Les débuts de la période "Zinguée".
La fin de Binns Road.

Les années 70… une décennie riche en nouveautés pour Meccano, mais aussi le début d'un déclin. Le choix du zingage a sans doute activé le processus. Dans cette période de crise que Meccano traverse, et malgré la fusion avec le groupe Lines (MECCANO-TRI-ANG), il fallait à la fois innover et baisser les coûts de revient. Le zingage est certes un procédé économique, mais dans ses débuts, il n'est pas au point et les nouvelles pièces déçoivent les jeunes constructeurs en s'altérant très vite.

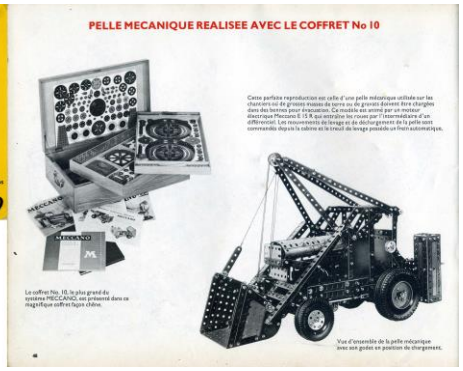
Cette période "Zinguée" sévit en Angleterre depuis trois ans, mais la France ne la découvre qu'en 1970. Les bandes, les cornières, les poutrelles, les supports, les rondelles, les tringles, les vis et les écrous sont zingués. Les plaques à rebords sont bleues ainsi que les grandes roues et les autres plaques sont jaunes. Les petites roues initialement rouges sont en acier faiblement laitonné. Seule les plaques en plastique restent les mêmes.

Le contenu des boîtes a aussi beaucoup baissé. En fait les anciennes boîtes N°0 à N°8 deviennent les nouvelles boîtes N°1 à N°9. L'ancien manuel N°7-8 est fractionné pour donner naissance aux deux nouveaux manuels N°8 et N°9 mais le coffret N°10 reste pratiquement de composition inchangée.

De ce fait, la nouvelle boîte complémentaire N°9X (les boîtes complémentaires portent maintenant un X au lieu du A habituel) est monstrueuse, cumulant les anciennes N°8A et N°9A. Elle est livrée, avec toutes les pièces entourées de papier et disposées en vrac dans une grosse caisse en carton du genre déménagement.

Angleterre
1969

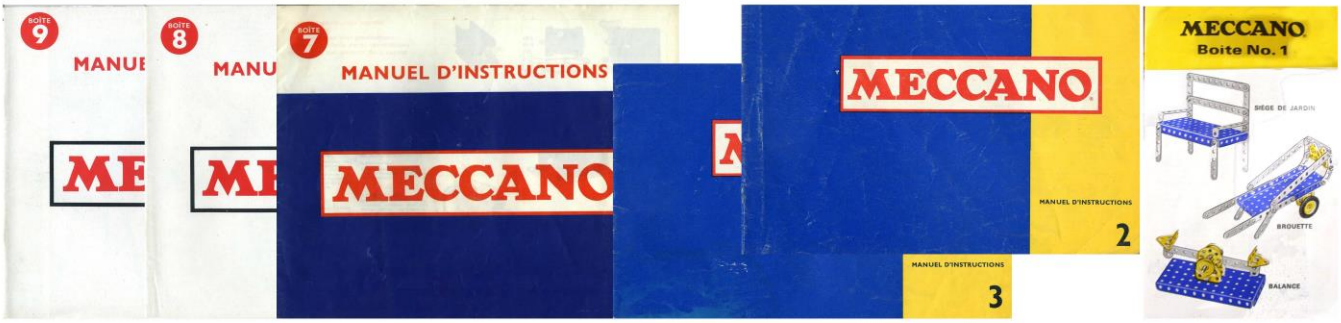
France
1970



L'ancien manuel N°8 est donc maintenant converti en un manuel N°9, en Angleterre depuis 1967, en France depuis 1970. En dernière page de ce manuel, les coffrets N°10 sont présentés. Ci-dessus, on constate qu'en 1970 le coffret côté France, est encore de l'ancien modèle et qu'il contient encore la vraie pochette N°9. Il faudra attendre 1971 pour que le coffret à quatre tiroirs soit adopté aussi en France. Bobigny a encore des stocks à épuiser.

