

**- 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 thermique circulaire, les fameuses "Tether-cars" ...

C'est une technique et sport très particulière et connu ces 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 télémécanique couvrant de nouvelles perspectives aux modèles 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 et 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 midgts 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'aéronautisme de loisir ayant pour effet de stimuler les artisans Français dont les productions se multiplièrent.

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

Cristiàna monoplace et court sport, Maserati 48 CLT, Maserati 250 F, Jaguar D, racer DB Panhard, barquette Govalini, Ford Comète... Jurant quelques uns des modèles proposés pour des moteurs Français (Véga et surtout Micron) mais également Américains (Mac Coy, Doobing, Hornet...)

Réservés à un public averti, ces belles démonstrations ont un réel investissement dans la finition et l'ajustage des carrosseries allié à la fonderie artisanale, un outillage de base pour usiner les ponts, courber les jantes livrées brutes de fonderie, centrer les axes, la carcase, 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 était mis sur la préparation technique, les finitions de ces modèles étaient sommaires, les peintures plus proche de la "barbouille à la main" que de la finition "à la Lecoq", ces autos, lorsque l'on les retrouvait en état d'origine dégageant 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 ébérés...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 représentent 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...

Loins 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 circulaire 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 pour une à une masse respectable, ce sont des objets solides et à la fois élastiques grâce à l'utilisation de la fonte d'aluminium en 4 à 5 mm d'épaisseur.

**- La genèse du projet FV1 -**

La voiture thermique, de part ses contraintes intrinsèques, a toujours été un produit élitiste. Nous formons un petit groupe de collectionneurs de voitures de circulaire et installément, autour d'un verre, la phrase fusée : "Et si on en faisait une qui n'a pas été faite à l'époque, mais en restant dans l'esprit d'une micro production artisanale de la fin des années 50..."

Il nous a fallu un certain temps pour arriver le cahier des charges de cette première auto qui ne pouvait être qu'une.....Facel.

Tout en effet nous orientait vers le choix de cette merveilleuse automobile pour cette série confidentielle.

- On aime tous les grosses Facel, et c'est bien connu, on s'implique mieux dans ce que l'on aime.
- L'aventure Facel mise en perspective avec une marque de modèles qui s'appelle Vega, sans parler de filiation, était un clin d'œil qui nous a séduit.
- L'aluminium est une deuxième clin d'œil à l'histoire de la marque Facel.
- Vega avait survécu à l'époque une superbe Ford Comète, la filiation était pour nous naturelle.
- Sur un plan plus technique, la série FV et la FV1 furent les premières autos Françaises de très haute performance à adapter la ligne ponton, son profil se prêtait assez bien au débauchement nécessaire pour une belle fonderie, ce point nous a encouragé techniquement dans la mise en œuvre de cette micro série.
- Ce fut la première de la trilogie des Facel V8 à deux portes, son dessin d'une rare élégance préfigure la mythique HK300.....

Bref, c'était elle.....

Nous avons décidé de ne produire que 50 kits de cette belle auto, tous numérotés avec plaque d'authenticité, nous envisageons au cas par cas le montage de certains de ces kits, à l'identique de ce que Vega proposait à l'époque (statique et thermique).

Assez naturellement, si cette FV1 rencontre un écho favorable, nous serons motivés pour nous pencher sur le cas de la HK 500 puis dans un deuxième temps sur la Facel II.

Une série de trois pouvant, nous l'espérons sincèrement combler tout amateur de la marque et du genre.

Cette suite nous demande déjà avec la HK300, les images de Sir Stirling Moss sortant d'un restaurant de l'époque dans un complet impeccable avant de se mettre au volant de son auto, associée avec cette fin de soirée si tragique de Mike Hawthorn, mais aussi dans un registre plus heureux, La tête de Darryl Coviell sans oublier également les fameux carnets du Major Thompson, écrits par l'autre grand esprit de la famille Daimler.

\* Ah...tout une époque....." sans vouloir paraphraser Michel Audard.....

**Remerciements :**

A Fabrice qui m'a fait découvrir ces merveilleux objets techniques et esthétiques. Ce fut une révélation, la dimension artistique qui émane de ces objets est très forte, pour nombre d'entre eux, nous sommes finalement assez proche de la sculpture.

A Serge, pour son immense culture sur le sujet et une vie entière consacrée à cette discipline avec de nombreux succès en compétition.

A Pierre Yves, Designer de talent, Directeur Artistique du projet, plasticien hors pair possédant une culture automobile immense, mais également des yeux et des mains irremplaçables pour saisir et retranscrire, voire sublimer des formes en modèle réduit. Merci Pierre Yves, sans toi ce projet n'aurait pas pu voir le jour.

