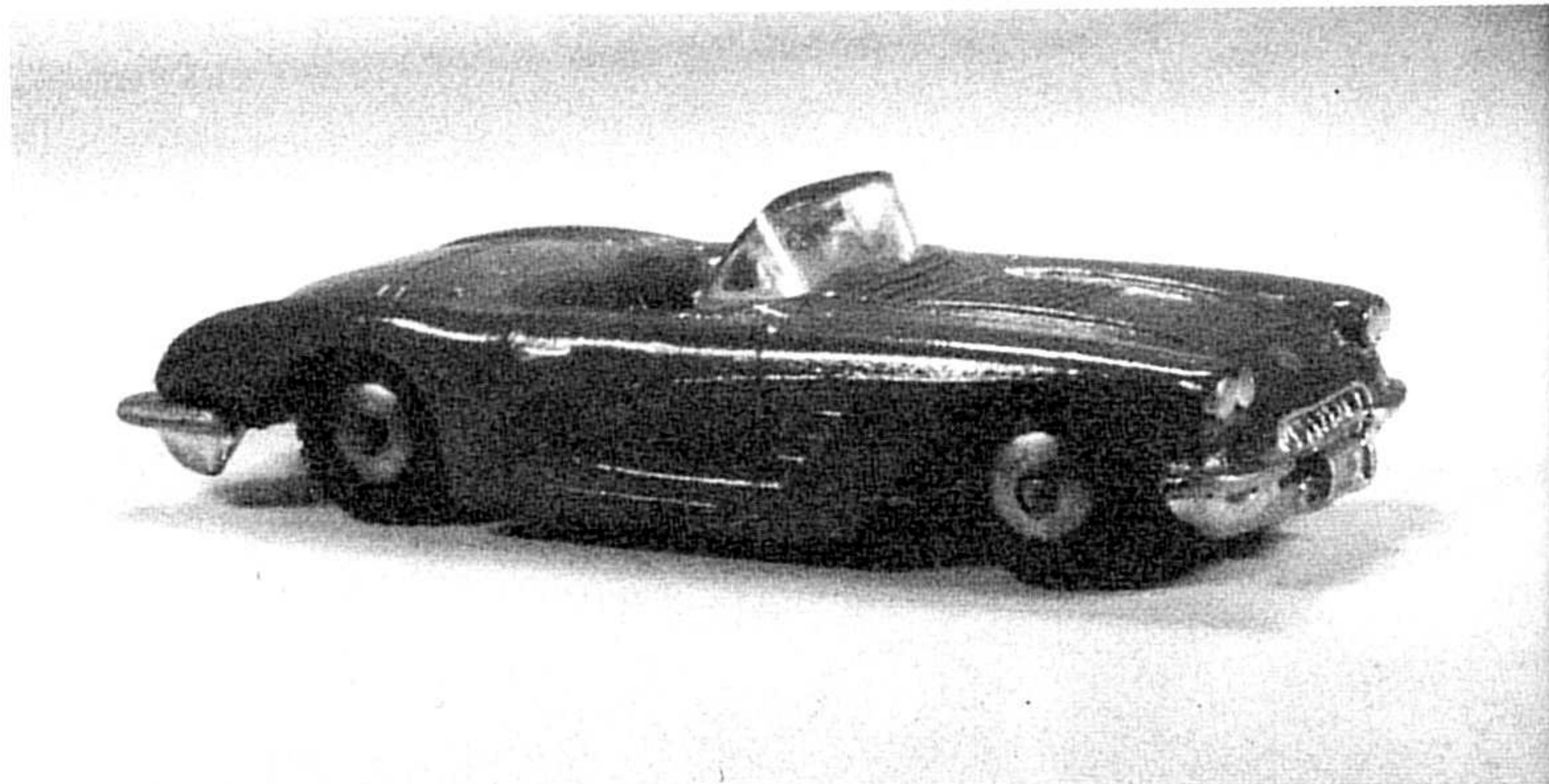
THEME

Avec le printemps naissant, et pour oublier au plus vite l'hiver que nous venons de connaître, je voudrais vous entretenir de cabriolets. Rouler cheveux au vent est un plaisir sans nom. Les cabriolets et autres spiders font rêver bon nombre d'entre nous, mais la plupart des gens a peur des inconvénients de ces autos un peu marginales. A l'échelle qui nous préoccupe, ces inconvénients n'existant plus, nous pouvons laisser la part du rêve prendre le dessus. Que votre préférence aille à la rigueur germanique, au classicisme britannique, à la vivacité latine ou bien encore au délire chromé U.S., il y a fort à faire de toute façon. Tous les fabricants ont, à un moment ou à un autre, inclus un ou plusieurs cabriolets à leur gamme. Bien évidemment, beaucoup de ces marques ont surtout représenté le paysage automobile de leur pays, bien que certains aient toutefois des véhicules étrangers dans leurs gammes. Il me suffira, pour vous en convaincre, de vous rappeler la Cadillac Eldorado de Mercury, la Chrysler New Yorker de Dinky France, la Mustang de Tekno, pour ne citer que celles-ci.