Les boîtes françaises sont bleues, d'une taille analogue aux anciennes boîtes avec un numéro de décalage. Les boîtes complémentaires sont des parallélépipèdes très allongés, également de couleur bleue, s'ouvrant aux extrémités, avec toutes les pièces en vrac. En Angleterre, les boîtes sont assez voisines mais en noires, on trouve parfois des boîtes noires écrites en Français, elles sont sans doute d'origine anglaise pour l'exportation.

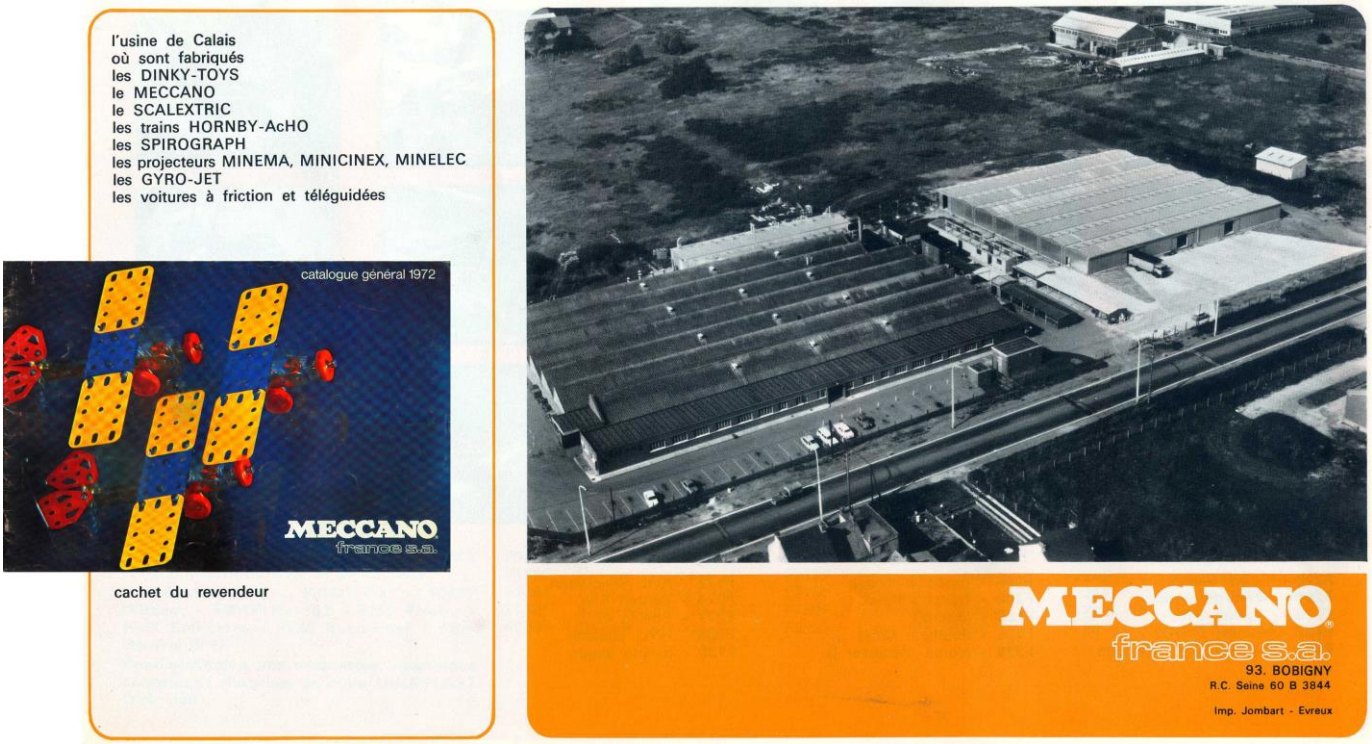
En 1970, les manuels ont une couverture épaisse, glacée, jaune et noire sans illustrations. Les modèles, en couleur sont bien expliqués, sous forme de schémas. Après 1973, la couverture est bleue et jaune ou bleue et blanche en papier ordinaire. Puis après 1975, les manuels n'ont plus de couverture. On reconnaît les manuels d'origine anglaise au fait que le texte en couverture est en neuf langues, alors que ceux pour la France sont uniquement en Français, pourtant ils sont tous imprimés en Angleterre.



