

AUTOMOBILE

L'âge d'or du Circuit 24

Oscar du jouet français en 1963, le Circuit 24 originel a, pendant une douzaine d'années, garni les sapins de Noël des petits garçons et de leurs papas. Il est devenu un objet de collection assez prisé.



Un Circuit 24, c'est toute l'ambiance des 24 Heures du Mans années 60 à 70, à l'échelle 1/30. Un petit monde magique. Photo Pierre Autef

UN GARAGE DE RÊVE !

Depuis le modèle équipant le premier coffret de Circuit 24, en 1961, une Ferrari Testa Rossa 60 rouge, le parc de miniatures électriques au 1/30 n'a cessé de s'enrichir avec quelques répliques fameuses, vendues en coffret ou à l'unité, de différentes couleurs et personnalisables avec des autocollants, comme une vraie voiture de course.

- DB Panhard (au catalogue 1962)
- Cooper T51 (1963)
- Ferrari 246 F1 (1964)
- Matra Djet (1967)
- Ford GT40 MkII (1967)
- Chaparral 2G (1970)
- Ferrari 330 P4 (1970)
- Porsche 917K (1970)
- Jaguar Type E (jusqu'en 1971)
- Matra MS 650 (1971)

**« LES VOITURES SE PILOTENT PRESQUE COMME DES VRAIES »**

DOMINIQUE JOUËT, fils du créateur du Circuit 24

« Sur la Jaguar Type E, par exemple, le centre de gravité est plutôt reculé et j'ai retrouvé, avec tout ce poids à l'arrière, un peu les sensations que j'ai connues à la conduite d'une Porsche 911 grandeur nature. »

STÉPHANE BARBÉ

LUNDI
ENTRETIEN

MARDI
AUTOMOBILE

MERCREDI
PORTRAIT

JEUDI
BUSINESS

VENREDI
NOSTALGIE

8
COMME LA FAMEUSE PISTE « EN 8 »
C'est un peu la marque de fabrique du circuit routier électrique, grâce au pont intégral routier électrique, inventé pour le Circuit 24, qu'Étienne Jouët inventa pour le Circuit 24. Elle se retrouve chez tous les autres fabricants de pistes de salon : Jouef, Scalextric, Carrera... C'est plus rare sur les multipestes de Slot racing où s'affrontent jusqu'à quinze concurrents, dans des compétitions officielles avec des modèles réduits très réalistes et sophistiqués.

C'EST UN TEMPS que les adeptes du jeu vidéo ne peuvent pas connaître. Avant de se prendre pour un pilote de course, cela nécessitait plus qu'un écran. Presque une pièce entière. Au minimum, un coin du salon concédé par les parents... avec la bénédiction du papa !

Le Circuit 24, avec ses plaques à rails de guidage qu'il fallait assembler en évitant les faux contacts, le même transfo sans pile que les trains électriques et les manettes à poussoir presque trop grandes pour des mains d'enfant, a été lancé en 1961. Quatre ans après l'anglais Scalextric. La course auto miniature à la française. Imaginée par Étienne Jouët, concepteur de jouets et propriétaire de l'Usine à idées. Les coffrets étaient fabriqués à l'atelier de Sartrouville (Yvelines) et les

voitures montées par de petites mains à domicile, comme des couturières pour un fournisseur de vêtements.

Circuit 24, le vrai ! Il se référait, avec l'autorisation de l'Automobile Club de l'Ouest, à l'esprit du Mans : les mêmes graphismes de publicités sur les bords de piste et la fameuse passerelle Dunlop. Les voitures en plastique dur étaient réputées incassables. Le bruit de mixeur du moteur à vibreur chatouillait les oreilles et l'odeur de la résistance électrique qui chauffait les manettes excitait les narines.

JOHNNY HALLYDAY À LA MANETTE

On s'y serait cru, moteurs atmosphériques et huile de ricin... Une plaque de piste pouvait reproduire le départ en épi

des 24 Heures du Mans de l'époque. Le premier compte-tours automatisé libérait l'esprit pour se « concentrer sur la conduite », promettait encore la pub.

Le raccordement interposte permettait les croisements (source d'accrochages aussi inévitables que les rétrécissements !) pour dépasser l'adversaire « en vrai », le système étant conçu pour piloter chaque voiture indifféremment sur un rail ou l'autre. En 1963, le jouet d'Étienne Jouët obtint l'oscar de l'année. Dix ans plus tard, le Circuit 24 avait disparu des boutiques. Mais le succès fut tel que pendant longtemps, un gamin rêvait « d'un circuit 24 pour Noël », quelle que soit la marque. Appellation générique.