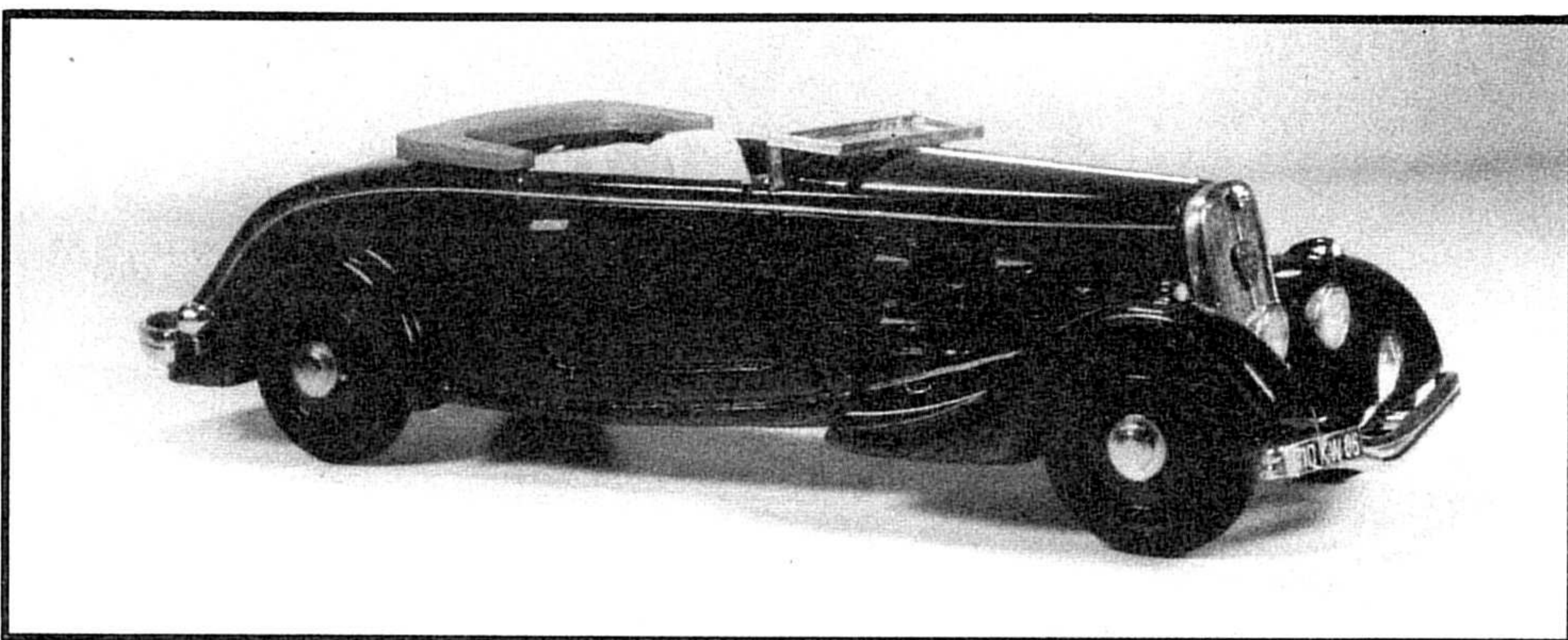
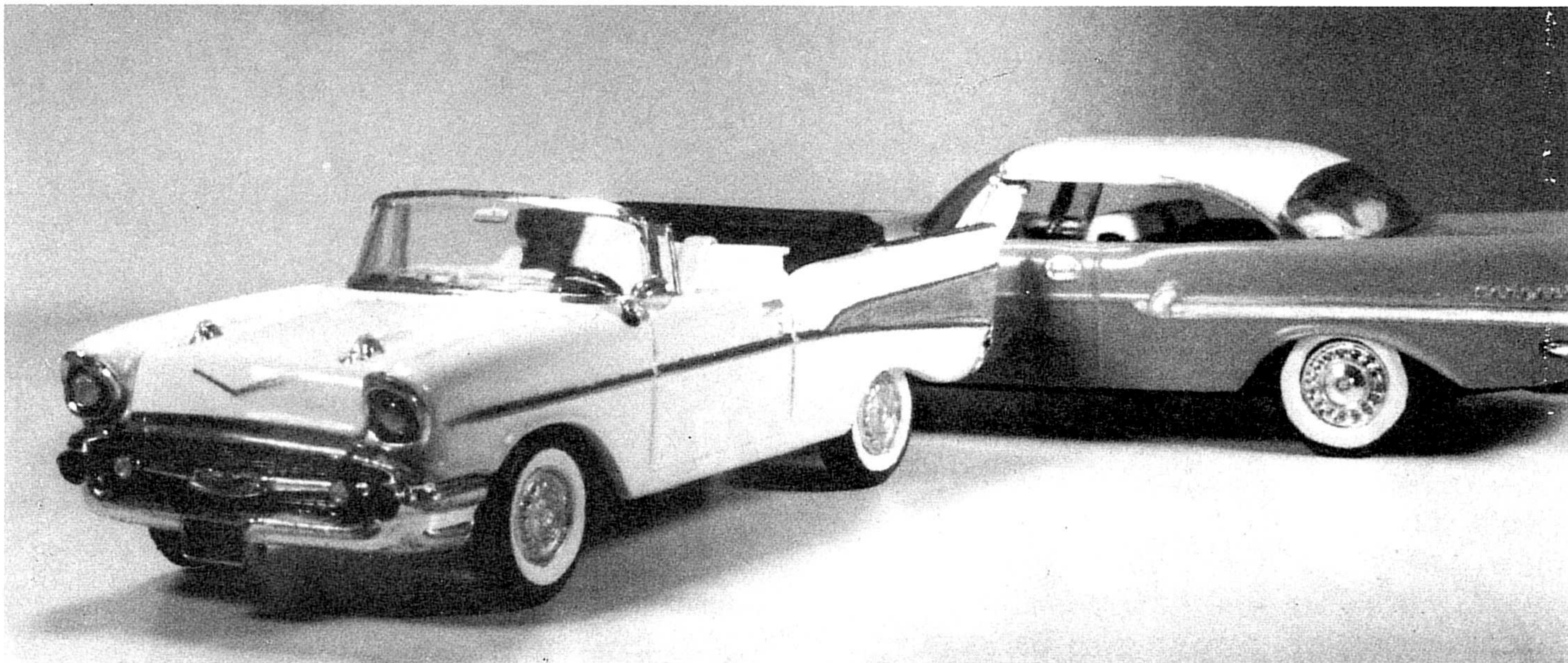
Il vous est aussi possible de fabriquer vous-même des cabriolets à partir de coupés, pour avoir une collection plus personnalisée. Sur l'une des photos, vous pouvez voir une Chevy 75 cabriolet réa-



