

MINAUTO mag'

Le magazine de la voiture miniature de collection NUMÉRO 58 - Septembre/Octobre 2017



Peugeot 208 Rallycross
Loeb 2016
Spark 1/43^e



Talbot-Lago
Coupé T150 C-55
CMC 1/18^e



Shelby GT 2015
GT Spirit 1/18^e

1/18^e ALPINE A110

Première Edition par Norev
Dieppe par OttOmobile

60

ALPINE

NOUVEAUTÉS
+430 nouveaux
modèles à découvrir

PLEIN PHARE
Peugeot 204 Break 1969 1/43^e
Porsche 962C 1/18^e
Ferrari 275 GTB 1966 1/18^e

CINÉMA
Greenlight Green Machine
Land Rover Tomb Raider
Nouveautés cinéma

MATCH
Auto Union Type C
CMC - Minichamps

M 01008 58 F: 6,80 € RD

CH: 13,60 FS - DOM: 8,20 € - Canada: 11 CDN \$



Dans les véhicules d'avant-guerre haut de gamme, on pense très souvent à Bugatti, Delahaye, Delage, mais il faut aussi compter sur Talbot-Lago, avec notamment cette exceptionnelle T150 Coupé C-SS.

marque
TALBOT-LAGO
modèle
COUPÉ T150 C-SS
échelle
1/18^e
type
MONTÉ MÉTAL
fabricant
CMC
référence
M-145

Au début des années 1930, Talbot, comme les autres marques prestigieuses, se débat pour survivre. La marque subit les contrecoups de la crise de 1929 et doit se remettre en question. En 1934, on songe même au pire ; Owen Clegg, son patron britannique, a jeté l'éponge. C'est alors qu'entre en scène Anthony Lago. Cet ancien major de l'Armée de l'air italienne, devenu importateur Isotta-Fraschini pour l'Angleterre, puis

UN CHEF-D'ŒUVRE FRANÇAIS

sous-directeur de Sunbeam en 1933, ne tarde pas à métamorphoser Talbot. Il restructure la gamme vieillissante, embauche l'ingénieur Walter Becchia et décide d'accompagner son offensive commerciale d'un plan sportif. Sous la nef du Grand Palais, le salon de Paris 1934 marque les débuts officiels du type

150, animé par un six cylindres de 3 litres. Ce moteur équipé de trois carburateurs délivre 110 ch à 4000 tr/min. Six mois plus tard, une version de compétition est prête. La cylindrée a été portée à 4 litres et l'empattement est raccourci à 2,65 mètres. La T150 de compétition ne connut pas le succès, mais le constructeur

annonça, lors du Salon de Paris 1936, l'arrivée imminente d'une version routière dérivée de ce modèle : la Lago Speciale Grand Sport. La version à empattement baptisée SS voyait la puissance de son six cylindres portée à 140 ch. L'année suivante, toujours au Grand Palais, Talbot expose sur son stand un cabriolet portant la signature du carrossier en vogue de l'époque : Figoni & Falaschi. Fournisseur attitré du constructeur, le carrossier de Boulogne-Billancourt va également signer plusieurs types de berlinettes sur la base du châssis court SS. Toutes les carrosseries se distinguent par de multiples détails. Né en Italie, Joseph Figoni vient vivre dès son plus jeune âge en France. Après la guerre, il monte un garage où il répare des véhicules. Sa passion pour l'automobile le pousse très vite à



dessiner et à construire des carrosseries complètes, notamment pour des voitures de courses. Ses premières réalisations seront les Alfa Romeo victorieuses aux 24 Heures du Mans en 1933 et 1934.

Avec ces deux victoires, Joseph Figoni va s'attirer l'attention d'un industriel italien : un certain Ovidio Falaschi. Les deux hommes s'associent et créent en 1935 « Carrosserie Figoni & Falaschi ». Figoni est responsable de la création et Falaschi du côté commercial.

Après la Seconde Guerre mondiale, l'apparition des monocoques signe la fin de carrossiers de talent. Certains ont réussi à poursuivre une activité réduite de design, mais l'âge d'or de la carrosserie, qui a atteint son apogée en 1937-1938, semble révolu. Joseph Figoni est contraint de reprendre ses activités de garage et Ovidio Falaschi retourne en Italie pour ouvrir un hôtel.

La Talbot-Lago T150 C-55 est présentée au Salon de l'Automobile de New York en 1937. Tout le monde est unanime sur la réalisation de l'automobile. En effet, cette dernière, signée Joseph Figoni, est un véritable chef-d'œuvre. Certes, on connaissait déjà son talent, car l'année précédente, deux magnifiques coupés Delahaye et Delage étaient apparus, apportant la preuve que la carrosserie et le style des véhicules étaient en train d'amorcer un tournant. Ce nouveau coupé Talbot-Lago ne faisait que confirmer cette tendance. En effet, Les carrossiers jouent dorénavant avec les courbes et n'hésitent pas à véritablement se lâcher, d'où des automobiles aux carrosseries les plus

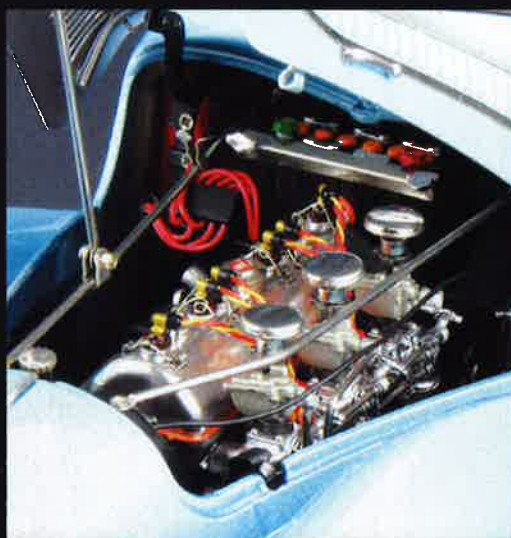
extravagantes les unes par rapport aux autres, rien que pour le bonheur des yeux.

