Histoire des miniatures JADALI

Jean-Louis Garon, Jacques Lagrange, Laurent Tormos, 08 septembre 2012

Sommaire

Chapitre 1: l'histoire de la Marque JADALI
Chapitre 2: les "précurseurs" faits avec des moules d'origine DCMT
Chapitre 3: les Jadanette
Chapitre 4: comment distinguer les Jadanette des Matchbox ?
Chapitre 5: les JADALI-SIFMA
Chapitre 6: les JADALI-METAMOL
Chapitre 7: bibliographie, sources et remerciements

1 - L'histoire de la marque JADALI:

En 1938, Léon Gouttman crée une société de vente de pièces de rechange pour automobiles: le Comptoir Automobile de Boulogne-Billancourt (CABB).

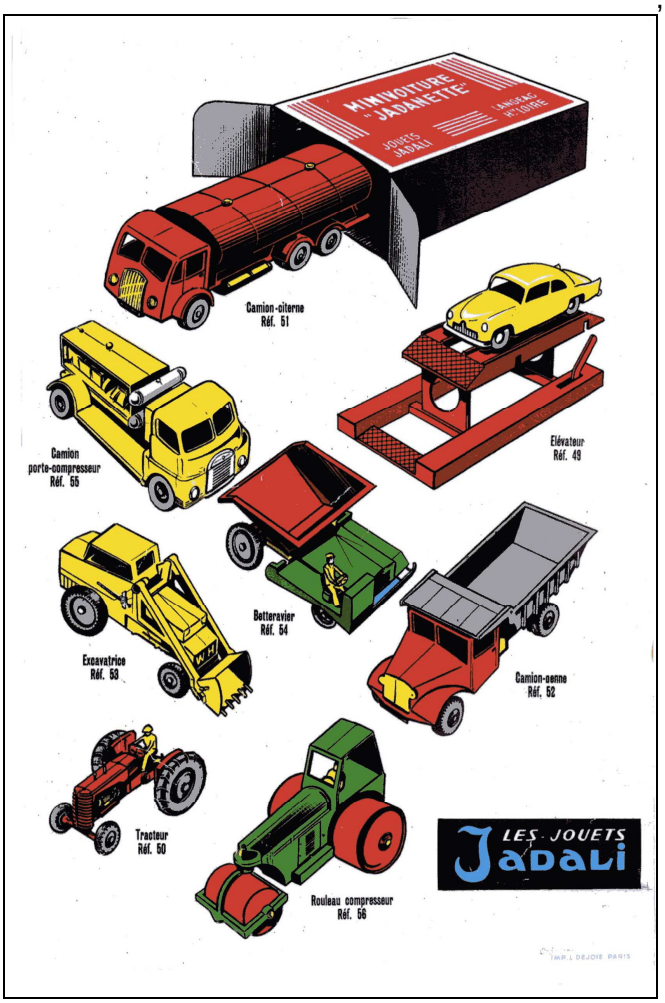
Pendant la seconde guerre mondiale, Léon Gouttman se réfugie en Angleterre où il fait la connaissance de MM. Mills et Ambridge, propriétaires de Die Casting Machine Tools (DCMT) qui fabriquent de petites machines pour couler le zamak sous pression et des jouets. L'histoire de DCMT sera étroitement associée à celles de noms qui deviendront célèbres: Lone Star, Crescent Toys, Cragstan, Moko Lesney qui deviendra … Matchbox dont Rodney Smith, l'un des fondateurs était un employé de DCMT !

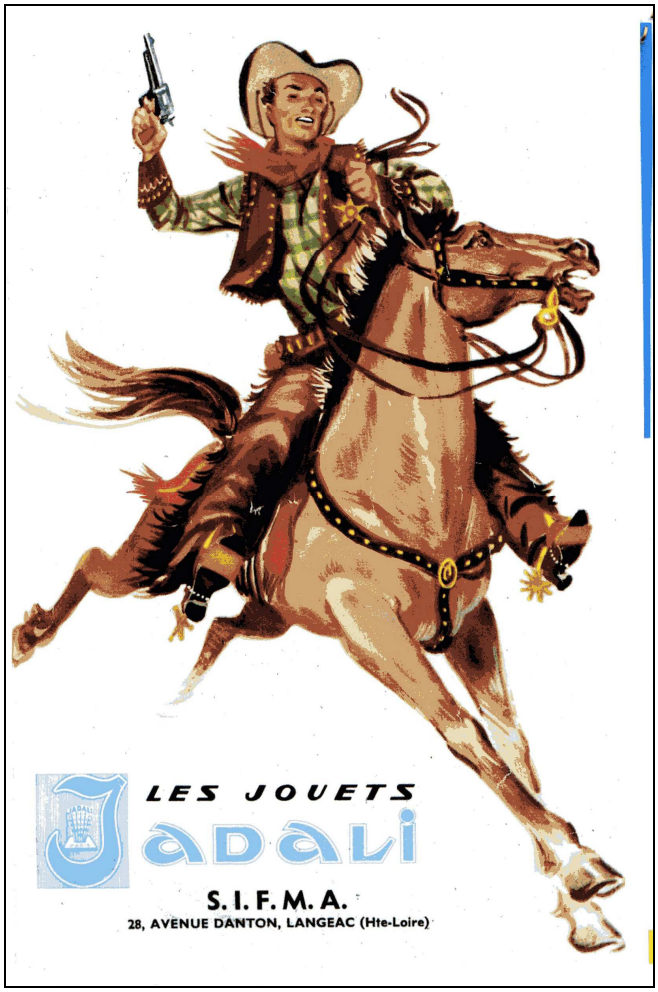
Dès la fin de la seconde guerre mondiale, Léon Gouttman revient en France et il ouvre à Nanterre une usine de fonderie sous pression pour fabriquer des pièces de mécanique automobile. En 1948, il transfère son usine à Issy les Moulineaux. Les premiers jouets fabriqués seront des copies de pistolets de cow-boy, éperons, étoile de sheriff, des panoplies de chez DCMT. Cette entreprise lui a accordé des licences d'usage et de modification des machines à injecter le zamak ainsi que des moules et à commercialiser les jouets sous la marque Lone Star.

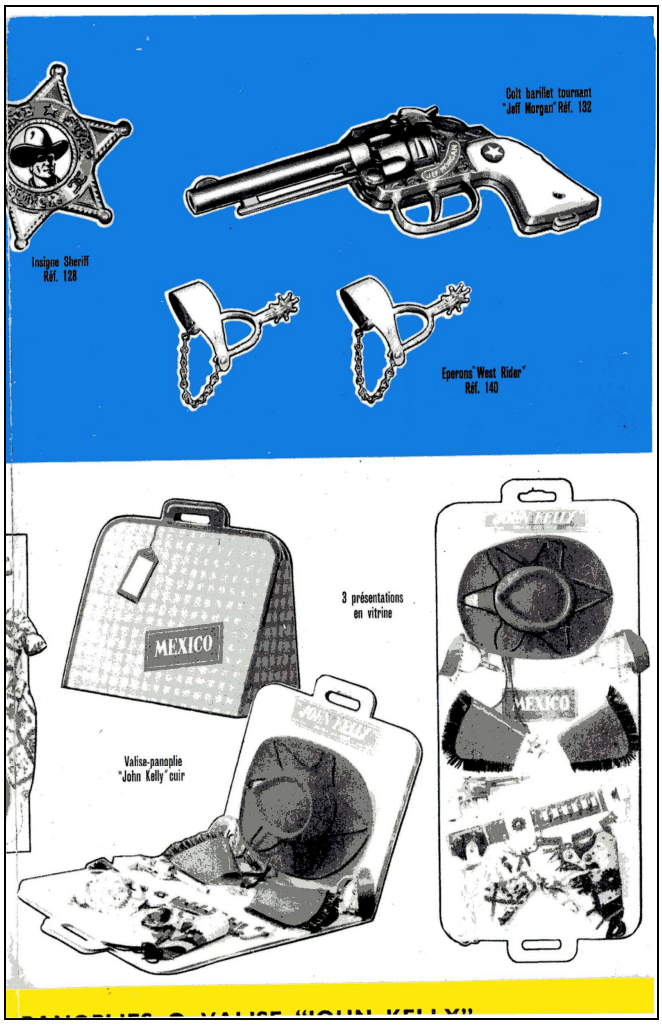
C'est en 1952, sur une suggestion de Jacques-Henri Gouttman le fils de Léon, que nait la marque **JADALI**, acronyme de **Ja**cques – **Da**niel – **Li**nette (diminutif de Evelyne), les prénoms des trois enfants Gouttman.

En 1953, apprenant que le Moulin de Langeac (Haute-Loire) est disponible, Léon Gouttman décide d'y implanter une seconde fonderie. Ce Moulin fut la première centrale de production hydroélectrique qui alimenta la ville dès 1900.

Au même moment, Jacques-Henri Gouttman abandonne ses études à Sup de Co–Paris pour s'installer et vendre sous la marque JADALI les jouets fabriqués par CABB.







le catalogue Jadali: les pages 4, 1, 2 et 3 (source JH Gouttman)

Outre les panoplies de cow-boy déjà mentionnées, les jouets qui nous intéressent dans cet ouvrage sont par ordre chronologique d'apparition: les JADALI ou LONE STAR-made in France à une échelle variable autour du 1/43ème, les véhicules miniatures "JADANETTE", échelle 1/86ème environ, imitation des Matchbox, avec l'autorisation des anglais, vendues dans des emballages rappelant de petites boites d'allumettes, et enfin les JADALI-SIFMA au 1/43 ème. Très peu d'unités ont été vendues, c'est resté très confidentiel.

Entre 1955-1956, Léon Gouttman cesse son activité au Moulin, part en Espagne et s'associe avec un ami catalan, Francisco Lluch, pour créer à Barcelone une fonderie de zamak sous pression appelée METAMOL (Metales Moldeados). Les miniatures fabriquées par METAMOL seront vendues en Espagne sous le nom de JADALI fabricado por METAMOL, réutilisant ainsi la marque française sans que Jacques-Henri Gouttman ne s'y oppose !

Léon Gouttman restera en Espagne jusqu'en 1965, date à laquelle il revend ses actions et rentre en France.

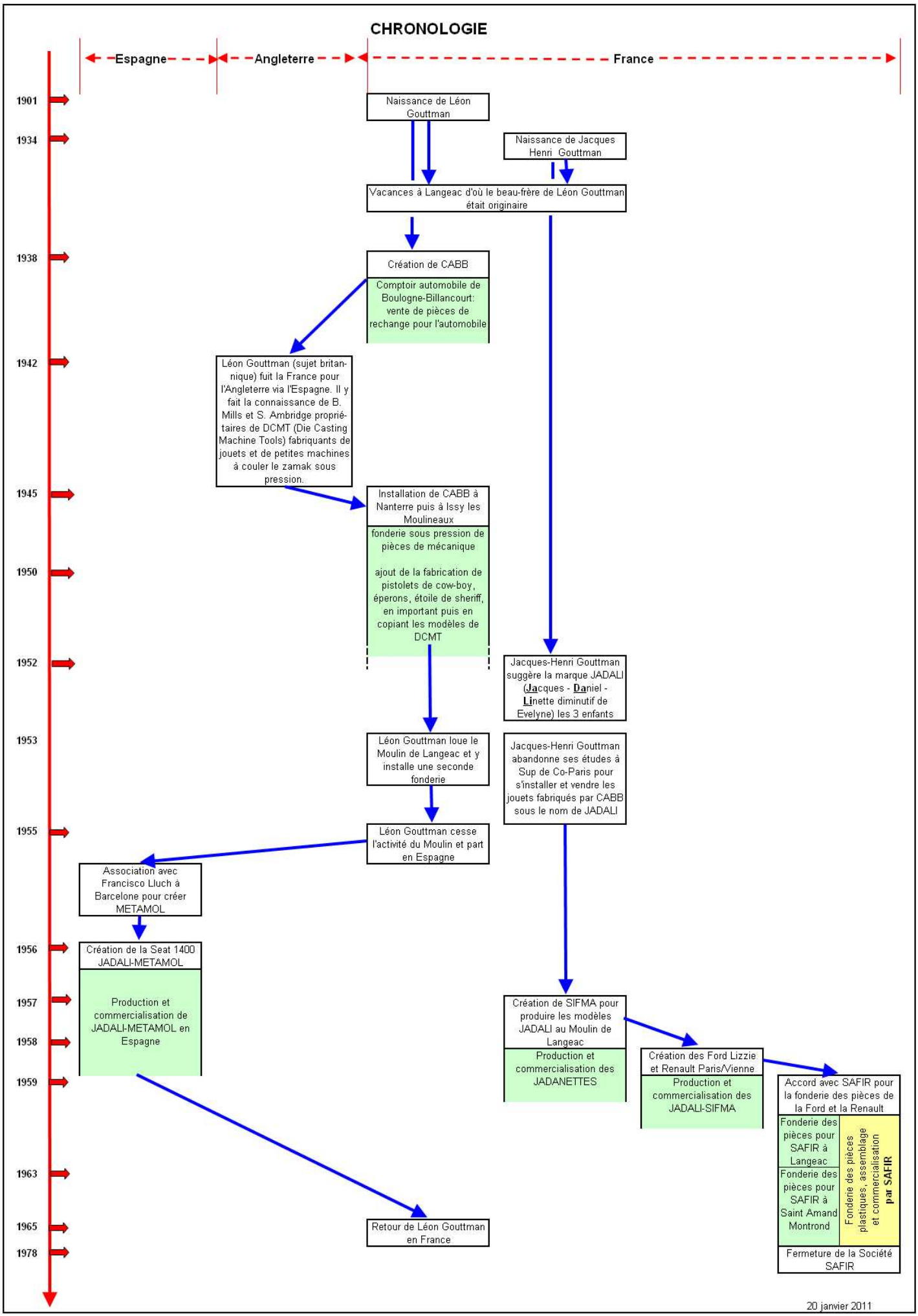
En 1957, Jacques-Henri Gouttman crée la Société Industrielle de Fonderie et de Mécanique Appliquée (S.I.F.M.A.) à Langeac. L'usine est implantée au Moulin dont il avait l'entière jouissance par convention signée avec la mairie. L'activité est avant tout industrielle, notamment fabrication de pièces chromées ou non pour l'automobile ainsi que des pièces pour l'électroménager, marché florissant.