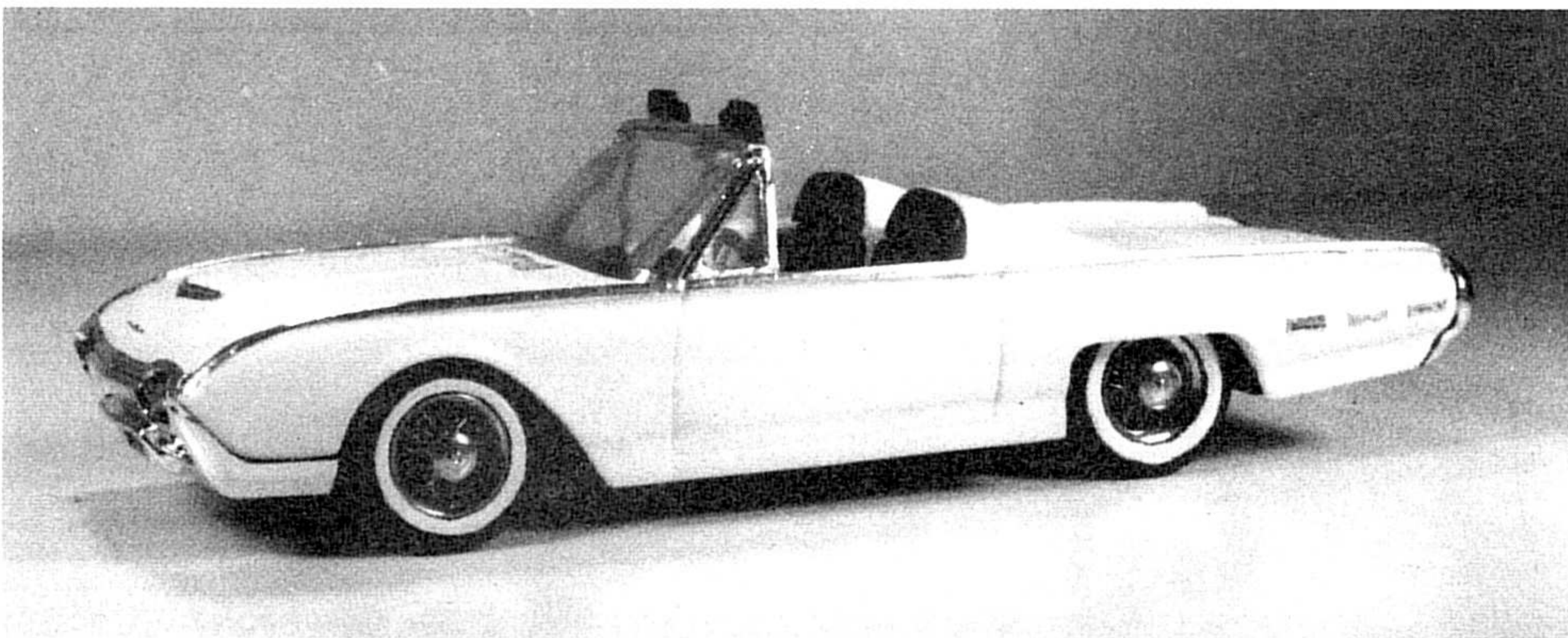
Ford Mustang Tekno.



Chevrolet Corvette 1958 de Hubley.



Peugeot 601 DL roadster long 1935 de Ma Collection par Carlo Brianza.



Solido à la base, Ford Thunderbird roadster 1963.



Talbot Samba de Provence Moulage.



Lotus Elan S2 de Corgi Toys.



Peugeot 202 de Record.

Chevrolet Bel Air 57 de Corgi Toys. Le hard top est venu coiffer la New Yorker Eligor...

lisée à partir du 57 hard top de Corgi Toys. Le hard top justement a été réutilisé sur la New Yorker Eligor que vous apercevez derrière. Comme quoi tous les coups sont permis. De même, le roadster T Bird 63, que vous voyez en photo, a été arrangé à partir de la T Bird 61 Solido. Pour vous permettre de juger du travail, regardez donc une Solido d'origine. Par contre ne vous laissez pas décourager, c'est sûrement à votre portée si vous en avez réellement envie. Cela dit, si ce genre de transformation ne vous tente pas, vous trouverez tout de même votre bonheur dans les fabrications actuelles. Souvent, les artisans proposent des transkits afin de réaliser des cabriolets sur des bases puisées dans les gammes des industriels. Méfiez-vous tout de même : on ne répètera jamais assez qu'un transkit est souvent plus difficile à monter qu'un kit. Plus difficile ne saurait en rien signifier impossible. Ceux qui pourraient avoir le désir d'aller plus loin, en créant des cabriolets n'ayant jamais existé, ont encore à cette échelle la possibilité de se laisser aller : tout est permis au 1/43^e...