

La Gordini #44 est l'ultime Gordini produite. Elle est destinée à participer à la saison 1957, dernière année de Gordini en compétition.

Aux 24 heures du Mans 1957, Gordini souhaite faire participer ses moteurs 6 et 8 cylindres. L'hôte du 6 cylindres est toute trouvée puisqu'il s'agit du châssis #43 type 15s, une « habituée » du Mans qui en sera à sa sixième participation (sous les numéros de châssis #18GCS puis #43) !!! Quant au 8 cylindres, les Gordini Types 24s, destinées à ce genre de moteur sont onéreuses à reconditionner... Ce sera donc également un châssis de type 15s qui l'accueillera. Le châssis #16GCS après deux participations aux 24 heures du Mans (n°35LM50 et n°39LM51, disponibles sous les références 43/70 et 43/70b) puis accidenté à Monaco en 1952 est donc sorti de sa remise pour être remis en état et modifié pour pouvoir y loger le 8 cylindres.

Les châssis de type 15s, initialement destinés à accueillir des moteurs 4 cylindres de 1100 à 1500 cm3 (Gordini de Type 15s ou 17s, selon les moteurs...), sont ensuite devenus des Gordini de Type 20s (moteur 6 cylindres 2000 cm3) et de Type 23s (moteur 6 cylindres 2300 cm3). L'ultime évolution du châssis de type 15s répertoriée par l'usine étant ensuite la Gordini de Type 31s (moteur 6 cylindres 2500 cm3), on peut considérer que toutes les Gordini, à châssis de type 15s, dont le moteur a une cylindrée égale ou supérieure à 2500 cm3 sont du Type 31s (ce qui représente 3 types de moteurs : le 6 cylindres 2500 cm3 de type 23, le 8 cylindres 2500 cm3 de type 25 et enfin le 8 cylindres 3000 cm3 de type 24). L'appellation Type 31s de la Gordini #44 est donc discutable, mais c'est sûrement la moins erronée. Une chose est cependant certaine, il ne s'agit pas d'une Gordini Type 24s !

Débutée à la fin de l'année 1956, la construction de la Gordini #44 est terminée le 31 Janvier 1957. Elle est habillée d'une élégante carrosserie dessinée par Amédée Gordini et Gabriel Beusser (le tôlier de Gordini). Elle embarque alors au côté de la Gordini #43, des Ferrari et des Maserati d'usine à bord d'un cargo à destination de la Havane pour disputer le Grand Prix de Cuba, prévu le 24 février. Mais entre grève des dockers et une fusillade dans les tribunes, les voitures ne sortiront pas du bateau ! De retour en France, la Gordini #44 est accueillie avec succès au salon de Genève durant le mois de mars.

Pour les 24 heures du Mans, une nouvelle calandre est montée au centre de laquelle figure le « G » de Gordini. Un pare-brise panoramique est installé et la voiture est alignée en course avec de gros phares proéminents ainsi que deux anti-brouillards supplémentaires. Le 8 cylindres est « emprunté » à la Gordini Type 24s délaissée par sa propriétaire Françoise Sagan qui a sans doute eu un peu de mal à maîtriser sa voiture... André Guelfi et Jean Guichet se partagent le volant. Préparée avec peu de moyens, il n'y aura pas de miracle durant la course pour les deux Gordini. La #43 abandonne après 2 heures de course tandis que la #44 s'arrête à la 4ème heure après être passée de la 13ème à la 16ème place, un piston crevé et une soupape tordue. C'était la dernière apparition en course de « l'Equipe Gordini ».

La Gordini #44 est de nos jours exposée à la Citée de l'Automobile (Mulhouse).

Sources bibliographiques :

- Gordini, un sorcier, une équipe – Christian Huet
- Les Gordini – Robert Jarraud
- Automobile Historique n°4 – Pierre Abeillon
- Amédée Gordini, a true racing legend – Roy Smith

1 coque #1 *Bleu Gordini RAL 5012*

1 châssis #2 *Aluminium*

1 radiateur #3 *Alu*

1 boîte repose-genou #4 *alu*

2 porte-phares #5 *Bleu Gordini RAL 5012*

2 sièges #6 *Bleu marine satiné*

2 supports Longue Portée #7 *Bleu RAL 5012*

White metal:

1 bouchon d'essence #8

1 bouchon d'huile #9

Pièces tournées

1 levier de vitesse #10

2 feux de plaque #11

2 feux arrières #12

1 moyeu de volant #13

Divers:

2 phares #14

2 longue portée #15

4 roues fils #16

4 pneus #17

2 axes 1mm #18

2 vis #19

Tube alu pour pots d'échappement #20

1 cuir bleu pour couvre tonneau

2 thermoformages pare-brise

2 paires de thermoformages phares

1 planche de photodécoupe

1 planche de decals

1 body #1 *Gordini Blue RAL 5012*

1 chassis #2 *Silver*

1 oil cooler #3 *Silver*

1 legrest box #4 *silver*

2 headlights mountings #5 *Blue RAL 5012*

2 seats #6 *Satin dark blue*

2 spotlights mounts #7 *Blue RAL 5012*

White metal

1 fuel cap #8

1 oil cap #9

Machined parts:

1 gear stick #10

2 id.lights #11

2 rear lights #12

1 st. wheel hub #13

Divers:

2 headlights #14

2 spotlights #15

4 wired wheels #16

4 tires #17

2 axles 1mm #18

2 screws #19

Alu pipe for exhaust #20

Blue leather for tonneau-cover

2 vacformed windscreens

2 vacformed lights covers

1 photoetch parts sheet

1 decals sheet

P1= Arrière de volant / steering wheel back part

P2(x2)= support tige de serrure *Bleu* / door locking mount *Blue*

P3= Avant de volant / steering wheel front part

P4(x2)= montants de pare-brise / screen clips

P5= tige de rétro central *Bleu* / central mirror mounting *Blue*

P6(x4)= Lève-vites *Bleu* / Jacks *Blue*

P7(x2 G&D)= charnières *Bleu* / RH&LH doors hinges *Blue*

P8= centre de volant / steering wheel main part

P9= intérieur de caisse G/LH body inner

P10= intérieur de porte D / RH door inner

P11= calandre / calandar

P12= Tableau de bord *Bleu* / dashboard *Blue*

P13(x6)= ailettes de sorties latérales / side vents plates *Blue*

P14(x2)= supports LP *Bleu* / spotlights mountings *Blue*

P15= pédale embrayage / Clutch pedal

P16= pédale frein / brake pedal

P17= pédale de gaz / throttle

P18(x2+1)= partie d'attache-capot cuir / strap part

P19x2+1)= partie d'attache-capot cuir / strap part

P20(x2)= catadioptrés / rear reflecting lights

P21(x2)= papillons de roue D / RH wheels nuts

P22= Poignée de coffre / boot handle

P23(x2)= papillons de roue G/LH wheels nuts

P24= miroir de rétroviseur / mirror

P25= corps de rétroviseur / mirror main part

P26= Clef de contact / start key

P27(x4)= tambours de frein / drum brakes

P28= base de rétro central *Bleu* / central mirror mounting base *Blue*

P29= Essuie-glace / Wiper

Si vous avez des problèmes, ou des suggestions à nous faire, n'hésitez pas: Contactez-nous!

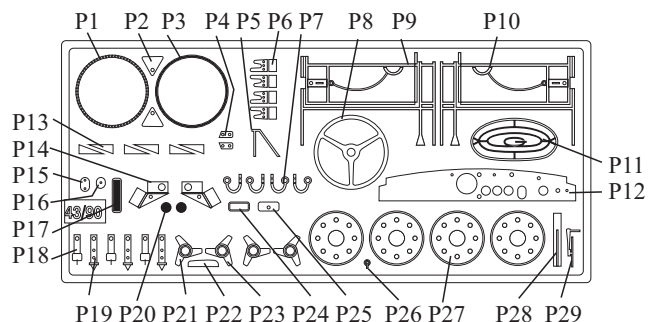
Any problem? Suggestion?
Feel free to contact us:

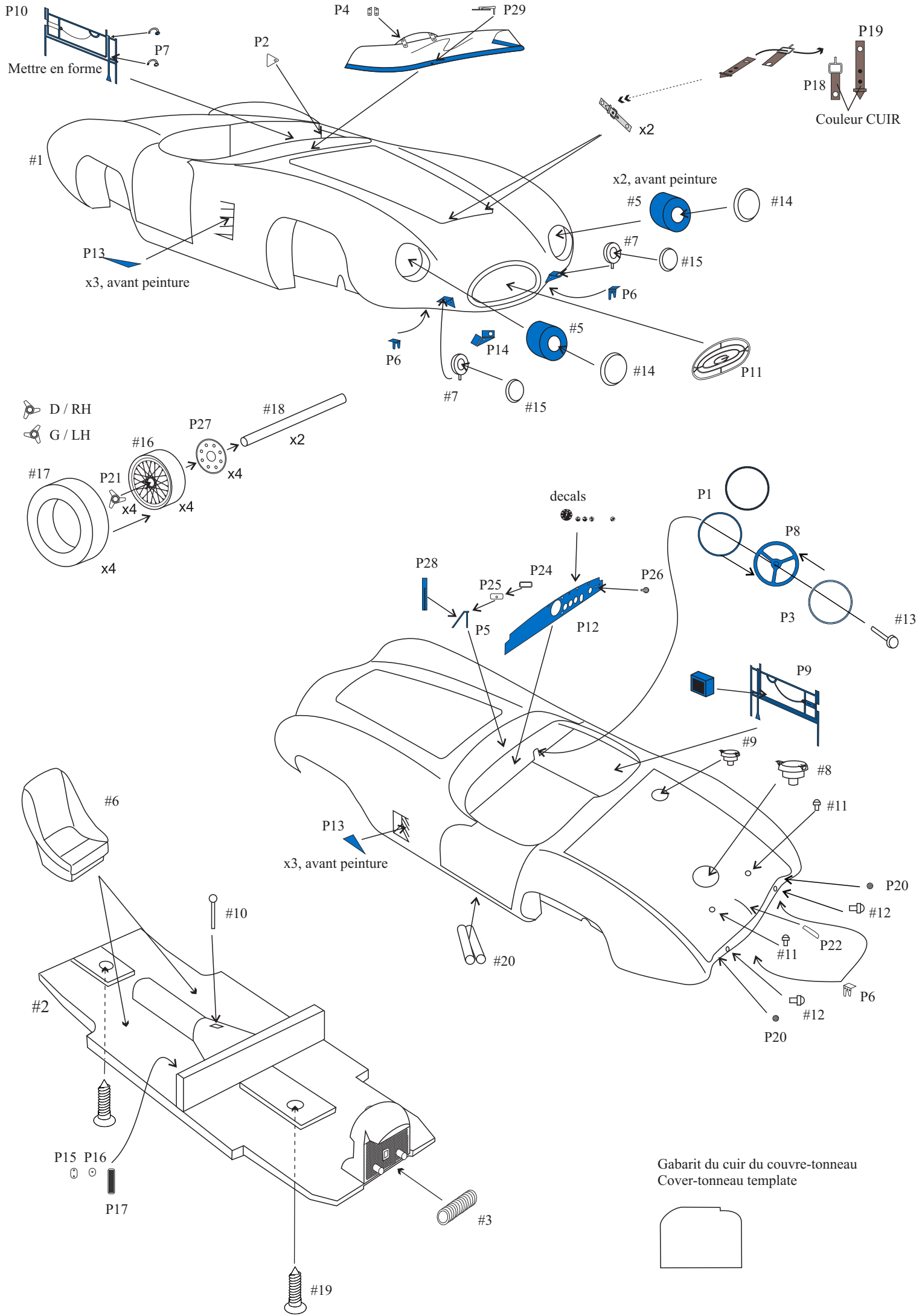
RENAISSANCE



33ter rue Emile Zola
59496 Salomé
France
Tel: +33 (0)3 20 49 97 89
Fax: +33 (0)3 20 49 87 68

www.renaissance-models.com





CONSEILS DE MONTAGE

Vérifiez ce kit que vous avez entre les mains. Voyez par rapport au plan s'il ne manque aucune pièce. En supposant que cela ne soit pas le cas, inspectez minutieusement chaque pièce moulée, et entamez la préparation:

Ebavurez toutes les pièces ! Même celles «qui sont cachées», car elles peuvent, par un décalage inopportun, provoquer un mauvais assemblage du kit, qui vous amènerait à retailler dans la masse une fois la voiture peinte, ce qui pourrait amener d'autres désagréments (le coup de fraise ou de lime malheureux, ou la belle tache de cyano, par exemple...)

Vérifiez que toutes les pièces s'adaptent entre elles parfaitement, sans trop de jeu, ni trop peu. En cas de besoin, rectifiez ! Attention aux pièces photodécoupées, particulièrement les entourages de vitres ou la calandre s'il y a, qui doivent rentrer dans les logements prévus à cet effet avec un peu de jeu, à cause de la peinture ! Percez les différents trous nécessaires à l'aide d'une mini-perceuse ou d'un porte-forets. Bouchez les bulles et comblez les interstices dûs au moulage avec un mastic polyester de carrosserie style Sintofer (Pub gratuite!), limez et poncez les excédents, vérifiez, et comme c'est souvent le cas, rebouchez les traces restantes. Si celles-ci sont faibles, vous pouvez utiliser alors un mastic monocomposant (style Sintofinition, re-pub gratuite) plus fin et séchant vite.