Comme au Mans, la piste avait ses as, joueurs plus habiles. Et aussi ses people. On a vu s'amuser devant les

objectifs, dans un marketing parisien bien orchestré, Johnny Hallyday et Sylvie Vartan, Francis Blanche, Henri Tisot, Gilbert Bécaud. « Le Circuit 24 réclamait véritablement du pilotage », détaille Dominique Jouët (57 ans), le fils du créateur, évidemment jeune pilote d'essai n°1 dans les années 1960 ; aujourd'hui conservateur de ce temple de la vitesse miniature (lire par ailleurs). La publicité de l'époque vantait : « 300 km/h dans ta chambre. C'est comme si tu possédais une vraie voiture de course. »

« Il faut se resituer en 1963-1964, les années folles de ce type de circuits, poursuit Dominique Jouët. Auparavant, ils étaient sans doute moins précis, moins rapides, moins ludiques. Le Circuit 24 a été le premier dont les voitures étaient un peu plus grosses, un peu plus

lourdes et se passaient d'aimants pour adhérer à la piste. Le moteur à vibreur et sa bobine suffisaient : le tout pesait près de 350 grammes, ce qui est beaucoup. Selon leur forme et la répartition du poids, les modèles avaient donc un comportement différent. Sur certaines versions de compétition, mon père avait même imaginé un système de freinage simple : les pneus intégraient un petit tambour sur lequel agissait un ergot. Quand on appuyait sur la manette de l'accélérateur, l'effet magnétique relevait la lame et quand on la relâchait, la lame retombait sur les tambours de freins. C'était très efficace. »

Pour des Grands Prix effrénés. On s'appelait Beltoise, Pescarolo, Stewart ou Brabham...

Beltoise : « J'en ai une dizaine »

LE PILOTE français Jean-Pierre Beltoise est le parrain du Club Circuit 24 et l'auteur de la préface du livre Circuit 24, le vrai ! : « Je n'avais déjà plus l'âge de jouer dans les années 60 (Jean-Pierre Beltoise est né en 1937) et auparavant mes parents n'avaient pas l'argent pour m'offrir ce genre de jeu. Je les admirais dans les vitrines. Je ne crois pas non plus avoir partagé de parties avec mes fils, Anthony et Julien. Mais je suis un grand collectionneur de jouets anciens et je possède aujourd'hui une dizaine de Circuit 24 dans ma maison de campagne. J'ai découvert cela en tant qu'adulte. J'aime bien le réalisme des petites bagnoles, les Ferrari ou les René

Bonnet... C'est magnifique. Je chine beaucoup dans les brocantes, les Bourses de jouets où on en trouve encore pas mal. Les coffrets sont très agréables pour des enfants ; de temps en temps, je les ouvre pour me régaler. Les décorations sont jolies, cela fait plaisir de revoir les écritures des noms de sponsors de cette période, comme les projecteurs ou les bougies Marchal. Mais tout reste dans les boîtes. Ces jouets-là, je les ai pour les regarder et conserver un tendre souvenir. Ce sont les 24 Heures du Mans des années 60-70, toute une époque qui me parle. »

S. B.

« Je me suis repris au jeu »

DOMINIQUE JOUËT, fils d'Étienne, le créateur du Circuit 24, fait revivre la légende des pistes électriques depuis une vingtaine d'années.

« VOUS DEVEZ être l'enfant qui a le plus joué au Circuit 24 ? »

– Beaucoup étant petit ! Puis j'ai un peu arrêté à l'adolescence. Au décès de mon père, j'ai récupéré des rails, le transformateur et quelques voitures qui avaient traîné dans une cave et j'ai commencé à restaurer tout cela. Je me suis repris au jeu.

Qui sont les passionnés de Circuit 24 ?

– Une petite nuée de jeunes de soixante ans ! Le Club Circuit 24 regroupe une cinquantaine de membres actifs avec

qui j'échange très souvent. Au total, j'ai un fichier de 250 noms environ, plus les acheteurs de mon livre (*). On trouve ceux qui, enfant, en possédaient un, ont laissé tomber puis y sont revenus. Beaucoup d'autres n'ont jamais pu en avoir, le vivent aujourd'hui comme un manque et se disent : pourquoi pas ?

Ceux-là m'ont acheté des rails, des voitures ou des coffrets. Enfin, il y a ceux, plus rares, qui n'ont jamais arrêté. Comme pour les voitures de collection, chacun a sa marque de circuit routier : Jouef, Scalextric... Mais au-delà de l'appellation, le Circuit 24 est celui qui a le

plus marqué car il a connu beaucoup de succès. Pour les Français, en tout cas, il possède une connotation un peu spéciale ; c'est quasiment l'ancêtre.

Vous avez le projet de reconstituer le circuit promotionnel de votre père, celui du Salon de l'enfance 1961-1962 ?

– C'est surtout l'idée de mon ami Georges Platel, un membre du Club Circuit 24. C'est un peu compliqué car je ne dispose que d'une photo sur une publication de l'époque, et on n'y voit que 80 % du tracé. Je l'ai connu ce circuit, je

m'en souviens, mais je serai incapable de le refaire de mémoire. Le second problème est qu'il était immense. Or, si on veut le reconstituer, ce n'est pas seulement pour refaire la piste mais pour tout ce qu'il y avait autour : les bâtiments en Pierres magiques, qui étaient un autre jouet de mon père (NDLR : le Lego français), les arbres du diorama, toutes les miniatures Dinky Toys... Cela prendra du temps.

Mais vous avez, vous-même, recréé un circuit complet ?

– Il est dans ma maison, en bord de mer.