Il reprend les murs et les moules à jouets laissés par son papa pour fabriquer des voitures miniatures sous le nom de JADALI.

En fin 1959, Jacques-Henri Gouttman a l'idée de créer deux nouveaux modèles, imitation de vieilles voitures au 1/43 ème. Ce sont: la Ford "Lizzie" et la Renault Paris/Vienne 1902 qui sortiront en novembre ou décembre de cette année. Modèles très rares avec le moulage JADALI-SIFMA.

En 1960 il conclut un accord avec M. Béqué, PDG de la marque SAFIR, qu'il a rencontré en mi-1959. Cet accord concerne la fabrication et la commercialisation de la Ford T Lizzie et la Renault Paris-Vienne 1902 à l'échelle 1/43 ème. Selon cet accord, SIFMA faisait la fonderie de toutes les pièces en zamak soit avec ses moules originaux, soit avec des moules modifiés. SAFIR de son côté moulait les pièces en plastique, assurait le montage des miniatures et les commercialisait. SIFMA continuera à fournir à M. Béqué des châssis en zamak de qualité jusqu'à 1978, date de la cessation d'activité de SAFIR.

En 1963, Jacques-Henri Gouttman rencontre un designer, Jacques Moine, avec lequel il s'associe. Il quitte Langeac et se délocalise à Saint Amand Montrond (Cher)


CHRONOLOGIE
Espagne
Angleterre
France
1901
1934
1938
1942
1945
1950
1952
1953
1955
1956
1957
1958
1959
1963
1965
1978
Naissance de Léon Gouttman
Naissance de Jacques Henri Gouttman
Vacances à Langeac d'où le beau-frère de Léon Gouttman était originaire
Création de CABB
Comptoir automobile de Boulogne-Billancourt: vente de pièces de rechange pour l'automobile
Léon Gouttman (sujet britannique) fuit la France pour l'Angleterre via l'Espagne. Il y fait la connaissance de B. Mills et S. Ambridge propriétaires de DCMT (Die Casting Machine Tools) fabriquants de jouets et de petites machines à couler le zamak sous pression.
Installation de CABB à Nanterre puis à Issy les Moulineaux
fonderie sous pression de pièces de mécanique
ajout de la fabrication de pistolets de cow-boy, éperons, étoile de sheriff, en important puis en copiant les modèles de DCMT
Jacques-Henri Gouttman suggère la marque JADALI (Jacques - Daniel - Linette diminutif de Evelyne) les 3 enfants
Léon Gouttman loue le Moulin de Langeac et y installe une seconde fonderie
Jacques-Henri Gouttman abandonne ses études à Sup de Co-Paris pour s'installer et vendre les jouets fabriqués par CABB sous le nom de JADALI
Léon Gouttman cesse l'activité du Moulin et part en Espagne
Association avec Francisco Lluch à Barcelone pour créer METAMOL
Création de la Seat 1400 JADALI-METAMOL
Production et commercialisation de JADALI-METAMOL en Espagne
Création de SIFMA pour produire les modèles JADALI au Moulin de Langeac
Production et commercialisation des JADANETTES
Création des Ford Lizzie et Renault Paris/Vienne
Production et commercialisation des JADALI-SIFMA
Accord avec SAFIR pour la fonderie des pièces de la Ford et la Renault
Fonderie des pièces pour SAFIR à Langeac
Fonderie des pièces pour SAFIR à Saint Amand Montrond
Fonderie des pièces plastiques, assemblage et commercialisation par SAFIR
Fermeture de la Société SAFIR
Retour de Léon Gouttman en France
20 janvier 2011

2 - Les "précurseurs" faits avec des moules d'origine DCMT

Après le conflit, les conditions du redémarrage d'une activité en France de Léon et Jacques-Henri Gouttman s'éclaircissent peu à peu. A son retour, Léon Gouttman et sa société CABB fabriquent et distribuent des pistolets et accessoires de cow-boy directement copiés de ceux de DCMT.

Pour comprendre cette période, quatre éléments-clé doivent être pris en considération:

- pendant la Seconde Guerre Mondiale, durant son séjour en Angleterre, Léon Gouttman a noué des liens très étroits avec Aubrey Mills et Sidney Ambridge, dirigeants de la société anglaise Die Casting Machine Tools (DCMT), firme dont le rôle a été prépondérant dans le monde des miniatures en zamak fondu sous pression dans les années 1940's – 60's. Geoffrey, le fils de Sidney Ambridge nous a communiqué des extraits d'un compte rendu de réunion de Direction de DCMT, daté du 6 janvier 1954, dans lequel sont décrits trois accords de concession en faveur de Léon Gouttman et de ses Etablissements CABB:
    - d'une licence de fabrication et de vente en France des machines brevetées de Die Casting Machines,
    - d'une licence pour utiliser, copier ou reproduire les jeux et jouets de DCMT,
    - du droit d'utiliser le nom commercial "Lone Star".

- la création de la marque commerciale JADALI en 1952,

- la mise aux enchères en 2011 de deux ponts élévateurs tout neufs datés de 1954, vendus dans un boitage illustré d'une station service portant le nom de JADALI sur son fronton,

photo Jean-Louis Garon

- un mystérieux coffret Station Service signalé par un collectionneur dans l'Argus de la Miniature n° 201 dont on ne connait qu'un dessin. L'illustration de la station service est pratiquement la même que celle du boitage du pont élévateur,

D'après l'illustration, le coffret contient deux voitures, deux camions et le pont élévateur dont l'inspiration, sinon la provenance directe de DCMT ne fait aucun doute. Notons que J-H. Gouttman affirme que ce coffret n'a jamais dépassé le stade d'étude graphique par le fabricant des boites Jadanette et des présentoirs de panoplies de cow-boy. Existe-t-il d'autres exemplaires de ce coffret ?

Examinons maintenant chacun des différents composants qui apparaissent sur le dessin de la Station Service JADALI. Nous avons des preuves d'existence sous la marque DCMT de chaque modèle représenté. Il faut maintenant réunir les preuves d'existence de ces modèles sous les marques JADALI, ou LONE STAR-made in France ou autre.

Par commodité, nous utiliserons le référencement artificiel ci-dessous pour identifier les modèles inspirés directement de la gamme de DCMT:

Réf. 1 : pont élévateur
Réf. 2 : roadster Nash
Réf. 3 : camion citerne
Réf. 4 : Ford camion plateau surbaissé
Réf. 5 : coffret Station Service composé selon l'Argus de la Miniature des références 1, 2, 3, 4, 6 ou 7
Réf. 6 : berline Jaguar
Réf. 7 : berline La Salle

Notons cependant que J-H. Gouttman ne reconnait pas ces miniatures comme des JADALI/CABB ni des JADALI/SIFMA. Pourtant, les accords de licence concédés par DCMT permettaient à Léon et Jacques-Henri Gouttman de produire et de vendre ces produits soit sous la marque LONE STAR-made in France (ils avaient la licence), soit sous la marque JADALI (elle était créée).

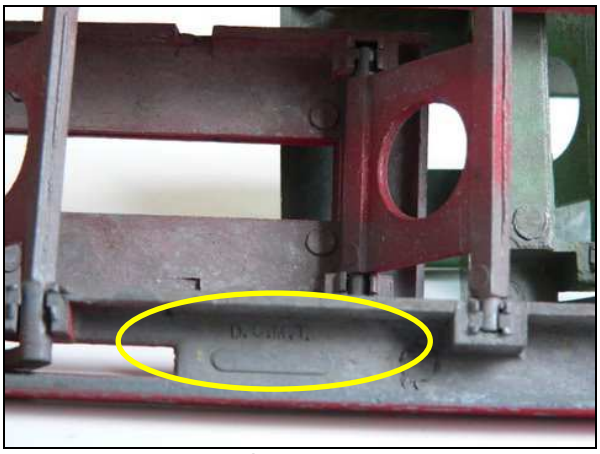
Enfin, ni M. Sordet, ni J.Greilsamer/B.Azema ne listent ces modèles comme des JADALI !

Référence 1: le pont élévateur

C'est pour le moment, la référence pour laquelle on a le plus de preuves qui permettent de suivre sa filiation depuis le produit de DCMT jusqu'à celui de JADALI.

Le premier pont élévateur qu'on trouve porte gravé dessous le nom de DCMT.

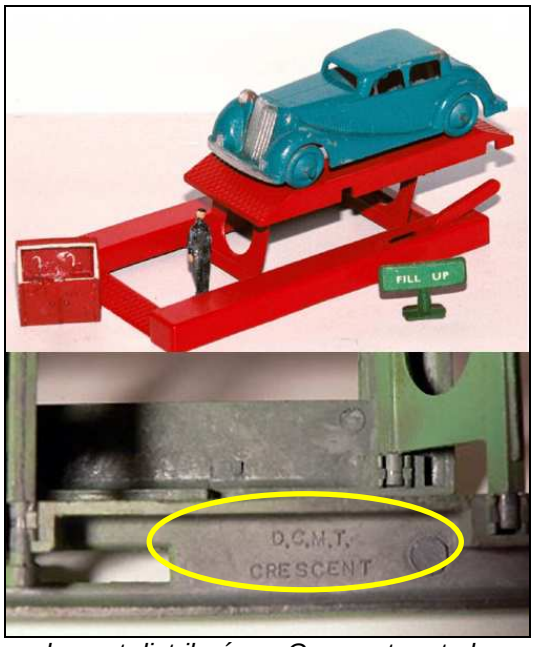
le pont élévateur original de DCMT



et la gravure D.C.M.T.

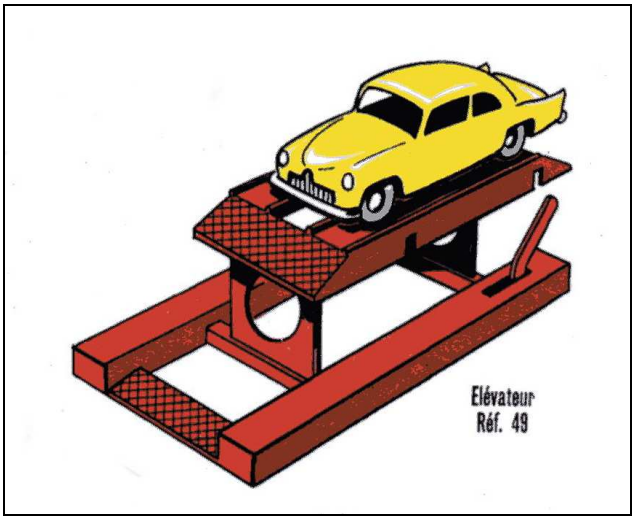
On le trouve également sous la marque CRESCENT, marqué DCMT-CRESCENT sous la référence 1208

le pont élévateur DCMT-CRESCENT. Les modèles de voitures sont là pour montrer que le pont est à l'échelle 1 / 43



le pont distribué par Crescent porte les gravures D.C.M.T. et Crescent

Sur le catalogue JADALI-SIFMA que nous connaissons, daté au plus tôt de 1957, il apparait un pont élévateur référencé # 49 qui ressemble trait pour trait à celui de DCMT. Son échelle reste environ au 1/43. Jean-Louis Garon a acheté récemment deux exemplaires neufs de ce pont avec leurs boites d'origine. Les ponts portent la gravure … DCMT. Etaient-ce ceux-ci qui étaient vendus dans ces boites à l'origine ? Selon JH. Gouttman, "*le pont est directement inspiré de celui de DCMT dont les moules ont été modifiés*". La mention "made in France" aurait pu être ajoutée à cette occasion. Il va falloir faire une comparaison plus approfondie des deux.



le pont élévateur du catalogue JADALI réf. 49 *et deux exemplaires réels*

On n'a pour le moment aucune preuve d'existence de la voiture jaune illustrée sur le catalogue.

la gravure D.C.M.T. *et une reconstitution en réel de l'illustration*

Le collectionneur qui présente le coffret Station Service JADALI spécifie que ce pont élévateur pouvait être vendu soit dans le coffret Station Service référencé # 5, soit isolé en boite individuelle dont il présente une photo avec le Roadster Nash référencé # 2. Sans aucun doute, le pont élévateur est à l'échelle 1/43 environ comme le roadster. Notons que dans ce cas, ses dimensions ne lui permettaient pas de rentrer dans une "boite d'allumettes" !