A présent, il est conseillé de passer une première couche d'apprêt. Je ferai maintenant un distinguo entre les personnes utilisant une peinture en bombe façon Duplicolor et ceux pouvant se servir d'une laque carrosserie à l'aérographe, qui ajouteront simplement un produit anti-silicone dans leur peinture....

Utilisateurs d'aérosols : Dégraissez les pièces à peindre à l'eau savonneuse ou au Trichloréthylène; travaillez rapidement avec celui-ci, il attaque vite la résine! ne laissez surtout pas tremper les pièces, vous récupéreriez vite une maquette d'une composition de César! Ce dont nous ne sommes responsables en aucune façon...Si, malgré ce dégraissage soigneux, votre apprêt et/ou peinture ne tenait pas, ou faisait des auréoles, ne partez dans un accès de rage: Il suffit dans ce cas d'utiliser un sèche-cheveux que vous actionnez en même temps que vous passez votre apprêt en très, très fines couches: l'apprêt sèche alors pratiquement au contact de la voiture et emprisonne le silicone responsable de vos malheurs. Ensuite, poncez!

Passez 2 à 3 couches d'apprêt. Celui-ci est primordial car il permet à la fois de détecter les défauts de moulage ou de ponçage ayant échappé à votre oeil de lynx, et de fournir à la peinture un fond lisse et accrochant. Si des défauts apparaissent, poncez, bouchez, poncez à nouveau et repassez une couche d'apprêt; et ainsi de suite jusqu'à ce que l'état de surface du modèle soit parfait. Lorsque le modèle est parfaitement lisse et entièrement recouvert d'apprêt, vous pouvez peindre. Je ne peux à ce niveau vous conseiller de méthode, chacun a la sienne, forgée par sa propre expérience, et dépendant essentiellement de la marque de peinture utilisée... Une chose cependant: Pour obtenir un brillant parfait, il est nécessaire que lorsque vous finissez de peindre, le modèle ait un aspect brillant et lisse; si vous avez déjà de la «peau d'orange», vous la récupérez après séchage! Laissez sécher le plus longtemps possible, le résultat n'en sera que meilleur. La peinture durcissant convenablement, si vous avez des poussières, vous pourrez alors poncer au plus fin puis passer du polish pour retrouver le brillant initial; sinon, peinture à nouveau. Pour les peintures en deux tons, un minimum d'une semaine de séchage est préférable.

Maintenant, vous pouvez passer au montage proprement dit. Suivez les instructions du plan qui est là pour vous guider. Plusieurs colles peuvent être utilisées: Cyanoacrylate, néoprène ou epoxy pour les pièces lourdes ou soumises à des efforts, colle blanche pour les vitrages ou les petites photodécoupes...Voire du vernis, tout peut servir! A vous de trouver le plus juste usage de chaque colle.

Pour les décalcomanies, utilisez de l'eau chaude (certains emploient même de l'eau très chaude), une petite éponge ou du papier absorbant, un sèche-cheveux...Et s'il le faut, des produits assouplissants du type Micro-Sol (Encore de la pub!), alcool à brûler, acide acétique, etc...Attention! Tous ces produits ne vont pas forcément bien avec toutes les marques de décalques, faites des essais!

BUILDING INSTRUCTIONS

Check all parts against drawings and parts list, clean off any casting flash using a modelling knife, needle file and sandpaper. Drill out all location holes (see diameters on drawings). Fill up any resin bubble with a car body repair filler (two components). Test fit anything.

Paint parts prior to assembly, using automotive paint for the body. Begin with some fine coats of primer, sanding each of them to obtain a smooth surface before the final paint. In case of silicon problems (the paint doesn't adhere well): If you use a spray-gun or an airbrush, add an anti-silicon product to your primer and paint (ask your paint dealer). If you use aerosol paints, you need an hair-drier! Use it during priming: the primer need to immediately dry to avoid Silicon's work. The problem is : You now need three hands!! You can perhaps avoid those disagreements cleaning the parts before primer with soaped water or trichlorethylene (be careful with it, resin can become deformed).

Small parts should be brush painted using modelling paint. For lights (red & orange...), use a leaded glass window paint. Assemble the model following instructions, using a contact adhesive, cyanoacrylate, or quick-setting two-part epoxy glue. Some parts like vacformed headlight covers or small p/e parts could be fixed using a sensitive glue like Micro Liqui-Tape, even some wood paste .

Decals should be soaked in warm water, then slid into position and pressed down firmly using a soft absorbent cloth. In case of rough areas, your hair-drier could again help you to soft the decal, or you can use softeners.