J'y ai cassé deux chambres pour n'en faire qu'une pièce, remplie de coffrets et de plus de 2 500 voitures. Je l'ai construit pour mon plaisir mais aussi pour illustrer mon livre : il me fallait un environnement et je ne connaissais pas de Circuit 24 de cet acabit. Je l'ai donc fabriqué, avec ma femme. La veille de la séance de photos, nous étions encore en train de peindre les derniers personnages ! »

S. B.

(*) « Circuit 24, le vrai ! » De Dominique Jouët, paru en 2005. Illustrations Pierre Autef. Disponible sur le site www.circuit24.com au prix de 29,90 €.

L'ESSAI

De plus en plus Smart

La microcitadine à deux places du groupe Daimler a gagné en élégance et surtout en qualité de finition, avec cette troisième génération. De quoi justifier un prix (à partir de 10 700 €) qui se rapproche plutôt des urbaines à quatre places.

INUTILE DE CHERCHER, il n'y a pas mieux sur le marché en moins de trois mètres de long. Ne serait-ce que parce qu'il n'y a pas autre chose ! Plus court que la Smart Fortwo (2,70 m), on ne trouve que des voiturettes sans permis. Sa concurrente la plus proche, la Toyota iQ, aura fini sa carrière à la fin du mois. La Smart peut dormir sur ses deux places.

D'autant que cette troisième génération (en seize ans) de la puce des villes a fait un vrai bond en avant. Elle a beaucoup gagné en insonorisation. La finition intérieure est bien plus flatteuse, avec des tissus colorés et à mailles étroites. Elle reste sèche sur les nombreux « gendarmes couchés » qui fleurissent dans les rues, mais le confort de ses suspensions est devenu acceptable. Le châssis est rigoureux et le mo-

teur 1.0 l de 71 chevaux, équipé d'un Stop and Start, est raisonnablement sobre, même s'il est difficile de descendre, en réalité, sous 6,5 litres aux 100 km en circulation urbaine et embouteillée. C'est dans ces conditions qu'on apprécie le mieux la Smart. Malgré dix centimètres de plus en largeur, qui profitent au volume du coffre (190 dm³) et aux épaules des passagers, elle conserve toutes ses capacités à se faufiler dans un trou de souris pour être la première au feu vert, et à se garer là où les autres ont déjà renoncé.

Avec un rayon de braquage record (lire par ailleurs), l'auto tourne littéralement sur elle-même pour un demi-tour. Cette agilité, bien servie par une direction asservie très douce, facilite aussi – et plus souvent... – les manœuvres serrées de parking.

Le défaut viendrait plutôt d'une tenue de cap pas toujours facile à plus grande vitesse, car le moindre mouvement de volant entraîne une réaction immédiate du train avant. Smart a d'ailleurs équipé sa nouvelle ForTwo d'une nouvelle génération d'ESP (correcteur électronique de trajectoire) qui stabilise automatiquement la voiture en cas de fort vent latéral. Voilà pour les passages sur autoroute où la Smart n'est pas autant dans son élément qu'en ville.

Du coup, on attend, en mars 2015, la sortie de la boîte automatique à double embrayage sur le moteur de 71 chevaux. Elle est empruntée à Renault et pourrait convaincre les adeptes de la boîte mécanique que l'automatisme n'est pas forcément une punition à la conduite...

S. B.



Avec cette nouvelle génération, la Smart a un peu perdu la bonhomie de sa face avant et de l'ancien capot très plongeant. Photo DR

SMART FORTWO 1,0 L 71 CH.

10 700 €

- **Dimensions :** L/1/h : 2,70/1,67/1,56 m
- **Moteur :** 999 cm³ essence
- **Puissance :** 71 cv à 6 000 tr/mn
- **Couple :** 91 Nm de 2 à 2 850 tr/mn
- **Boîte :** 5 manuelle
- **Poids :** 880 kg
- **Vitesse maximale :** 151 km/h
- **0 à 100 km/h :** en 14"4
- **Consommation mixte (constructeur) :** 4,1 l aux 100 km

6,95 LE DIAMÈTRE DE BRAQUAGE

de la nouvelle Smart Fortwo, en mètres, et entre deux trottoirs (7,30 m de mur à mur). La valeur est exceptionnelle ! C'est presque deux mètres de moins que le modèle précédent et 85 centimètres de moins que la Toyota iQ, à laquelle la Smart reprend le record du monde de la manœuvre.

UNE BONNE SÉRIE : – Le tout premier prix de la Smart Fortwo est de 9 990 €, dans la finition la plus basse, qui ne possède même pas d'autoradio et avec le moteur de 61 chevaux (sortie en mars 2015). On passe à 10 700 € pour la version 71 cv et à 12 800 € en finition Passion, qui est tout de même plus intéressante avec un équipement de base assez complet. Il comprend notamment l'aide au démarrage en côte, la direction asservie à la vitesse, deux sièges intégraux de sécurité, le Bluetooth, la climatisation auto et le système de stabilisation en cas de vent latéral. Mais pour le toit panoramique ou la peinture métallisée, il faudra ajouter 400 € à chaque fois.