A Martin, pour son talent et son implication dans le projet et ses nerfs d'acier pour nous avoir supporté dans nos briefings matinaux enflammés....

Aux fournisseurs de l'ombre, Fondateurs, graveurs sérigraphes, mouleurs de pneu, soudeurs, fabricants de boîtes... Qui ont tous contribué à l'âme du produit unique dont vous êtes l'heureux propriétaire aujourd'hui.

Encouragez nous, si vous aimez, la FV1, vous aimez nos autres modèles... nous avons déjà dans les cartons d'autres projets bien avancés pour des modèles nés des années 50 et 60, toutes conçues pour le circulaire en grande échelle (5 et 10 cm). Ces prochains modèles seront lancés par souscription courant 2008, n'hésitez pas à nous contacter pour plus de renseignements.

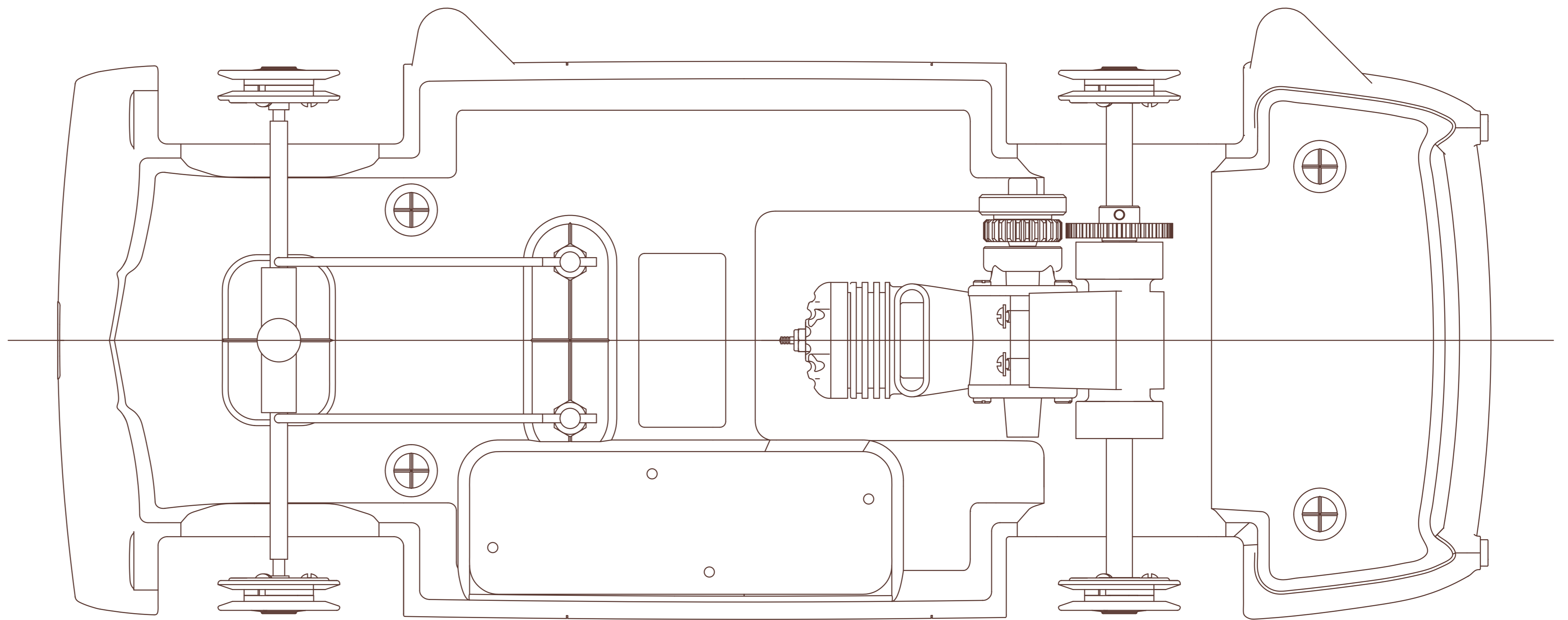
Sans faire preuve d'un chauvinisme exacerbé, nous sommes assez fiers de pouvoir concevoir et réaliser ces autos en France. La encore, c'est un dernier clin d'œil à l'original, cette volonté nous permet de conserver le caractère "familial de proximité" de cette entreprise avant tout ludique et amicale.

**Bibliographie :**

Les moteurs thermiques Français... Maeght Editeur.

