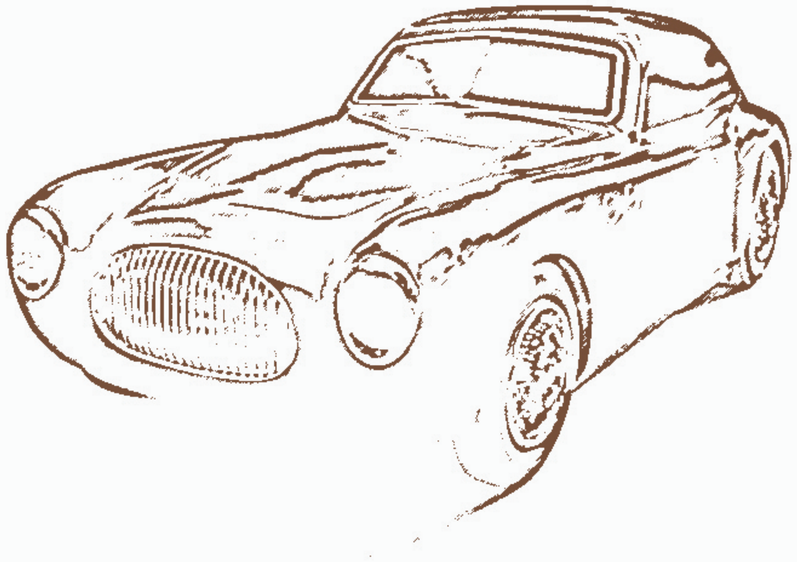
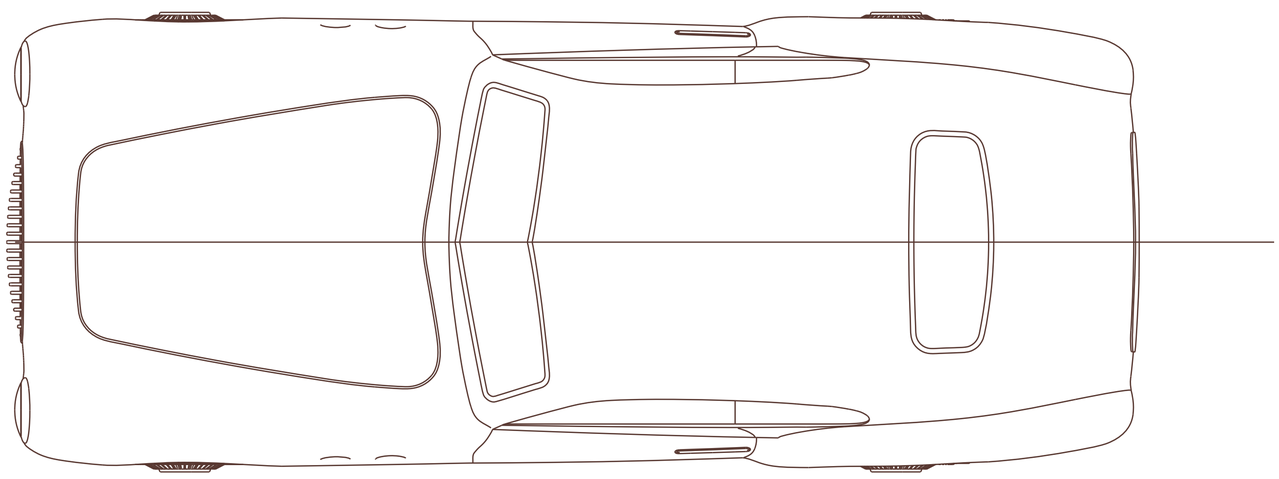
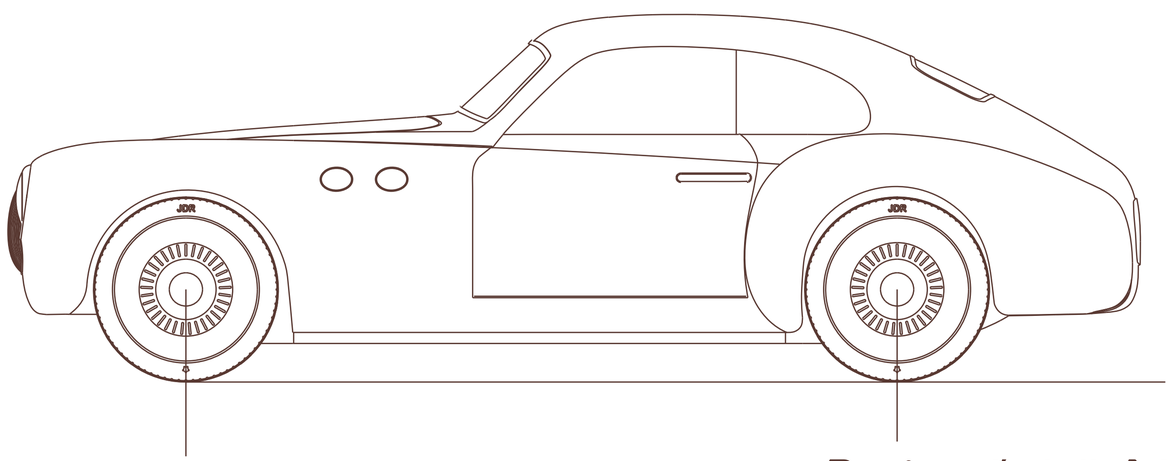
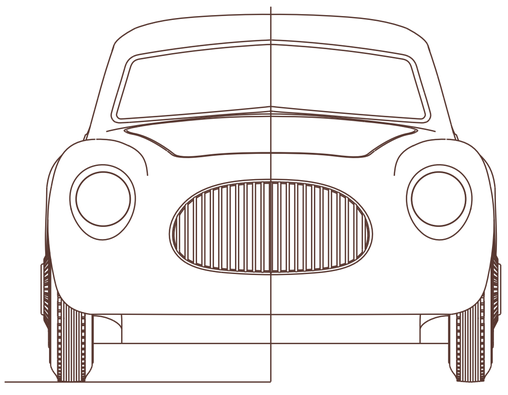