Entre 1970 et 1978, Meccano-France a stagné. En 1970, il est complètement étouffé par les nombreux produit TRI-ANG du groupe Lines-Frères S.A. Les petits catalogues sont garnis d'une multitude de jouets marqués MECCANO-TRI-ANG, depuis un petit projecteur MINEMA, jusqu'à un portique avec balançoire, en passant par un phono, un Ball-Trap, des patins à roulettes, le Spirographe, le ballon-Sauteur Kangourou, la pâte à modelé Play-Doh, et une machine à tricoter… Mais pas le moindre Meccano, pas la moindre Dinky-Toys dans ces soit disant catalogues MECCANO-TRI-ANG. En 1972, Meccano-France s'émancipe de TRI-ANG pour devenir Meccano-France S.A. et il y a à nouveau, des trains HOrnby-acHO et même du Meccano dans les catalogues avec une petite nouveauté : le MECCANO de poche, une très petite boîte avec un tout petit manuel, que l'enfant peut ranger dans sa poche.

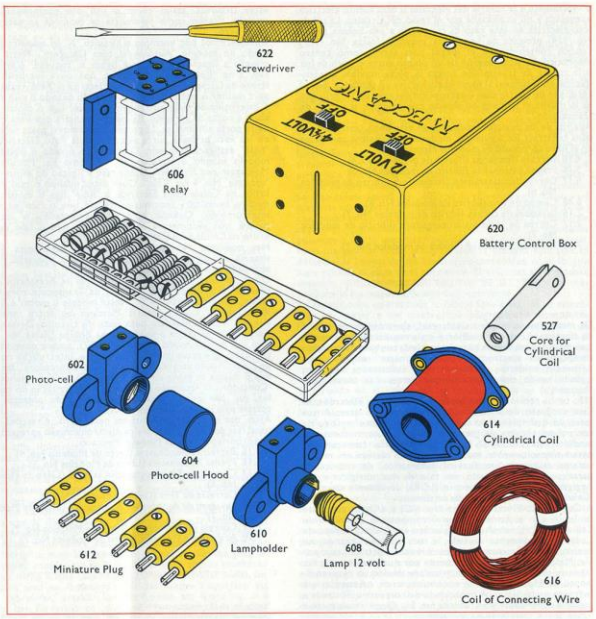
Certains produits du groupe Lines ont été conservés : les Spirographes et les projecteurs (Minema, Minicinex, et Minelec)… Quelques produits ont été ajoutés, les Gyro-Jet et surtout le Scalextric, un magnifique circuit pour petites voitures qui se veut de concurrencer le CIRCUIT-24, et dont la marque détenue depuis 1958 par le groupe TRI-ANG est reprise pour la France par MECCANO-France S.A.

Depuis 1969, Meccano-France a repris au groupe Lines, les usines Airfix de Calais et la production y est progressivement transférée. En 1971, l'usine de Bobigny est détruite. Meccano-France est vendu à General-Mils. En 1972, le siège social de Meccano-France S.A. reste toutefois à Bobigny. Une vue de l'usine de Calais est en dernière page du grand catalogue général de 1972.



1970, c'est aussi la fin des Dinky-Toys françaises, et si l'usine de Calais continue à produire des Dinky-Toys en 1972, ce sont des modèles anglais.

En Angleterre, en revanche, le Meccano évolue régulièrement et de nombreuses nouveautés viennent s'ajouter à l'ensemble déjà existant. En 1970, il y a une boîte de pièces électroniques qui viennent s'ajouter aux pièces électriques déjà existantes pour automatiser les modèles. Ces pièces seront difficilement disponibles en France par la suite. Outre la boîte Electronic, ces pièces seront aussi contenues dans la boîte N°5ME alors que la boîte N°4EL contient les pièces électriques.