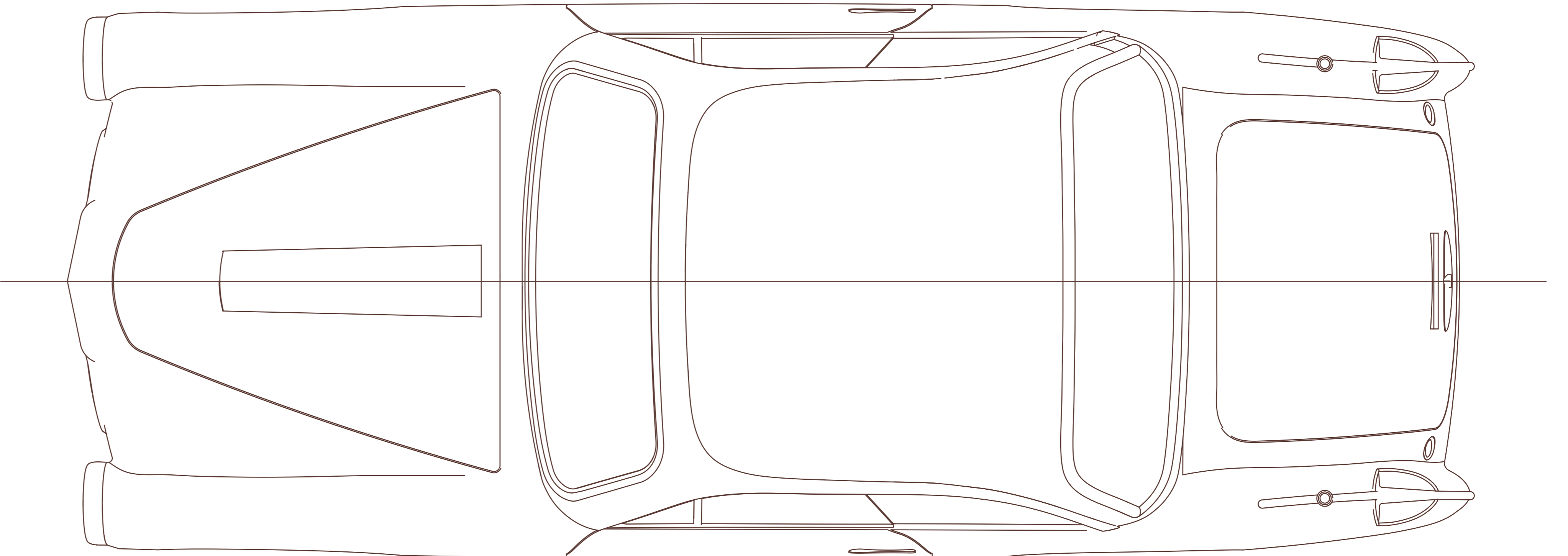


# F.V.1

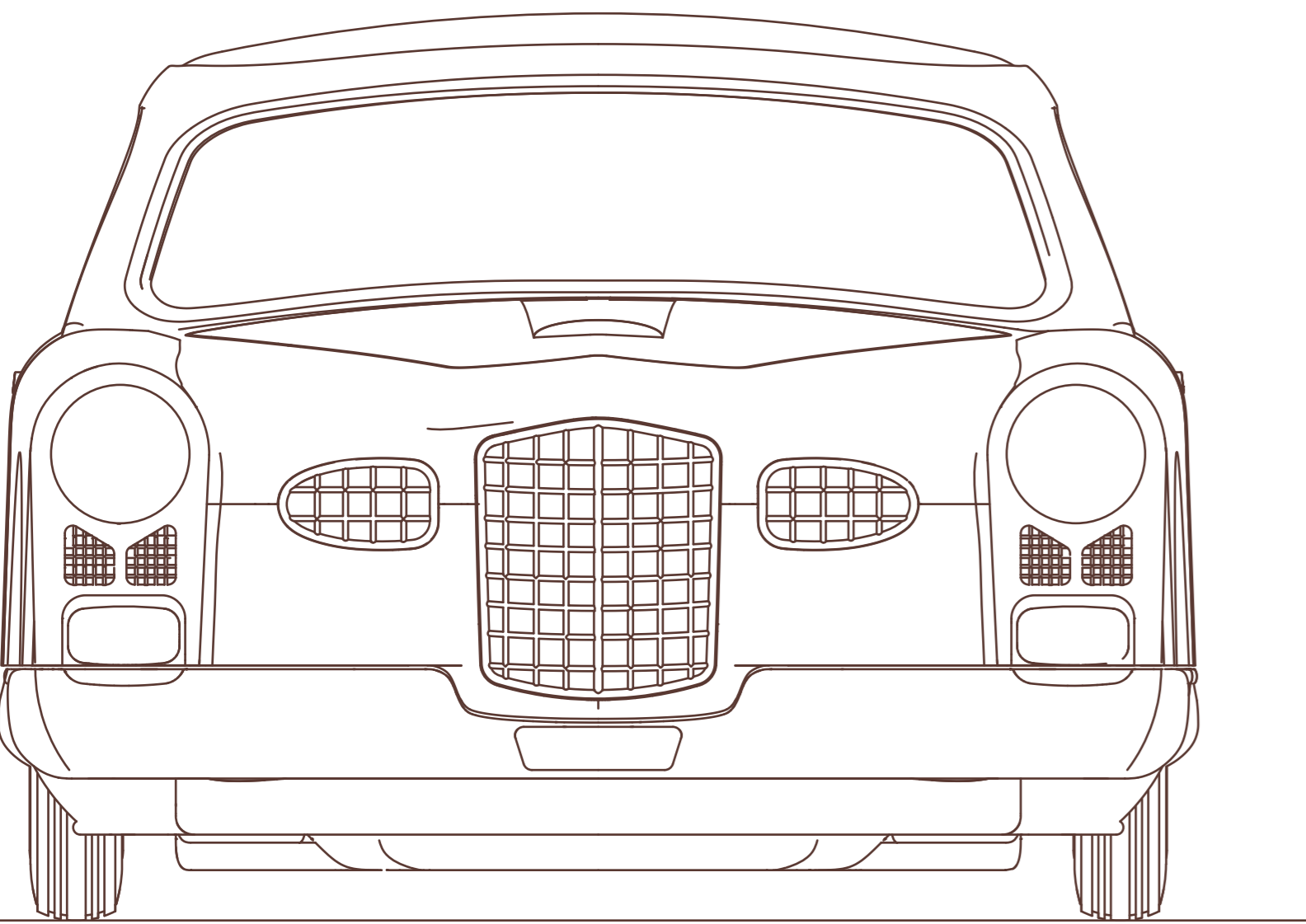


**- Exemple de montage avec moteur VEGA 10cc -**