Revenons aux modèles de voitures et de camions qui sont représentés sur l'illustration du coffret et dont l'existence dans la gamme DCMT ne fait aucun doute.

Référence 2 Roadster Nash

ce Roadster est marqué DCMT-CRESCENT

le Roadster Nash

une autre photo du roadster par DCMT

deux autres variantes de couleur

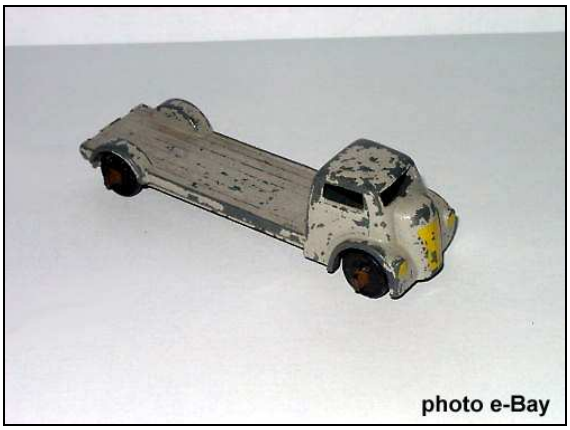
Le possesseur du coffret Station Service présente une photo du Roadster avec de simples rondelles de métal en guise de roues et qui n'aurait pas de gravure de marque. Cette absence, ou peut être son effacement par modification du moule original, permettrait ainsi de le considérer comme produit en France et donc comme un JADALI. On a retrouvé en Espagne un autre exemplaire de ce roadster dont les gravures de marque ont manifestement été effacées mais qui comporte des roues en caoutchouc cette fois et qui était vendu sous la marque JADALI-METAMOL (voir le chapitre 6).

Référence 3: camion citerne

le camion citerne marqué DCMT-CRESCENT

Pour le moment, on ne connait pas d'exemple de ce camion sans gravure ou avec une gravure indiquant qu'il aurait été produit en France par CABB sous le nom de LONESTAR-made in France ou de JADALI. En revanche, on en a trouvé un vendu en Espagne sous la marque JADALI-METAMOL et dont le moule a été modifié pour effacer les gravures (voir le chapitre 6).

Référence 4: camion plateau surbaissé



le camion plateau marque DCMT CRESCENT (dimension en inches)

Pour le moment, on ne connait pas d'exemple de ce camion sans gravure ou avec une gravure indiquant qu'il aurait été produit en France par CABB sous le nom de LONESTAR-made in France ou de JADALI. En revanche, on en a trouvé un vendu en Espagne sous la marque JADALI-METAMOL et dont le moule a été modifié pour effacer les gravures (voir le chapitre 6).

Référence 6: berline Jaguar

A aujourd'hui, nous n'avons aucune information qui pourraient faire penser que cette miniature a pu être incorporée dans la gamme de JADALI. Néanmoins, elle mérite d'être citée. On la connait comme une DCMT (photo ci-dessous).

la berline type 1 marquée DCMT Ltd made in England

Lorsqu'elle apparait dans la gamme CRESCENT, elle est identifiée comme une Jaguar.

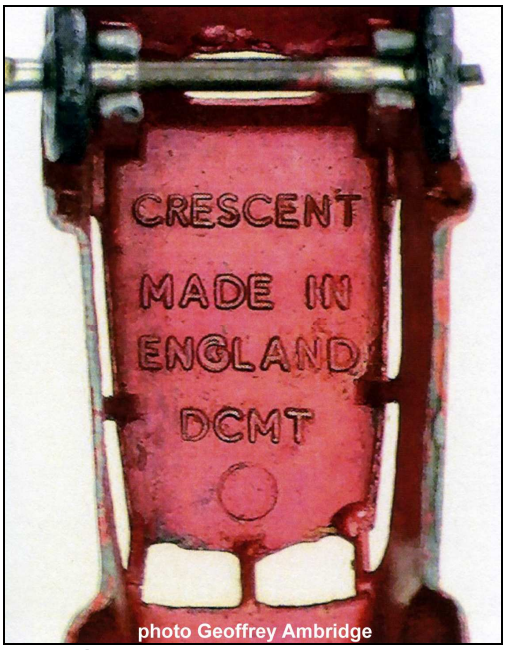
la berline Jaguar marquée CRESCENT made in England
(source: http://thoshikawa.com/lonestar/IMPY/e-t-c.html)

Pour le moment, on ne connait pas d'exemple de cette voiture sans gravure ou avec une gravure indiquant qu'elle aurait été produite en France par CABB et vendue sous le nom de LONESTAR-made in France ou JADALI. En revanche, on en a trouvé une vendue en Espagne sous la marque JADALI-METAMOL et dont le moule a été modifié pour effacer les gravures (voir le chapitre 6).

deux variantes de couleur: une DCMT à gauche et une CRESCENT à droite

Référence 7: berline La Salle

C'est celle qui ressemble le plus à la berline placée sur le pont élévateur du dessin du coffret Station-Service JADALI. Elle dérive étroitement, bien que simplifiée, de celle de Tootsietoy (référence 230) des années 40's.



la berline La Salle par CRESCENT et DCMT (datée de 1949)

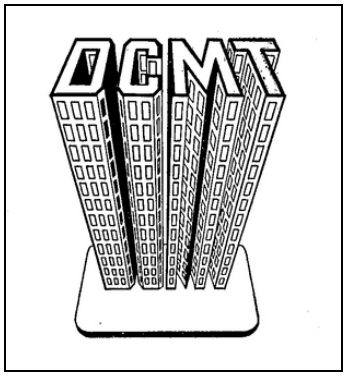
Plusieurs variantes de couleur de la berline La Salle

le roadster Nash et la berline La Salle

Pour le moment, on n'a pas d'exemple de cette voiture sans gravure ou avec une gravure indiquant qu'elle aurait été produite en France par CABB et vendue sous le nom de LONESTAR-made in France ou JADALI. En revanche, on en a trouvé une vendue en Espagne sous la marque JADALI-METAMOL et dont le moule a été modifié pour effacer les gravures (voir le chapitre 6).

Si le coffret Station Service JADALI a effectivement été produit et vendu en plusieurs exemplaires, quelle marque portent les voitures, camions et accessoires contenus dedans ? Cela reste encore à éclaircir.

Un dernier détail amusant qui montre combien les étroites relations tissées avec DCMT influencèrent profondément Léon Gouttman tout au long des années. Les logos de ses entreprises en France et en Espagne dérivent directement de celui de DCMT:



logo DCMT (1945)

logo Jadali

logo Metamol

L'histoire de cette époque reconstituée à partir des indices et des preuves que nous avons:

A son retour d'Angleterre après la guerre, Léon Gouttman distribue des produits "cow boy et shériff" dérivés de ceux de DCMT. Ils sont soit importés d'Angleterre, soit fabriqués par CABB à partir des moules de DCMT plus ou moins modifiés.

Vers le début de 1954, Léon Gouttman obtient de DCMT une licence pour distribuer leurs machines à injecter le zamak sous pression dans un premier temps. Et il en équipe sa seconde fonderie de Langeac où il produira des pièces de mécanique et les jouets de cow-boy. Il a en effet obtenu de DCMT une seconde licence pour utiliser, copier, reproduire leurs jeux et jouets. Une troisième licence lui est concédée et lui donne le droit d'utiliser la marque commerciale Lone Star.

Forts de ces licences et de l'existence dans le fonds DCMT de petites voitures, Léon et Jacques-Henri Gouttman décident de se lancer sur le marché de la miniature auto.

A la fin de 1952, Jacques-Henri Gouttman crée la marque JADALI pour distribuer ces miniatures. Le marketing de CABB propose alors deux produits: le pont élévateur isolé d'une part et d'autre part un coffret Station Service avec le même pont élévateur, deux voitures et deux camions. Il réalise les prototypes de boitage du pont élévateur et du coffret Station Service.

Mais la licence d'usage de la marque Lone Star qui leur avait été concédée ne servira finalement à rien car ce seront des JADALI.

En parallèle et à la suite d'études de marché favorables à l'échelle 1/86, Léon et Jacques-Henri Gouttman prennent des accords avec Lesney (on n'en connait pas la teneur) pour produire et commercialiser des dérivés des Matchbox sous le nom de JADANETTE par JADALI. Bien que ce soit relatif, ce sera la gamme la plus riche et la mieux distribuée de JADALI. Cette gamme est bien connue et bien documentée maintenant.

En fin de compte, le projet du pont élévateur, le plus simple, est le seul qui soit assez avancé et qui pourra être effectivement commercialisé sous la marque JADALI. On le retrouve encore sur le catalogue de 1957.

Dans le cadre du projet de coffret Station Service, le moule du roadster Nash est modifié pour effacer les noms de marque. Cependant quelques temps après, le projet est abandonné car il serait trop compliqué et coûteux de modifier les moules de l'autre voiture et des deux camions prévus. En outre, le marché du 1/43 est peut être moins porteur que celui du 1/86 des Matchbox à ce moment. Le prototype du coffret Station Service, le seul exemplaire sans doute, et son contenu se retrouvent en possession du collectionneur qui nous le présente dans l'Argus de la Miniature.

Le catalogue officiel JADALI que nous a passé J-H. Gouttman est la concrétisation du début de l'aventure JADALI-JADANETTE bien qu'il contienne encore les éléments "cow boy et shériff" et surtout le pont élévateur dont l'échelle 1/43° est habilement "maqu illée" grâce à une voiture dessinée à la même échelle que les JADANETTE.

3 - Les JADANETTE par JADALI (à l'échelle des boites d'allumettes, environ 1/86^{éme})

Ensuite, JADALI fait ses propres moules ou utilise des moules Matchbox retouchés avec l'autorisation des anglais. Sauf la référence 49, ce sont des copies directes ou inspirées de l'esprit des Matchbox de la série 1-75:

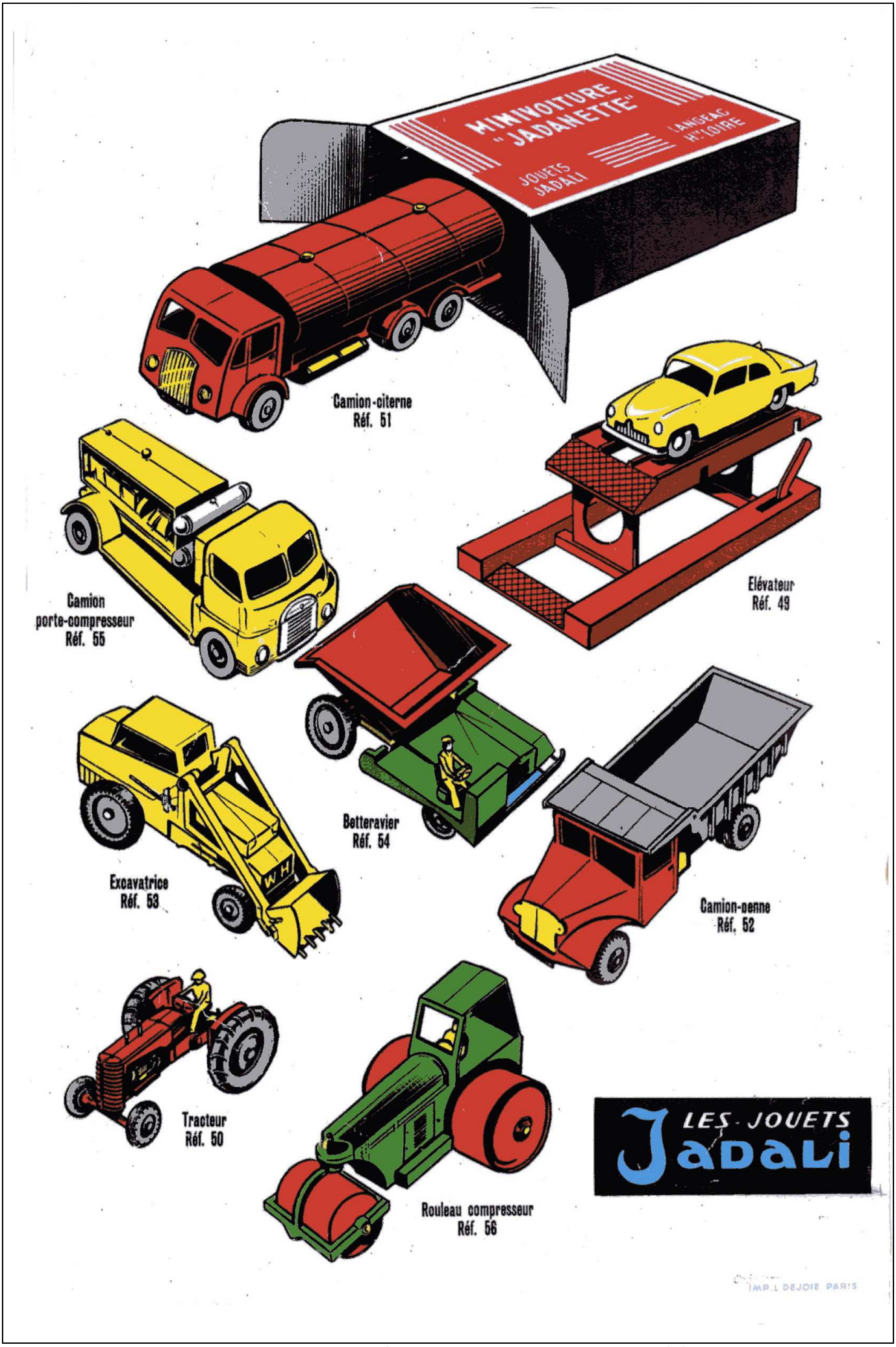
Nous verrons plus loin un comparatif entre les productions Matchbox pures et les Jadanette qui mettra en évidence les caractéristiques discriminantes permettant une identification à coup sûr.