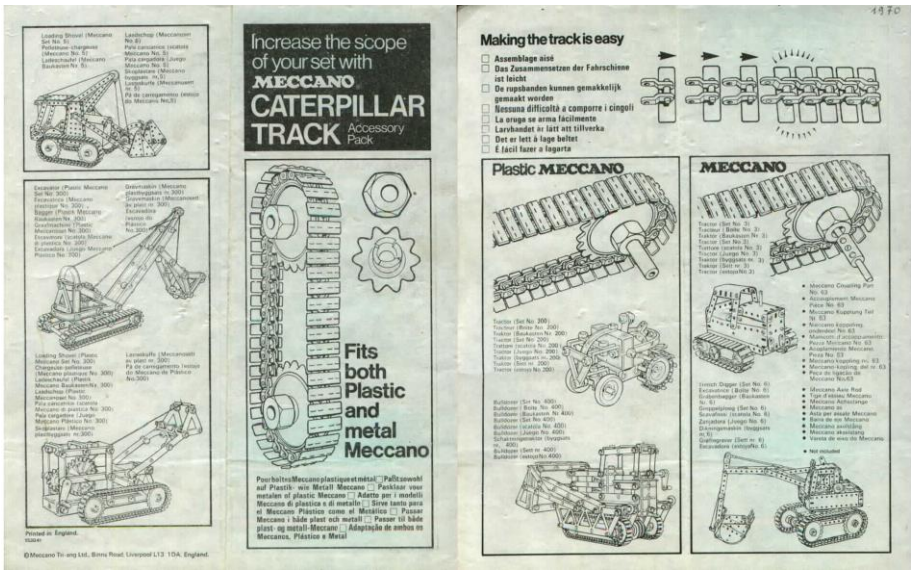
Toujours en 1970, quelques pièces nouvelles font leur apparition :

- Les engrenages universels en plastique noir N°27f (une idée initiale de Märklin, récupérée par Meccano après accord)
- Les secteurs à double dentures N°167a et son pignon N°167c (pièce des années 30 ressuscitée).
- Un générateur 12 volts à manivelle.
- Des chenilles en plastique avec les roues adaptées. Initialement prévues pour Meccano Plastic, ces chenilles peuvent aussi s'adapter au Meccano Métal.

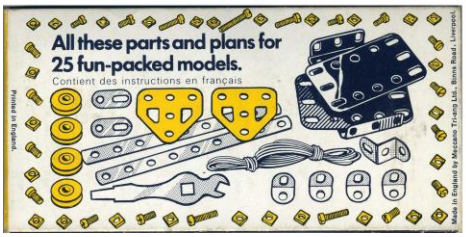
Ces pièces se vendront également en France avec plusieurs mois de retard.

N°27f

N°167a et 167c



Comme Meccano-France, Binns Road a prévu dès 1970 un Pocket-Meccano : des petites boîtes noires que l'on peut ranger dans la poche. En 1974, Novedades-Poch S.A.(Barcelone) qui soustraite pour l'Espagne la fabrication et la diffusion du Meccano, fabrique une variante rouge très voisine de Pocket-Meccano -Trois pays, trois variantes d'un Meccano de poche-. A cette occasion, on remarque l'introduction des premières poulies de 13mm en plastique jaune pour l'Angleterre et l'Espagne et des roues en plastique rouge pour la France. Le remplacement progressif du laiton par du plastique a commencé.



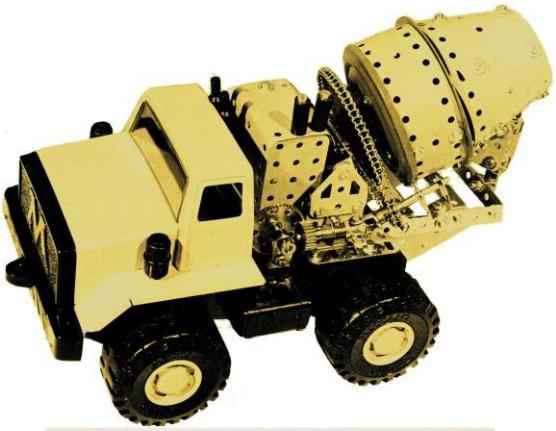
En 1971, le directeur de Meccano-Tri-Ang, Joe Fallman crée une nouvelle société Maoford Ltd. Il y transfère tous les actifs de Meccano et met Meccano Ltd. en liquidation volontaire et provoque ainsi l'écroulement de l'empire LINES. La partie britannique de Meccano est rachetée par Airfix et prend l'appellation Meccano (1971) Ltd. puis rapidement, à nouveau l'appellation Meccano Ltd.