Le coupé Talbot, présenté au Salon de New York, sera fabriqué à 11 exemplaires seulement. A ceux-là, on peut rajouter les premiers notchback coupés, appelés « Jeancart », fabriqués à 5 exemplaires. Il y aura, au total, 16 modèles qui auront été commercialisés en 1939 lorsque la production s'arrêta.

Aujourd'hui il reste encore 14 coupés. La plupart d'entre eux ont été intégralement et parfaitement restaurés. Il changent de mains à l'occasion de ventes aux enchères de véhicules classiques, à des tarifs dépassant allègrement les 3 millions d'euros !

Présentée à Nuremberg l'année dernière, et dévoilée en février cette année, la voilà maintenant disponible. Les prototypes étaient déjà magnifiques, la version définitive l'est tout aussi, comme à l'accoutumée sur une CMC, bien évidemment !

Petit chef-d'œuvre composé de 1488 pièces, totalement assemblé à la main, la miniature impressionne par son réalisme. Cette livrée bleu clair métallisé à intérieur rouge lui sied comme un gant. Produite à 1500 exemplaires par couleur (rouge/gris M165, noire M167, Aubergine M179, ainsi que la version No 8 ayant participé aux 24 Heures du Mans 1939), le choix de la version ne s'annoncera que plus difficile !



Côté détails extérieur, on apprécie la finesse de la calandre et des grilles de phares à l'avant, derrière lesquelles sont logés ces derniers, les chromes omniprésents. Les roues fils sont à elles seules une leçon de savoir-faire. Côté ouvrants, sur une CMC, nous sommes toujours gâtés ! C'est simple, tout s'ouvre, absolument tout : les portes avant façon suicide, le capot moteur (aux détails absolument renversants, avec sa petite tige pour maintenir ce dernier en position ouverte), le coffre (magnifiquement habillé, où loge la roue de secours retenue par sa sangle en cuir). L'habitacle est habillé de cuir rouge, ainsi que les portières. Le ciel de toit est recouvert d'alcantara, dans lequel vient même se glisser le toit ouvrant. Eh oui, ce dernier est également ouvrant ! Il n'est pas simplement rapporté que pour la déco. De magnifiques petits pare-soleil transparents bleutés sont même articulés (attention en ouvrant le toit de ne pas les casser, ils sont fragiles).

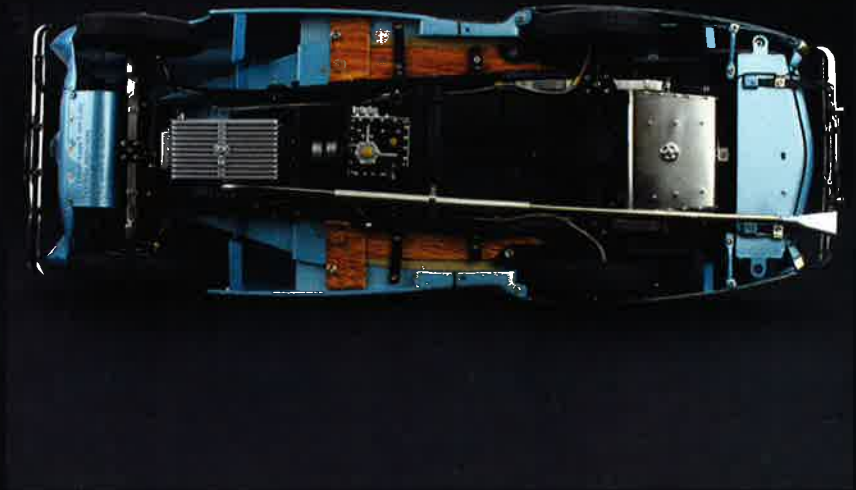


Boiseries, tableau de bord, compteurs, grand volant et longue colonne de direction, petit levier de vitesses où le soufflet est recouvert de cuir : tout est superbe !

Et si vous voulez encore plus en voir, il vous suffit de retourner la miniature et vous aurez le second effet Kiss Cool ! Regardez la photo et admirez. Cela se passe de commentaire, tellement c'est bien fait.

Difficile d'écrire sur une CMC sans employer de tels adjectifs d'extase à la vue de chaque partie reproduite avec un tel souci de minutie.

Le fabricant allemand nous démontre, une fois de plus, qu'il est le Kaiser dans le domaine, et que personne ne lui arrive à la cheville.



Talbot-Lago T150 C-SS 1937
Argent et Rouge



Talbot-Lago T150 C-SS 1937
Noir



Talbot-Lago T150 C-SS 1937
«Memory Edition»
Aubergine