La gamme Jadanette se présente ainsi:

Réf. 49 : pont élévateur	assurément le moule a été copié par Jadali à partir de celui de DCMT. Il était toujours au 1/43° donc d'une taille incompatible pour entrer dans une " boite d'allumettes" ?
Réf. 50 : tracteur agricole	
Réf. 51 : camion citerne	
Réf. 52 : camion benne	
Réf. 53 : excavatrice	
Réf. 54 : betteravier	
Réf. 55 : camion porte compresseur	comporte la gravure "Jadali France" sur le fond
Réf. 56 : rouleau compresseur	comporte la gravure "Jadali France" sur le fond
Réf. 57 *: inconnu*	n'est pas sur le catalogue
Réf. 58 : tracteur à chenilles	n'est pas sur le catalogue mais on a une photo d'une boite

Le boitage dans lequel étaient vendues les Jadanette ressemble à une boite d'allumettes dont les dimensions sont 58 x 40 x 24 mm, avec la référence et le nom du modèle imprimés sur le côté. Pour comparaison, la photo ci-dessous montre une petite boite SEITA standard avec une boite Jadanette. Et pour mémoire, la grosse boite d'allumettes standard mesure 79 x 55 x 31 mm.

comparaison de la boite Jadanette avec la petite boite d'allumettes standard SEITA



la page 4 du catalogue officiel: à noter que la voiture sur le pont élévateur n'est qu'une illustration et n'a jamais été produite.

Des photos de Jadanette originales avérées

Référence 50

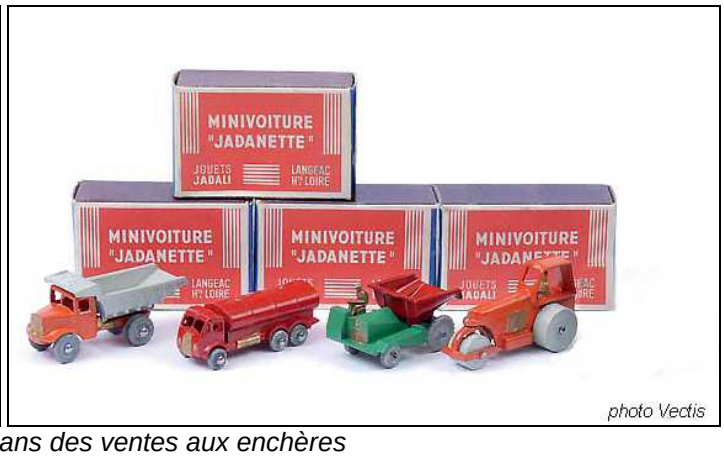
Référence 51

Référence 53

Référence 55

Référence 56

4 - Comment distinguer les "vraies" Jadanette des Matchbox ?



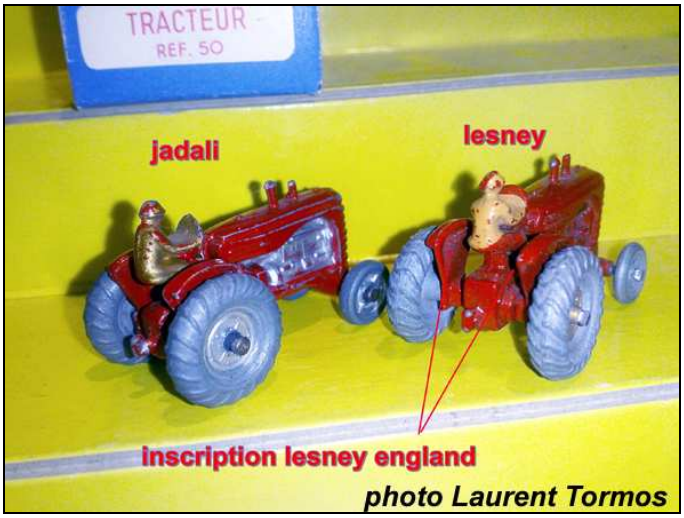
Deux lots présentés dans des ventes aux enchères

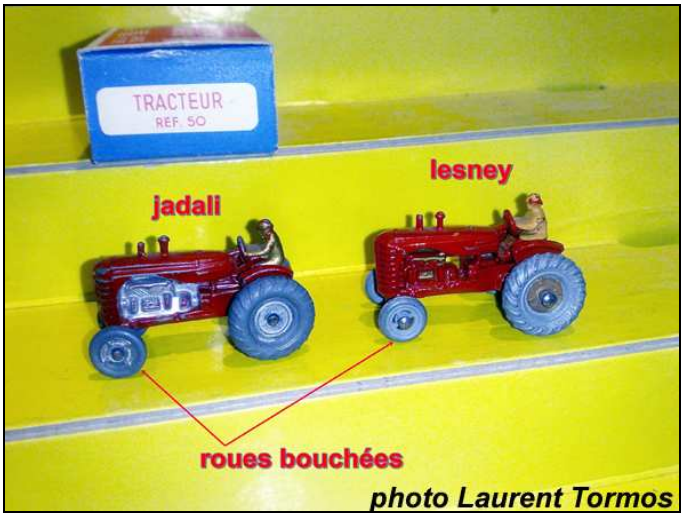
La similitude des modèles Matchbox, relativement fréquents, et Jadanette, beaucoup plus rares, peut conduire certains vendeurs à tenter de vendre des Matchbox pour des Jadanette. La boite, quoique rare elle aussi, ne justifie pas la différence de prix entre les deux marques, … à moins de collectionner les seules boites.

Grâce aux modèles appartenant aux collections de Laurent Tormos et de Jean-Louis Garon, nous allons décrire les caractéristiques discriminantes qui permettent de distinguer à coup sûr, sauf variante encore inconnue, les Jadanette des Matchbox et aussi de quelques autres modèles comparables faits par d'autres fabricants comme Budgie, Gitanes, etc…

Référence 49 – pont élévateur: nous avons déjà évoqué ce pont au chapitre précédent. M. Gouttman lui-même nous a certifié que le moule de cette référence est une copie d'un moule DCMT originellement à l'échelle du 1/43. Le pont élévateur JADALI est resté à l'échelle d'origine et son boitage est beaucoup plus grand qu'une "boite d'allumettes" (+/- 1/86) contrairement à ce que pourrait le laisser penser le dessin du catalogue !

Référence 50 - tracteur agricole: la principale caractéristique discriminante est que les modèles de Matchbox (réf # 04) comportent la gravure "Massey Harris" sur le côté du moteur et "Lesney England" sur les joues d'ailes arrière. Autre caractéristique importante, les jantes des roues avant des Jadanette ne sont pas ajourées.



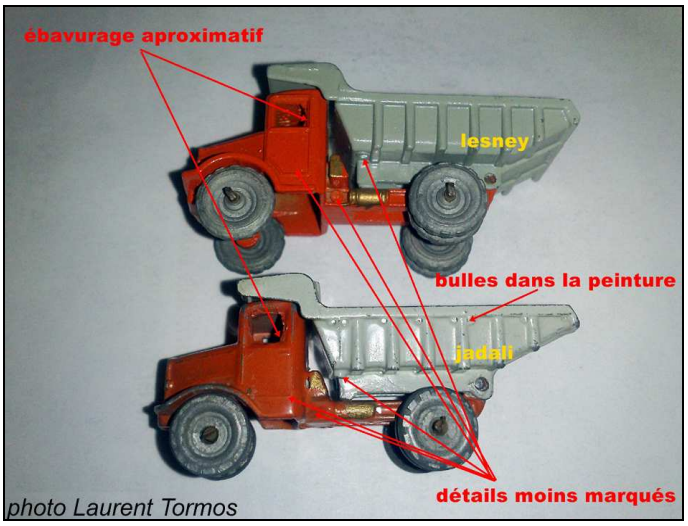


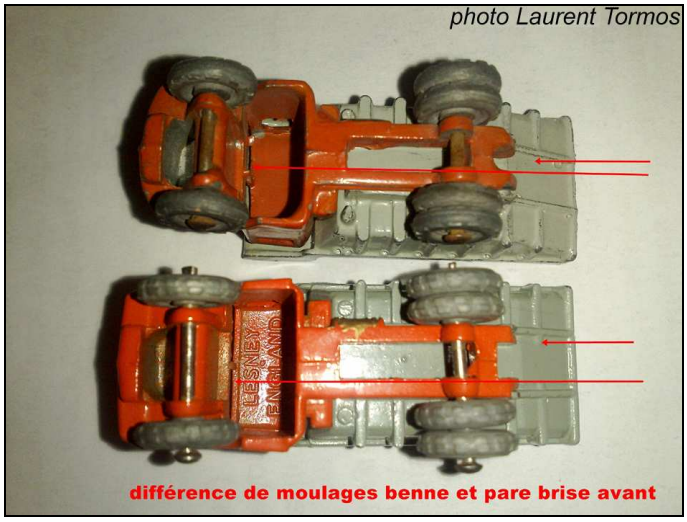
ci-dessus un tracteur par la marque Gitanes à ne pas confondre avec une Jadanette malgré la boite du fond

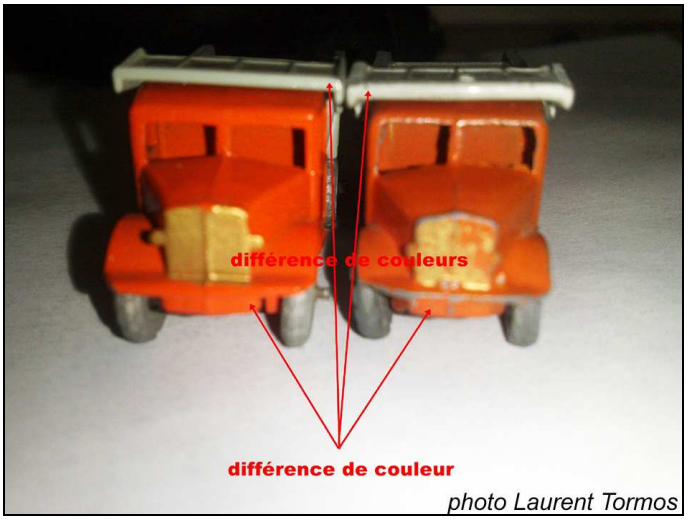
Les couleurs du pilote et du moteur sont assez variables et ne sont pas assez significatives. De même, l'évidement entre le haut du moteur et le capot n'est pas systématique sur les Matchbox.

Référence 51 - camion citerne: la principale distinction est sur la calandre à l'avant: le Lesney est marqué ERF et le Jadali n'a rien de marqué. Le Road tanker (réf.# 11) de Lesney est de toutes les façons gravé "LESNEY ENGLAND" sur le fond.