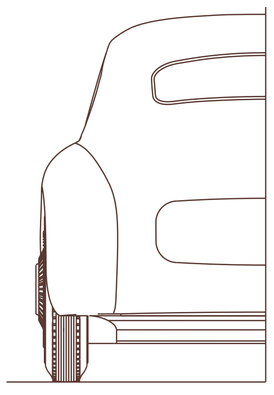
Cisitalia

202 GT coupé - 1948









Dessins à l'échelle 1 du modèle réduit
Maquette au 1/12

= Avant Propos. =

Le modèle que vous avez sous les yeux représente l'aboutissement d'un travail collectif et passionné pour ce genre d'objets rares que sont les modèles de voiture thermiques circulaires, les fameuses ' Tether-cars '....

Ce loisir technique et sportif très particulier a connu ses heures de gloire en Angleterre, aux USA en Italie et dans une moindre mesure en France avant de quasi-disparaître à l'aube des années 70, la télécommande ouvrant de nouvelles perspectives aux modélistes automobiles.

Ce sport d'exception est toujours pratiqué aujourd'hui en compétitions internationales et nationales avec des engins archi-profilés dépassant les 300km/h, les Américains,Russes, Ukrainiens et Tchèques font partie des nations très en pointe dans cette discipline qui s'est tournée vers la recherche de la performance absolue.

Les modèles originaux des années 40, 50, et début 60, aujourd'hui jalousement collectionnés et restaurés font la joie de quelques amateurs avertis dans le monde entier. Par rapport à l'époque actuelle, ces modèles possèdent tous 4 roues let les carrosseries de l'époque se voulaient être toutes des répliques plus ou moins fidèles des autos mythiques du moment Nous citerons à titre d'exemple les midgets chez les Américains, la sublime ERA chez les Anglais, les monoplaces Alfa et Maserati chez les Italiens....

= La voiture thermique en France. =

Il est important de rendre ici hommage à quelques promoteurs de la discipline au lendemain de la deuxième guerre mondiale, l'arrivée massive sur le marché Français des ' moteurs américains ' destinés à l'aéromodélisme de loisir ayant pour effet de stimuler les artisans Français dont les productions se multiplièrent.

Maurice Bayet, fondateur de MRA et Jacques Durand, père des merveilleuses Véga, mais également Prosper Allouchéry, créateur des moteurs qui portent son nom proposèrent dans le courant des années 50 de superbes Kits semi artisanaux essentiellement via l'enseigne phare pour les amateurs de l'époque qu'était ' la source des inventions ' haut lieu Parisien et national du loisir technique.

Cisitalia monoplace et coupé sport, Maserati 48 CLT, Maserati 250 F , Jaguar D, racer DB Panhard, barquette Gordini, Ford Comète....furent quelques uns des modèles proposés pour des moteurs Français (Véga et surtout Micron) mais également Américains (Mac Coy, Dooling, Hornet...).
Réservées à un public averti, ces belles demandaient un réel investissement dans la finition et l'ajustage des carrosseries alu à la fonderie artisanale, un outillage de base pour usiner les ponts, tourner les jantes livrées brutes de fonderie, centrer les axes, la caisse, les cages de roulements....adapter les moteurs et les régler pour enfin connaître les joies de la piste.

Tourner avec son modèle se méritait, c'était le premier objectif, aller le plus vite possible.
L'accent étant mis sur la préparation technique, les finitions de ces modèles étaient sommaires, les peintures plus proche de la ' barbouille à la truelle ' que de la finition ' à la Lecoq ', ces autos, lorsque l'on les retrouve en état d'origine dégagent un merveilleux parfum d'authenticité, le bleu de France provenant d'un fond de pot de Nitrolac de la chambre du petit dernier et le rouge Maserati du ' rouge basque ' du dernier coup passé sur les volets du pavillon....Le tout patiné par des résidus de combustion gras et éthérés....un vrai bonheur !

Ces autos de circulaire représentent une philosophie à part dans le monde du modélisme, elles sont profondément marquées par leurs propriétaires qui mirent beaucoup de leur temps et de leur savoir faire dans ces objets qui représentaient déjà à l'époque un investissement significatif en pièces et en usinage. Chacun mettait sa patte personnelle en fonction de sa sensibilité avec toujours un accent plus prononcé sur la performance ou au contraire sur l'esthétique.....le fond et la forme .....éternel dilemme....

Loin d'être des jouets de part leur contenu technique, ce ne sont pas non plus à proprement parler des maquettes, la technique de la fonderie coquille en bivalve qui caractérise ' l'école Française ' pour la majorité de la production donne une âme particulière à ces autos.
Homogénéité, fluidité des formes liées pourtant à une masse respectable, ce sont des objets solides et à la fois élancés grâce à l'utilisation de la fonte d'aluminium en 4 à 5 mm d'épaisseur.

= La genèse du projet Cisitalia 202 GT coupé. =

.

Bref, c'était elle.....

.

' Ah....tout une époque..... ' sans vouloir paraphraser Michel Audiard....