Autre innovation en 1972 : MECCANO-CLOCKKITS N°1 et MECCANO-CLOCKKITS N°2. Ce sont des boîtes très complète avec de nombreuses pièces pour la réalisation de mécanismes complexes qui permettent la réalisation de deux Horloges très élaborées

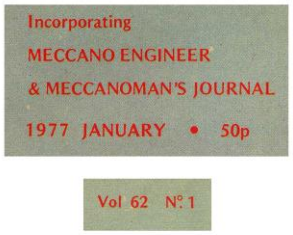
En décembre 1972, Meccano-Magazine présente son dernier numéro. Une page est tournée. En Avril 1973, il renaît, en tant que magazine trimestriel sous le nom de Meccano-Magazine-Quaterly. Il a fusionné avec les revues Meccano-Engineer et Meccanoman's-Journal. Il subsistera jusqu'au printemps 1981. C'est aussi en 1973 que les écrous de Meccano-Liverpool ne sont plus carrés, mais prennent une forme hexagonale. Tous les outils vont devoir s'adapter, de nouvelles clés sont prévues, et la trousse des trois outils spéciaux va devoir suivre. Et puis, cette même année 1973 voit l'arrivée des boîtes Meccano-Multikit. D'abord deux boîtes : Meccano-Army-Multikit et Meccano-Highway-Multikit, puis en 1974, Meccano-Super-Highway-Multikit, en 1975, Meccano-Combat-Multikit et en 1976, la dernière de la série : Meccano-Multikit-Crane-Building-Set.

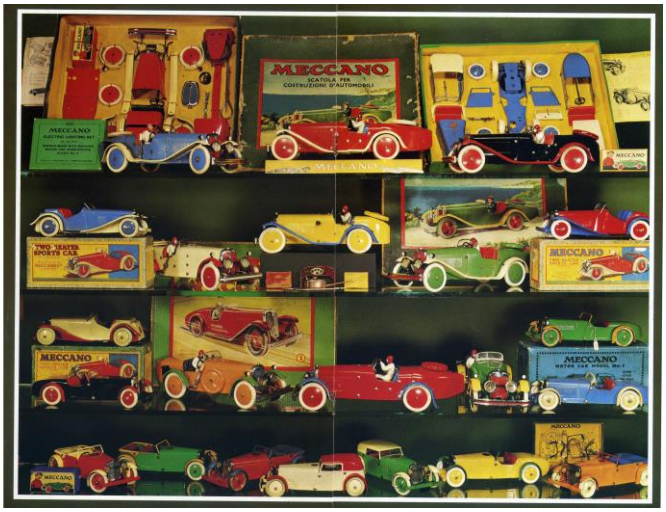
Que de pièces nouvelles dans ces cinq boîtes… d'abord les couleurs, les bandes et cornières zinguées dans les boîtes classiques sont ici, soit jaune-travaux-public soit vert-armée. Les chenilles de Meccano-Plastic trouvent ici leur vraie place pour des chars militaires ou des engins de travaux. Il y a aussi les éléments d'un canon (on dirait un axe Meccano-Plastic peint en noir…). Un nouveau petit moteur jaune vient compléter la boîte des grues de 1976. Mais surtout la grande nouveauté c'est la cabine des camions en cinq pièces : une base, un haut, des sièges, une calandre et le bloc vitré.

En 1974, il y a aussi l'arrivée des camions MOGUL. La forme du M de MOGUL a été choisie pour imiter la forme du M de Meccano. Ce gros M à l'avant de chaque camion MOGUL peut aussi bien passer pour le M de Meccano. Ces jouets sont très résistants, d'une forme agréable, mais surtout, leur caractéristique principale, c'est de pouvoir être complété par des pièces Meccano. La benne du camion est amovible et le plateau arrière est muni de perforations, comme une plaque Meccano et on peut y adapter la structure de son choix construit en pièces Meccano.