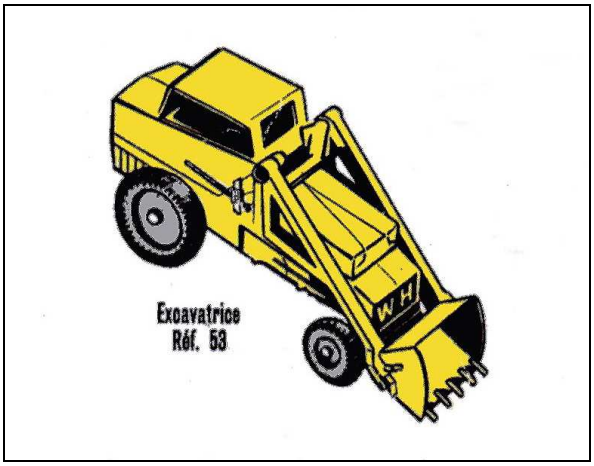
Référence 52 – camion benne: pour le reconnaître du premier coup c'est simple: le Quarry truck (réf. # 06a) de Matchbox est marqué "Lesney England" dessous, puis vous avez deux différences de moulage, une peinture épaisse sur le Jadali, l'absence de détails qui sont présents sur le Matchbox et une fabrication plus grossière d'une manière générale. Il est possible que ce soit un surmoulage du Matchbox





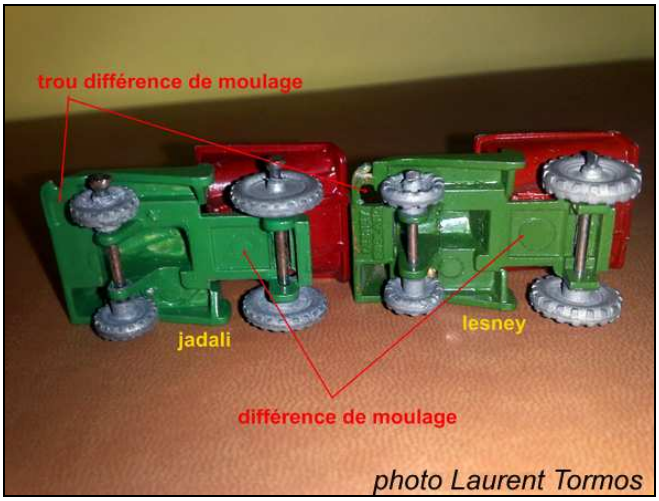


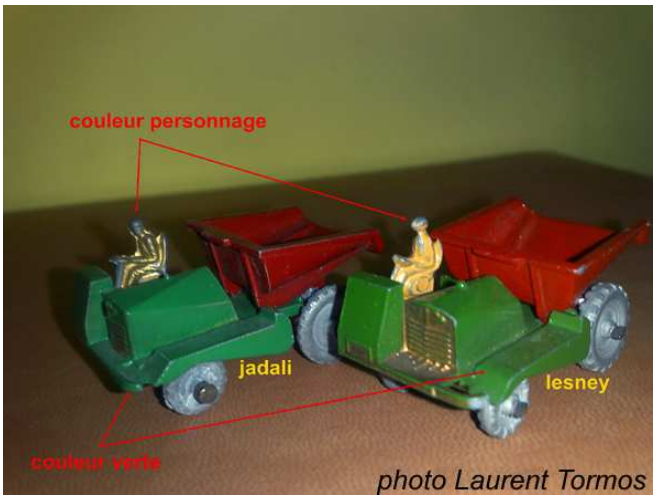
Référence 53 – excavatrice: le modèle correspondant est appelé Weatherhill hydraulic excavator (réf # 24) chez Matchbox. La grosse différence qui ne trompe pas se trouve sur la face avant, derrière la pelle. Le Matchbox possède deux grandes lettres WH en haut-relief alors que le Jadanette n'a rien. Notons pourtant que sur le dessin du catalogue JADALI, les deux grandes lettres WH sont bien évidentes !

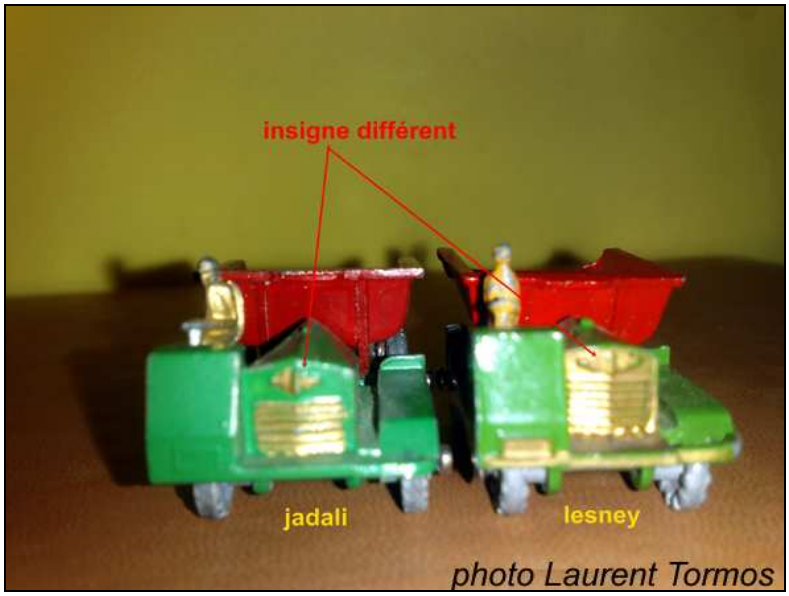


De plus, sur le soubassement, le Matchbox est marqué "Made in England n° 24" et le Jadanette n'a rien du tout. En général, les détails sont moins marqués ou inexistants sur le modèle Jadali.

Référence 54 – betteravier: cinq détails contribuent à identifier le Dumper (réf. # 02) de Lesney par rapport au Betteravier de Jadanette: sa couleur verte plus "jaune", l'écusson sur la calandre qui est plus grand, la gravure "Lesney England" sur le fond, la dimension et la gravure des roues plus détaillée et enfin la couleur du conducteur.

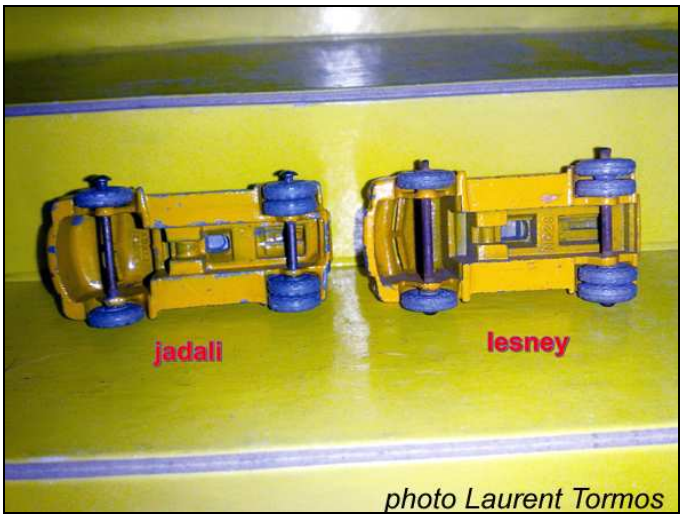






Référence 55 – camion porte compresseur: la référence correspondante est appelée Bedford compressor truck (réf. # 28) chez Matchbox. Le modèle de Jadanette comporte la gravure "Jadali France" sur le soubassement alors que le Matchbox comporte une gravure "Lesney England n°28".

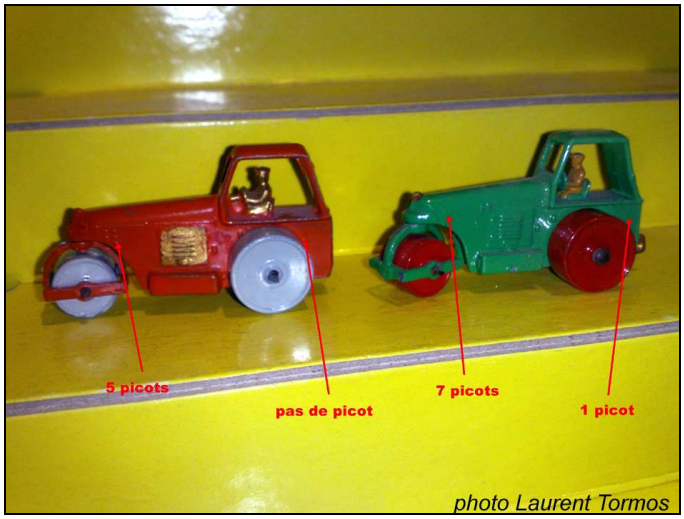
Enfin, on peut noter l'absence de renfort entre les bombonnes, derrière la cabine du Jadali.

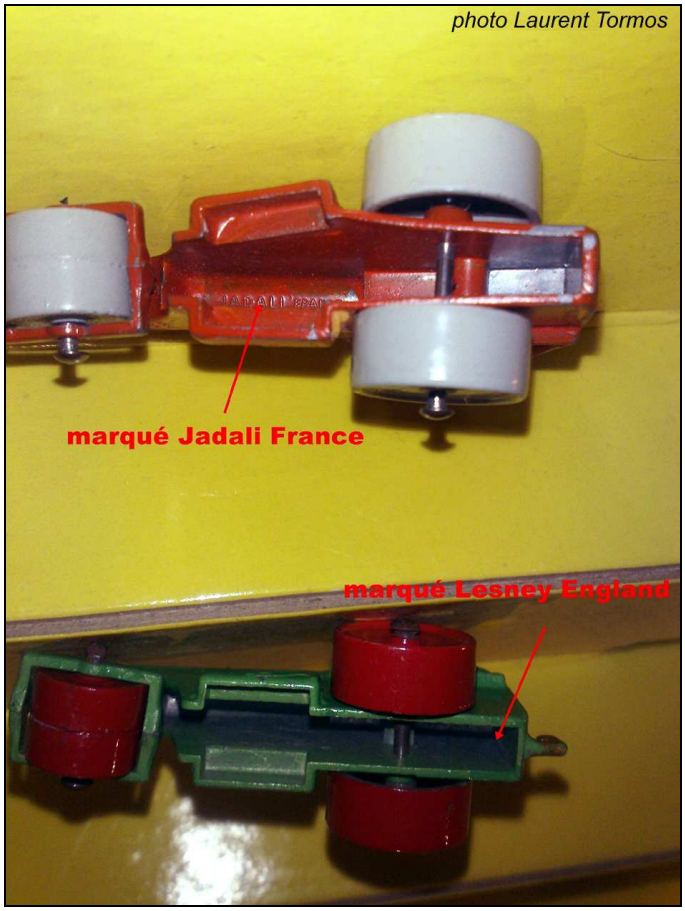


Une autre différence pourrait se situer au niveau de l'échappement sur le dessus du moteur qui existe sur le Matchbox et n'existerait pas sur le Jadanette. Cependant, une photo récente d'une Jadanette indiscutable montre la présence de cet échappement. Il y aurait donc là une variante de Jadanette et le critère n'est pas discriminant !

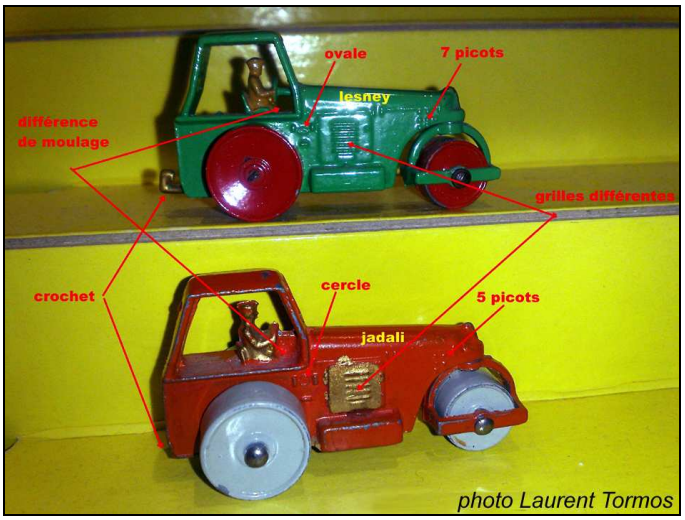
Néanmoins, ce camion porte compresseur est le plus réussi de la série Jadanette. La finition est plutôt fine.

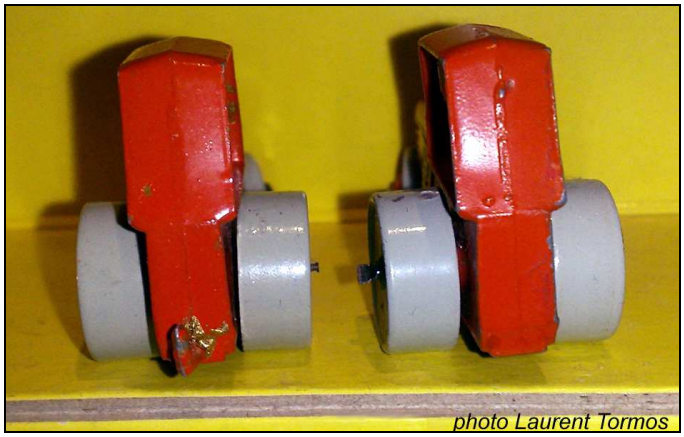
Référence 56 – rouleau compresseur: le plus facile à reconnaître par sa couleur rouge-orangé qui n'existe pas chez Matchbox (Aveling Barford road roller réf. # 01) ni chez Budgie pour ce modèle là. Il est marqué "Jadali France" dessous sur l'avant. Cependant pour affiner la chose, voici quelques photos du moulage, qui est peut être aussi un surmoulage car les détails notamment au niveau de la grille ne sont pas nets, mais il est mieux réussi que le camion benne car l'épaisseur du zamak est la même sur les trois modèles. D'une manière générale la fabrication de Jadali est moins finie que sur les deux autres.

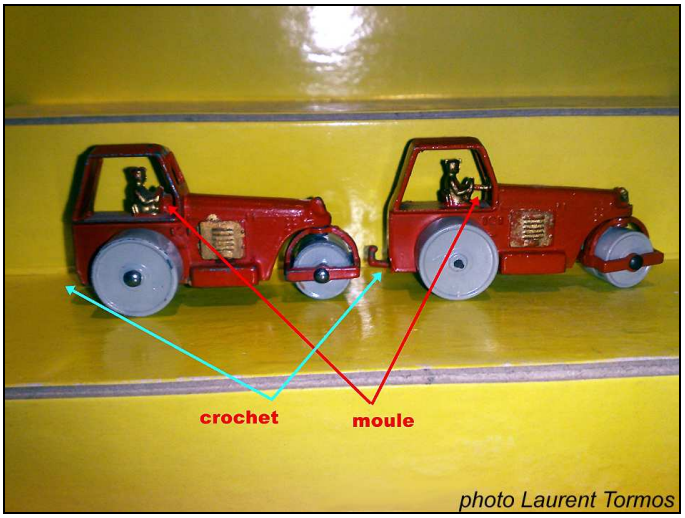




Notons qu'il existe deux variantes de Jadanette: avec/sans crochet de remorque et avec/sans évidement sous la colonne de direction. Toutes les deux portent la gravure "JADALI France".