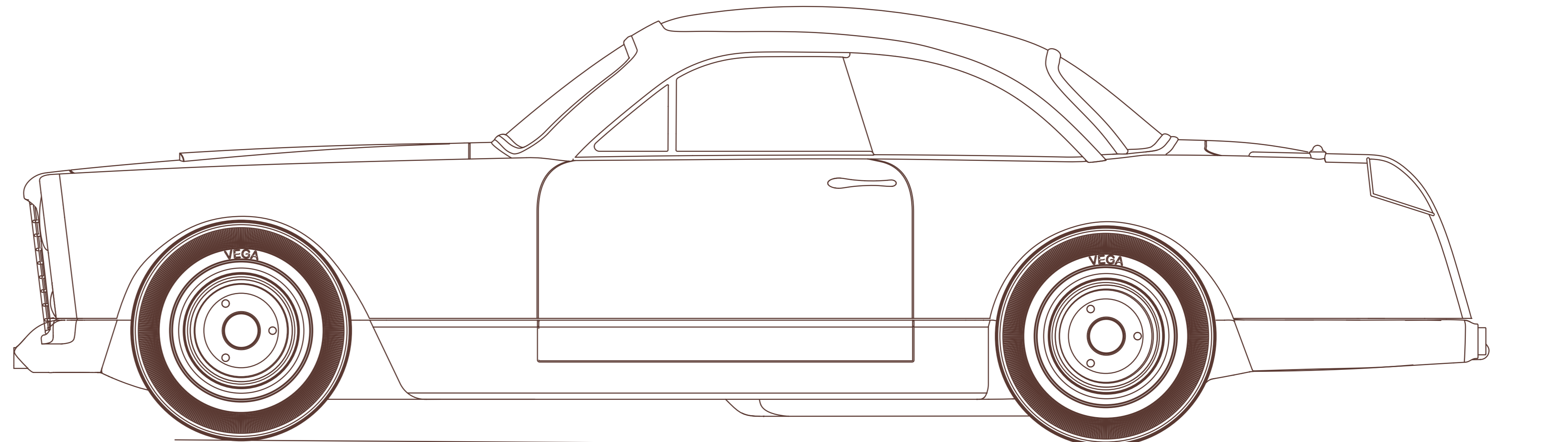
**Dessins à l'échelle 1 du modèle réduit  
Maquette au 1/10**



**- Vue par dessus -**



**- Vue avant -**



**- Elevation -**