L'année 1977 marque un tournant important pour Meccano-Angleterre. Meccano-Magazine prend un nouveau départ avec le N°1 (vol 62) de Janvier avec une présentation luxueuse en A4. A cette occasion, un article de fond est consacré aux Voitures Meccano des années 30 et les deux pages centrales, tout en couleur, en présentent une importante collection.

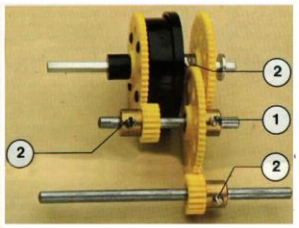




Et surtout Binns Road décide d'enterrer la période "Zinguée", une nouvelle ère commence, la période "Jaune et Bleu-Foncé"… Sans doute la période la plus courte de tout le Meccano… Devant l'échec du "Zingué", Binns Road espérait donner un sang neuf à Meccano en redonnant une belle couleur bleu-foncé aux bandes et en choisissant pour les petites pièces (supports, équerres, vis à tête ronde, écrous hexagonaux, rondelles, clés…) un acier laitonné. Mais c'était déjà trop tard et cette dernière période ne dura que trois ans. Cinq boîtes sont prévues au départ de cette nouvelle gamme, N°1 à N°5 auxquelles s'ajoute deux boîtes "Extension Pack" et une boîte "Power Pack-Bloc Moteur". On trouve dans ces boîtes, entre autre les premiers pneus pour les poulies d'un demi pouce.

Deux autres boîtes thématiques s'ajoutent à cet ensemble en 1979 : **Space-2501** avec toutes ses pièces blanches ainsi que de nombreuses pièces spécifiques (cabine spatiale, spationaute, tuyères, missiles et lance missile…) et **Meccanoïds** (l'art d'utiliser le petit moteur pour actionner des êtres très bizarres). Cette dernière boîte a sans doute été introduite pour aider à écouler le stock existant des pièces zinguées.

Trois séries de petites boîtes thématiques viennent compléter cet ensemble Action Pack I, Action Pack II et Action Pack III. Ces mini boîtes vont permettre également d'écouler le stock des pièces zinguées. Elles contiennent également les nouvelles poulies de 1" et de ½" en plastique jaune. On y trouve également un nouveau moteur mécanique, en kit, utilisant des pièces en plastique dont les nouveaux engrenages.



La nécessité d'introduire des moteurs électriques plus puissants pour animer les modèles de la nouvelle collection "Jaune et Bleu-Foncé" incite Meccano Ltd. a demandé à Märklin de lui fournir, comme en 1912, deux moteurs. C'est ainsi que les moteurs Märklin EU1071 et EU1072 vont recevoir, en 1977, un boîtage marqué Meccano.

Le petit moteur EU 1071, dans un boitier en métal, fonctionne en 16 volts à 1500 tours/minute. Le moteur, plus gros, EU1072, vient remplacer l'ancien moteur E15R. Il a deux arbres de sortie opposés tournant environ à 1100 et 3000 t/mn. Il fonctionne sous 16-20 volts.

Le 30 novembre 1979, l'usine de Binns Road, qui avait été la plus grande usine de jouets au monde avec plus de trois mille employés, est fermée et mise en vente. Elle est occupée pendant quatre mois par les ouvriers. L'usine ne sera pas vendue et en Mars 1980, elle sera finalement rasée.

Les différentes marques de Meccano sont vendues : Triang-Hornby est racheté par Dunbee Combex Marx et la marque Dinky par Universal Holdings de Hong-Kong qui possède déjà Matchbox. La société mère n'existant plus, c'est à la filiale française qu'il appartient de continuer de fabriquer le Meccano. L'ensemble de la production Meccano est donc transférée à Calais.

Depuis 1978, Meccano-France s'est un peu sorti de son marasme. En plus du Meccano-Plastic, maintenant nommé Meccano-Junior, un deuxième jeu de construction en plastique, RIVITON, est disponible. Trois coffrets sont fabriqués : coffret de Base 100, coffret Junior 200 et coffret Senior 300.