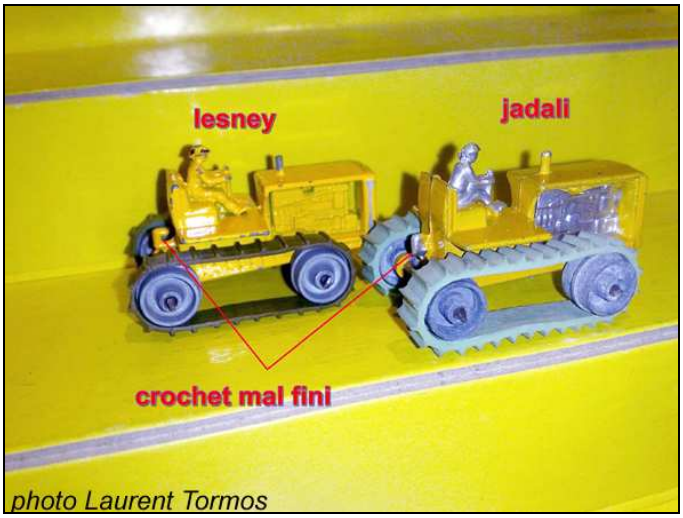


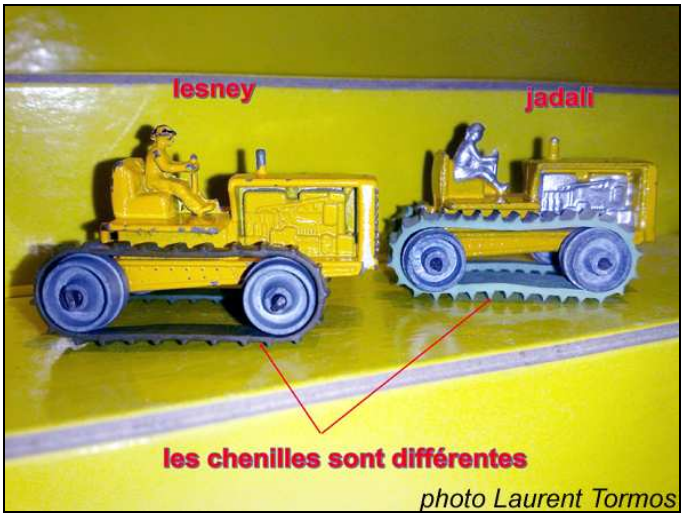


Référence 57 – ???:
Inconnu. A trouver et à documenter !

Référence 58 – tracteur à chenilles: c'est le correspondant du Caterpillar bulldozer, réf. # 08 de chez Matchbox. Sur ce dernier modèle, le plus simple est de regarder dessous: le Matchbox est gravé "Lesney England" et le Jadanette n'a aucune gravure.

D'autres petits détails de finition différencient les deux productions sans que cela soit toujours facile de déterminer si la différence vient de la fonderie ou de l'usure du modèle.



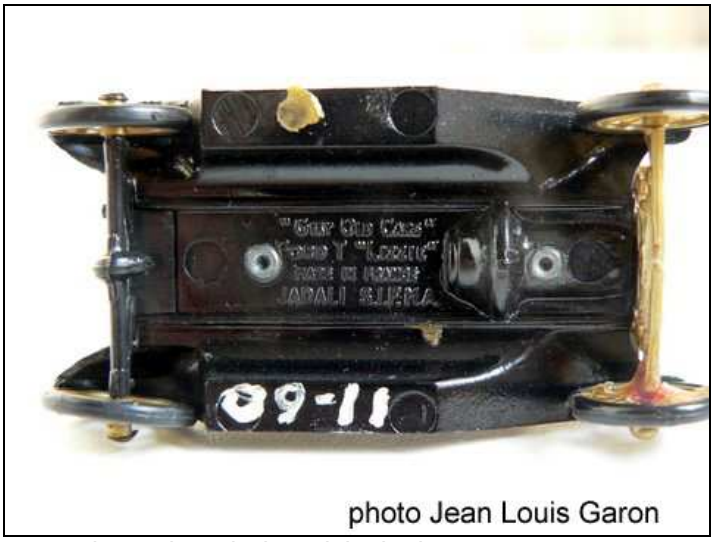


Sur cette photo de groupe, il apparait à l'extrême droite un tracteur à chenille équipé d'une lame de bulldozer. Il s'agit d'un Matchbox (en fait c'est la lame qui porte la référence # 18). Est-ce que Jadali en aurait également extrapolé son propre bulldozer ? Serait-ce la fameuse référence 57 pour laquelle nous n'avons trouvé jusqu'à maintenant aucune preuve d'existence ?

5 – Les JADALI-SIFMA au 1/43°

Seulement deux modèles furent fabriqués sous cette appellation avant d'être proposés à SAFIR qui les a incorporés dans sa gamme avec de légères modifications:

Ford T "Lizzie" 1911



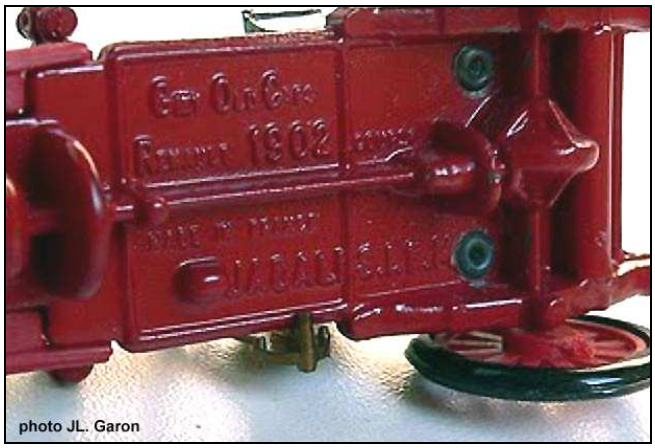
la Ford T "Lizzie" originale de JADALI-SIFMA

le modèle existe en deux couleurs.

Sur ces exemplaires, magnifiques au demeurant, le pare-brise a été modifié (sans doute suite à une casse accidentelle). En effet, la partie haute du pare-brise au dessus des ancrages des tirants a disparu.

deux variantes de la Ford Lizzie de SAFIR

Renault de la course Paris Vienne 1902: vainqueur de la course, pilotée par Marcel Renault.



la Renault de la course Paris-Vienne 1902 par JADALI-SIFMA

Elles sont très rares sous le nom de JADALI-SIFMA. A partir du début de 1960, elles seront intégrées à la gamme et sous le nom de SAFIR.

la Renault Paris-Vienne par SAFIR

Notons que SAFIR a ajouté des pneus de secours superflus car ils n'existaient pas sur la voiture réelle ni sur la miniature originale de JADALI-SIFMA.

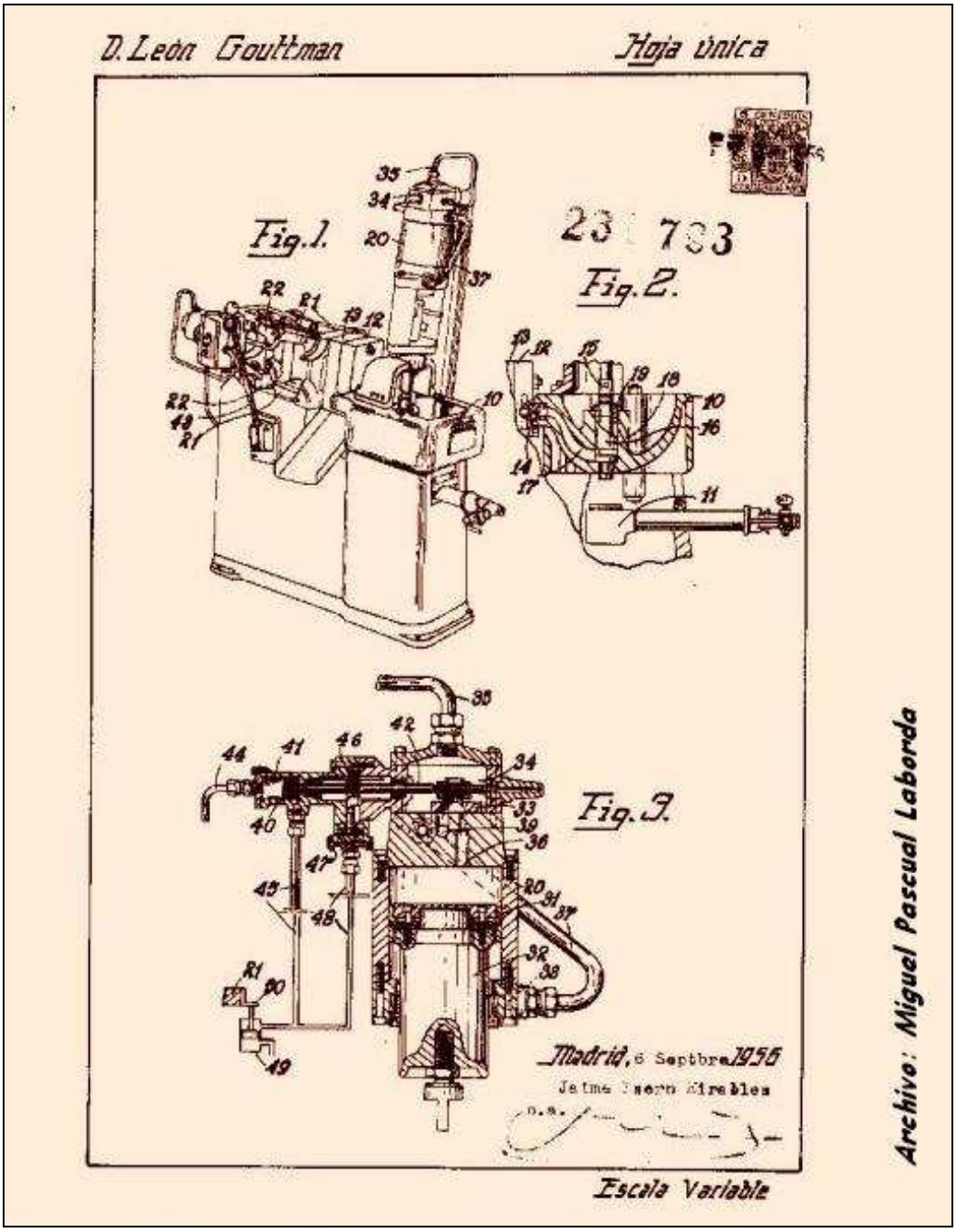
6 – JADALI-METAMOL

En 1955, Léon Gouttman décide de quitter la France et de partir en Espagne où il va s'associer avec un ami catalan Francisco Lluch de Barcelone.

Par l'intermédiaire de Juan Durall Carreras, il demande le 20 février 1956 l'inscription au registre des marques du nom de METAMOL dont l'objet est de fabriquer et de vendre des jeux et jouets de toutes catégories. La demande est enregistrée le 30 mai 1956 (n° de dépôt de marque 303.930) et publiée au Bulletin Officiel de la Propriété Intellectuelle le 01 juillet 1956.

Rappelons que Léon Gouttman est toujours titulaire des licences que lui a accordé DCMT pour modifier et vendre les machines à injecter le zamak sous pression et utiliser les moules des jouets de cow boy et d'autos miniatures. Il va recréer en Espagne une entreprise semblable à CABB telle qu'il l'avait montée en France, avec les mêmes technologies, les mêmes outillages et les mêmes produits.

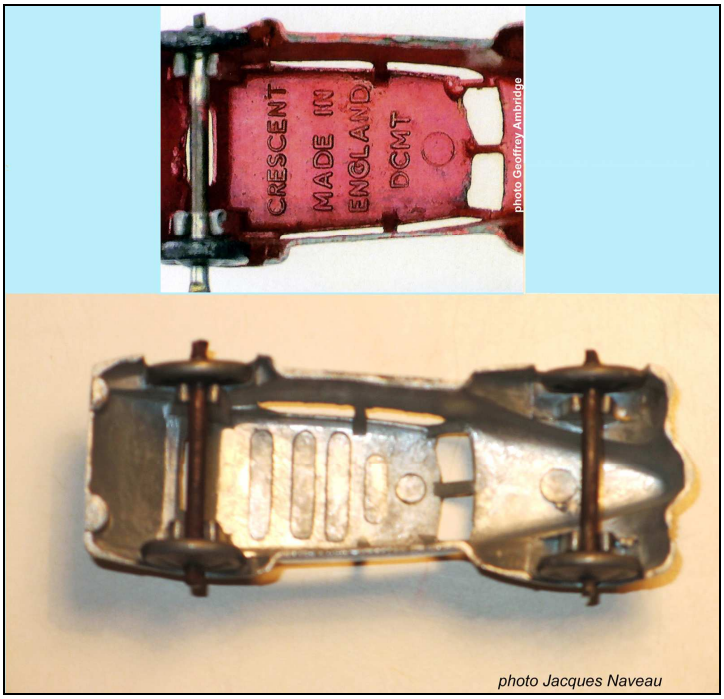
Ainsi il dépose le 06 septembre 1956 une demande de brevet "*pour perfectionner des machines d'injection de zamak liquide sous pression*". Ces machines sont sans doute celles d'origine DCMT dont il a la licence. Le brevet lui est accordé le 02 octobre 1956 et publié le 16 novembre de la même année.

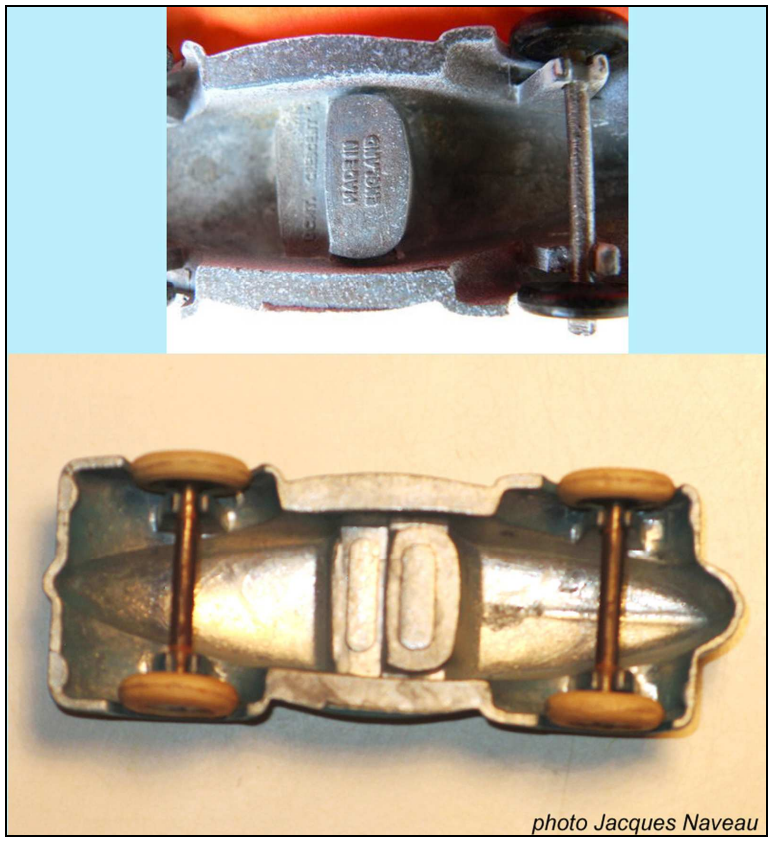


la page du brevet

Pour commencer son activité à moindres frais, METAMOL va utiliser les quatre moules d'origine DCMT déjà amenés en France: Nash roadster, La Salle berline, camion citerne et camion plateau surbaissé. Ce sont les moules des miniatures que JADALI avait prévu de vendre en France avec un pont élévateur ou avec une station service ou à l'unité. Mais ces projets ayant fait long feu (à part sans doute le pont élévateur), en 1956-1957 les moules se trouvent disponibles. Il faut juste les faire arriver jusqu'en Espagne. Barcelone est un port et la Catalogne s'étend des deux côtés de la frontière !

Les ateliers de METAMOL disposent maintenant de tous les moyens techniques pour terminer d'effacer les noms de DCMT, CRESCENT MADE IN ENGLAND sur le fond de ces miniatures, si cela n'a pas déjà été réalisé par JADALI (cas du roadster Nash dont le moule a peut être été modifié en France). Et METAMOL va réaliser localement la fonderie des modèles.





sur chaque photo, en haut l'original de DCMT-CRESCENT MADE IN ENGLAND,
en bas le moule modifié par METAMOL où les gravures anciennes ont été clairement effacées

La marque METAMOL va alors fabriquer et commercialiser en Espagne sous le nom de JADALI un blister comprenant ces quatre modèles sans gravure, dont trois sont maintenant munis de roues avec des pneus en caoutchouc. Seule la berline La Salle conserve ses roues métalliques.

la gamme "Autos Baby"

Ces miniatures récemment découvertes ont du avoir une diffusion limitée au volume strictement nécessaire afin d'atteindre les quantités règlementaires pour obtenir le label de "fabrication espagnole".

Aguerrie par cette première expérience, METAMOL va diversifier ses gammes en créant de nouveaux moules pour de nombreux produits en zamak injecté sous pression. Le marché des jouets était tant réduit à cette époque en Espagne qu'il était financièrement nécessaire d'élargir le catalogue des productions. La même démarche que celle de CABB en France quelques années plus tôt !

Une publicité datée de 1959 montre l'étendue du catalogue avec en particulier des pièces pour l'automobile (serrures, poignées de porte et manivelles de lève glace), mais aussi un pistolet de cow-boy (sans doute ex-DCMT) et surtout la voiture miniature Seat 1400 (en haut à droite).

publicité datée de 1959

Cette Seat 1400 est une création originale de METAMOL. L'échelle du modèle est au 1/34. Selon le catalogue, cinq variantes du modèle de Seat 1400 étaient officiellement prévues, référencées de R.101 à R.105. Cependant, sur le soubassement en tôle de <u>toutes</u> les voitures observées, quelque en soit la présentation (civile, taxi, …), on trouve emboutie la seule référence R.101.

Seules 4 versions sont aujourd'hui authentifiées:

Seat 1400 civile monocolore	==> avérée par des photos
Seat 1400 civile bicolore	==> avérée par des photos
Seat 1400 taxi de Barcelone	==> avérée par des photos
Seat 1400 taxi de Madrid	==> avérée par des photos

Un collectionneur espagnol a présenté une version chromée dont l'authenticité reste à confirmer. Mais il faut noter que parmi les technologies disponibles, METAMOL propose de la galvanoplastie (dépôt d'un revêtement métallique par bain électrolytique). METAMOL était donc capable de fabriquer cette fameuse Seat 1400 chromée dont on a au moins un exemplaire. Même si son coût était élevé, rien techniquement ne s'opposait à sa production.

Paolo Rampini dans son livre évoque également une version Ambulance Cruz Roja et une autre Policia. Un membre d'un forum espagnol indique "*qu'il a vu de ses yeux*" la version Ambulance Cruz Roja mais jamais il n'a eu de preuve d'existence de la version Policia. De toutes les façons il n'existe toujours pas d'irréfutable "preuve de vie" de ces deux variantes.

Michel Sordet, encyclopédiste du monde des miniatures au 1/43, est le seul à nous avoir confié une photo d'une version civile présentant les traces d'un moteur mécanique.

Enfin le catalogue annonce un projet de Seat 600 mais dont on n'a aucune trace et qui n'a probablement jamais vu le jour.

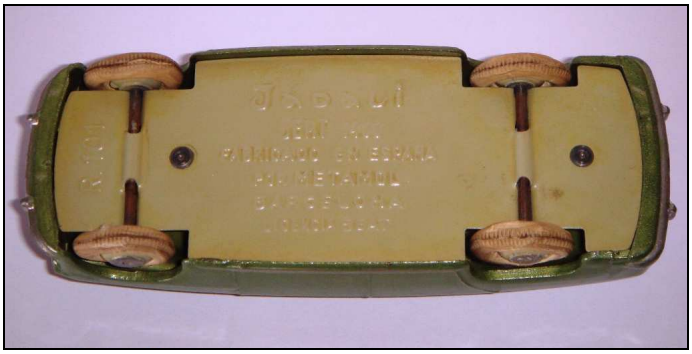
Le nom de JADALI - fabricado por METAMOL a été utilisé exclusivement en Espagne. Jacques-Henri Gouttman a fermé les yeux sur cette utilisation du nom par son père qui était alors associé de METAMOL. A ce moment dit-il, les espagnols copiaient tout sans vergogne pour leur seul marché intérieur. Jusqu'au célèbre "gesto del coleccionista" (geste du collectionneur) de Dinky Toys sur leur catalogue !

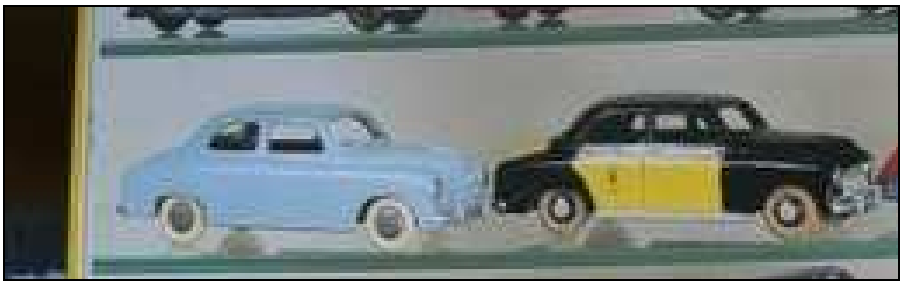
C'est sans doute pourquoi le graphisme du logo ressemble énormément à celui de la marque d'origine française, en particulier le "faisceau" à l'intérieur du "J" de la marque française et celui de Metamol sur la version espagnole.

Cette Seat 1400 est répertoriée comme une JADALI – France par Jacques Greilsamer et Bertrand Azema dans leur "Catalogue mondial des modèles réduits automobiles" (1967). Toutefois, l'échelle 1/86 qui leur est attribuée est une erreur flagrante. En revanche, ils fixent, semble-t-il avec raison cette fois, la date de fabrication du modèle à 1958 bien que le catalogue JADALI-METAMOL annonce une commercialisation à partir du 01 juillet 1956 !

La coexistence de la gamme "Autos baby" et de la nouvelle Seat 1400 est peut être à l'origine de l'interprétation que fait Michel Sordet lorsqu'il dit que "…*ces miniatures (la Seat 1400) ont été réalisées dans une fonderie française…*". Si les moules des miniatures ex-DCMT sont sans doute bien passés par la France avant d'arriver en Espagne, ceux de la Seat ont sûrement été réalisés en Espagne. Selon Jacques-Henri Gouttman, ce n'est pas SIFMA qui les a fabriquées. Pour lui, il n'y a aucun doute que ce moule ait été réalisé en Espagne. C'est également l'avis exprimé dans la revue espagnole Miniauto. Les miniatures des deux gammes ont été dans tous les cas produites localement en Espagne.

Plusieurs couleurs étaient disponibles pour la version civile. Trois versions monochromes sont connues et photographiées: la verte ci-dessous semble-t-il "dans son jus", la rouge et la bleue. Une gris-clair aurait été aperçue par un collectionneur espagnol mais on n'en a pas de photo.





La voiture de couleur bronze présentée à une époque sur un site espagnol s'est avérée être un artéfact réalisé à partir d'une carrosserie de Brumm et de roues de Dinky Toys !

Sur la boite originale photographiée, il y a imprimé "color N° 4" ce qui peut inciter à penser qu'il y avait bien au moins 4 couleurs…

Une autre verte (ou peut être la même ?) a été vendue sur e-Bay pour 600,00 € .

En version bicolore, on a des photos de quatre modèles différents:

Une particularité de celle photographiée à droite ci-dessus révèle l'existence d'une version avec un moteur mécanique (à ressort ou à inertie ?) qui jusque là n'a été évoquée dans aucune étude.

Les deux versions des taxis ont été photographiées plusieurs fois:

photo Juan Mauri Cruz

taxi de Madrid

photo Juan Mauri Cruz

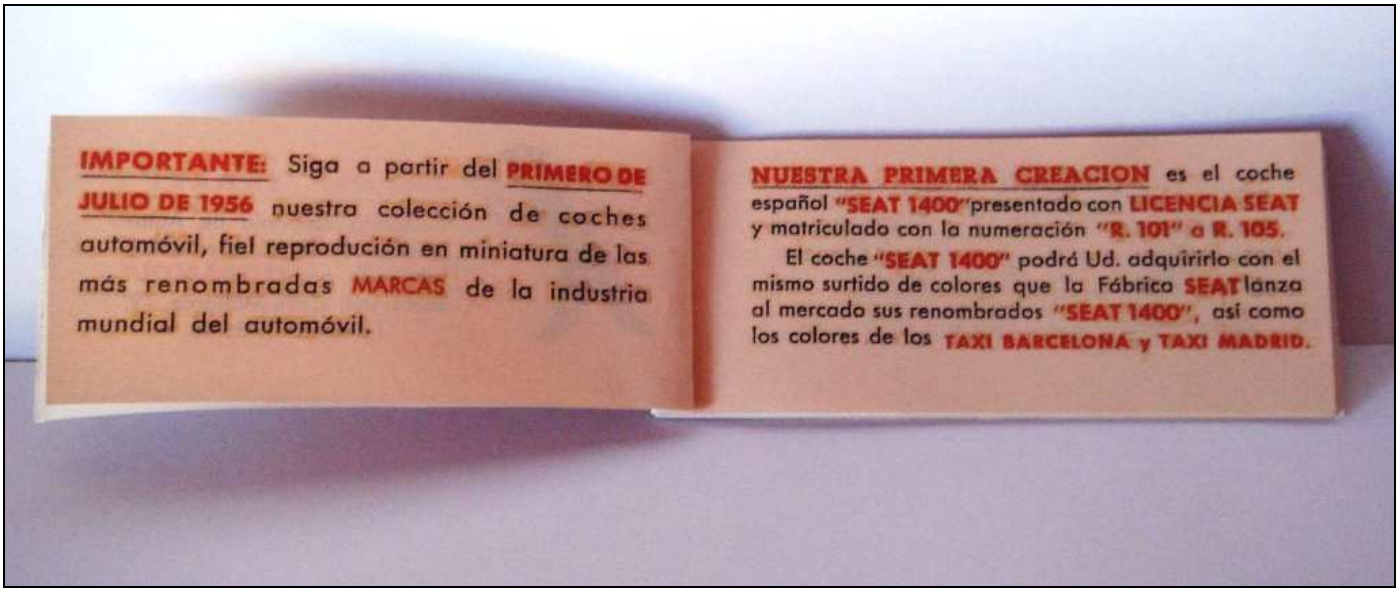
taxi de Barcelone.