Ne voulant pas rester en retard par rapport au Meccano- Multikit de Liverpool, Meccano-SA produit la série MECCAKIT : Meccakit-Armée 100, Meccakit-Armée 200, Meccakit-Travaux-Publics 300 et Meccakit-Grue 400, le tout rejoint en 1979 par Meccakit-Travaux-Publics 200. La série Meccakit ressemble beaucoup à la série Multikit. Toutefois les bas des cabines des camions sont très différents, bien que compatibles. De ce fait les camions construits ne se ressemblent pas.

En 1979, Miro-Company (créateur du Monopoly) fusionne avec Meccano SA. et constitue la nouvelle société MIRO-MECCANO SA. La gamme Meccano est maintenue dans son intégrité : Boîtes bleues N°1 à 10 en Meccano Zingué, collection Meccakit, boîte mécanisme et collection Meccano-Junior (N°1 à3). Toutes ces boîtes ont maintenant en surcharge le nouveau logo Miro-Meccano.

En 1980, Miro-Meccano-S.A. à Calais est maintenant dépositaire de la totalité des stocks de Meccano-Ltd. C’est ainsi que toute une génération de jeunes français voit arriver dans ses magasins de jouets la nouvelle gamme du Meccano Anglais de 1977-1979 à côté de la gamme existante de Miro-Meccano. Quelques problèmes pour franciser certaines boîtes et certains manuels, mais la plupart d’entre eux était déjà écrite en plusieurs langues dont le Français. Entre autre, on trouve une série de 18 petites boîtes jaunes et quelques autres pour écouler les pièces de Space-2501 et de la gamme anglaise Action-Pack. Curieusement, ces boîtes sont marquées "1981 MIRO-MECCANO S.A. Fabriqué en France" alors que presque toutes les pièces qu’elles contiennent sont d’origine anglaise, en particulier les vis à tête ronde et les écrous hexagonaux qu’il faut bien écouler.

En 1981, la division Palitoys de la société General-Mils prend la direction de Miro-Meccano-SA.

En 1982, un nouveau petit moteur M.O est présenté dans une boîte aux nouvelles couleurs jaune et rouge.

A partir de 1983 Miro-Meccano va diminuer progressivement la fabrication de l'ancienne gamme des boîtes bleues (N°1 à N°10) évolutives. Elles vont continuer à être vendues encore quelques temps, mais elles disparaissent progressivement du marché, à commencer par les plus petites. En 1991 il ne reste que les quatre plus grosses. En 1993 elles auront toutes disparues.

A la place une nouvelle gamme de boîtes jaunes et rouges est proposée. Boîte A, B et C puis un sachet complémentaire S et deux autres boîtes motorisées M.1 et M.2 avec 1 et 2 moteur M.O. Dans les boîtes A, B et C les pièces sont rangées dans les nouvelles boîtes en plastique (N°236), dont le couvercle en métal constitue une nouvelle plaque perforée, à rebords (N°236), pouvant servir de socle à certains modèles.

Dans cette nouvelle gamme, Meccano abandonne complètement les écrous carrés pour les remplacer par les écrous hexagonaux de Binns-Road.

Avec l'abandon de la gamme des boîtes évolutives, Miro-Meccano marque ici la fin d'une époque. Le Meccano imaginé par Frank Hornby a disparu. Dès les tout début en 1901, les boîtes Mechanic Made Easy avaient été voulues évolutives par Frank Hornby. Il avait imaginé le principe des boîtes complémentaires et Meccano avait toujours, à toutes les époque privilégié ce système qui aura duré de 1901 à 1983. Terminé l'époque où l'on offrait pour Noël, à un jeune garçon une petite boîte N°3, avec l'idée de la compléter, aux anniversaires et Noëls qui suivraient, avec une boîte N°3a puis N°4a etc… afin de lui constituer un ensemble important de pièces Meccano qui lui permettrait, plus tard, de construire des modèles très impressionnants.

C'était ça la vision de Frank Hornby… et elle n'existe plus !