Miguel Pascual nous fait remarquer les numéros 104 (Madrid) et 105 (Barcelone) sur la porte arrière qui sont peut être à rapprocher des références R.104 et R.105. annoncées sur le catalogue.

Enfin la version chromée dont l'authenticité reste un sujet de discussions passionnées entre collectionneurs. Elle serait probablement la première miniature de l'histoire à recevoir cette finition chromée, très coûteuse dans le contexte économique des années 50's.

photo Juan Mauri Cruz

Le catalogue Jadali-Metamol : ces photos nous ont été amicalement communiquées par Jose David Andrade.



IMPORTANTE: Siga a partir del **PRIMERO DE JULIO DE 1956** nuestra colección de coches automóvil, fiel reproducción en miniatura de las más renombradas **MARCAS** de la industria mundial del automóvil.

NUESTRA PRIMERA CREACION es el coche español **"SEAT 1400"** presentado con **LICENCIA SEAT** y matriculado con la numeración **"R. 101" a R. 105.**

El coche **"SEAT 1400"** podrá Ud. adquirirlo con el mismo surtido de colores que la Fábrica **SEAT** lanza al mercado sus renombrados **"SEAT 1400"**, así como los colores de los **TAXI BARCELONA y TAXI MADRID.**

Noter: la date de lancement prévu en juillet 1956. Et l'annonce de 5 références: de R.101 à R.105

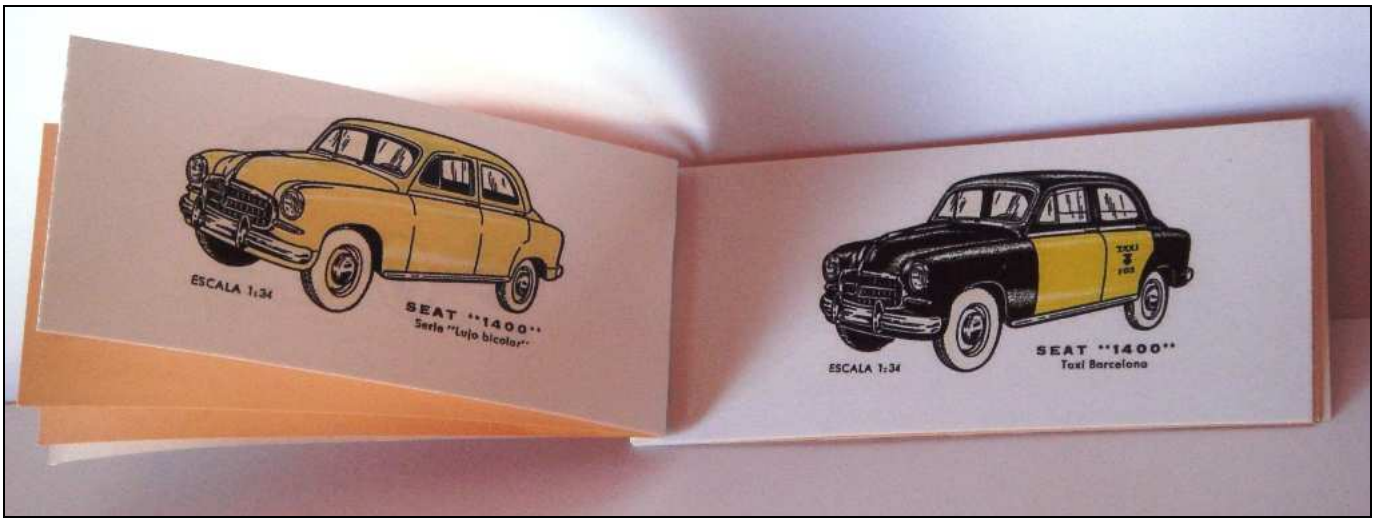
EMPIECE HOY MISMO A COLECCIONAR la **MARCA ESPAÑOLA "JADALI"** dentro de unos años será su orgullo poseer todas nuestras creaciones de

MARCAS DE COCHES AUTOMOVIL

ESCALA 1:34

SEAT "1400"
Serie "Colección"
varios colores

Noter sous le dessin l'échelle 1:34.



ESCALA 1:34

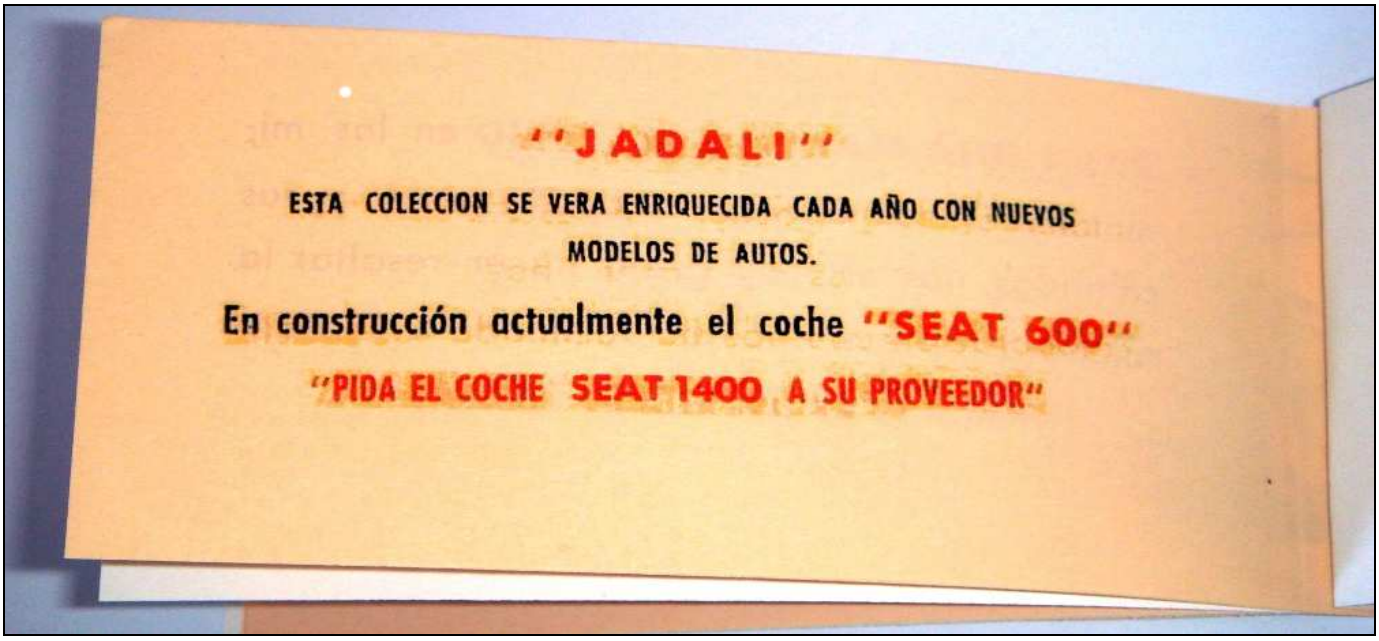
SEAT "1400"
Serie "Lujo bicolor"

ESCALA 1:34

SEAT "1400"
Taxi Barcelona

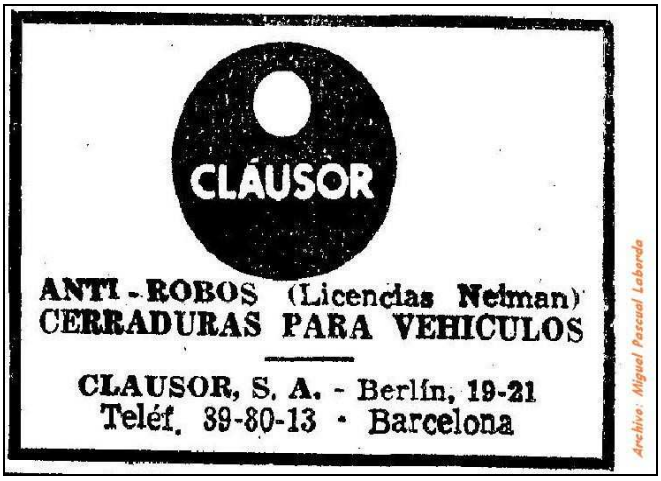
Noter "el gesto del coleccionista" (le geste du collectionneur) plagié sans vergogne sur celui de Dinky Toys !

Noter que le catalogue précise que les modèles sont totalement de fabrication espagnole !



Noter l'annonce de la prochaine miniature, une Seat 600, qui n'a jamais vu le jour semble-t-il.

L'histoire de la société METAMOL se termine le 31 mars 1961, date à laquelle elle est absorbée par un de ses clients, la société CLAUSOR, qui distribuait pour l'industrie automobile un système de serrures et antivol par verrouillage du volant et du démarreur (licence Neiman) fabriqué justement par METAMOL et située dans l'immeuble d'à côté.



Cláusor, S. A.
Metales Moldeados a Presión, S. A.
(METAMOL)

Se hace público que en Juntas generales celebradas por estas Sociedades el 31 de marzo de 1961, ha sido acordada la fusión de las mismas mediante la absorción de «Metales Moldeados a Presión, S. A.», por «Cláusor, S. A.».

Barcelona, 1.º de abril de 1961. — El consejero delegado de ambas Sociedades, **Guillermo Cavestany Sagnier.**

Archivo: Miguel Pascual Laborda

Après cette fusion, Léon Gouttman demeura en Espagne jusqu'en 1965, date à laquelle il vendit ses participations et rentra en France.

7 – Bibliographie, sources et remerciements

Remerciements pour leurs contributions à:

Geoffrey Ambridge pour ses photos et informations sur les relations de Léon Gouttman avec DCMT

Jose David Andrade qui a fourni des photos de la voiture verte et du catalogue Jadali-Metamol.

Antonio Arnedo qui a fourni des photos de voitures Jadali-Metamol

Yannick Callens animateur du site web SAFIR

Juan Mauri Cruz qui a fourni des photos de voitures Jadali-Metamol

Jean Louis Garon qui a fourni des photos de vraies Jadanette

Jacques-Henri Gouttman lui-même qui a vérifié/corrigé ce texte et nous a fourni des illustrations

Jacques Lagrange rédacteur du document

Jacques Naveau découvreur du blister Autos Baby de Metamol

Miguel Pascual qui a fourni des photos de voitures Jadali-Metamol

Juan Jose Sanjose qui a fourni des photos de voitures Jadali-Metamol

Michel Sordet qui a fourni des photos de voitures Jadali-Metamol

Laurent Tormos qui a réalisé à partir des miniatures de sa collection les photos permettant de différencier à coup sûr les Jadanette des Matchbox

Autres sources:

Livres: - de J. Greilsamer et B. Azema "Catalogue mondial des modèles réduits automobiles" (Ed. Edita, Lausanne, 1967) et ses mises à jour successives dans "L'année automobile miniature"
- de Paolo Rampini "The golden book of model cars 1900-1975" (édition 1995)

Revues: - L'Argus de la Miniature n°201 de janvier-février 2000 et n°239 de juillet 2008; L'Argus Teckno vol. 1 de septembre 2009.
- Miniauto n°139 de juin 2010, publié en Espagne
- Passion43 de mai 2011

Textes: - de Jean-Paul Juge (Directeur Technique de SAFIR) et photos sur l'excellent site: http://supersafir.wifeo.com
- de Michael Hausner paru dans la revue N°30 du "Jaquemart, arts, histoire et traditions en langeadois" et photos du site "Mémoire de Langeac" rubrique: http://langeac.centerblog.net/rub-Fabrique-de-jouets-Langeadoise-JADALI.html

Texte et photos: sur le site: http://www.portalclassicos.com/miniaturas/10951-miniaturas-com-mais-25-anos-132.html

Sites: de Ma Collection par M. Sordet:
http://62.202.26.35/cd-rom/JouetsAnglaisFull/jouetsanglais/web/dcmt/dcmt.htm
http://62.202.26.35/cd-rom/JouetsEspagne/JouetsEsp/JouetsEsp.htm

Forums: - espagnol: http://www.autoescala.net/showthread.php?t=1567&page=2
- anglais: http://www.toycollector.com/

Toute nouvelle information, correction ou photo sera la bienvenue pour enrichir cette petite étude. Envoyer à: jacques_lagrange@hotmail.com