

GORDINI châssis 43

N°30, 24 heures du Mans 1954 (Ref. 43/91a) / Gordini Type 31s, Guelfi / Pollet, 6ème et 1er des moins de 3L

N°30, 24 heures du Mans 1955 (Ref. 43/91b) / Gordini Type 20s, da Silva Ramos / Pollet, abandon

N°15, 24 heures du Mans 1956 (Ref. go-03 chez Princess of Tumult) / Gordini Type 31s, Manzon / Guichet, abandon

N°30, 24 heures du Mans 1957 (Ref. 43/91c) / Gordini Type 20s, Rinen / Lacaze, abandon

Pour les 24 heures du Mans 1954, les pilotes Jacques Pollet et André Guelfi souhaitent disposer d'une Gordini de 2,5L. Gordini décide donc de construire une nouvelle barquette équipée d'un 6 cylindres type 23, sur la base d'un ancien châssis de type 15s. Ainsi motorisé, ce type de châssis devient une Gordini Type 31s. Le châssis utilisé est celui de la barquette #18GCS qui a couru les saisons 1949 à 1951 avec un moteur 4 cylindres (n°60 Spa 1949, n°43 LM 1950, n°38 LM 1951, n°44 LM 1952, Réf. Renaissance 43/70 et 43/70b). Lorsque la voiture reçoit son premier 6 cylindres en 1952 elle est renumérotée #17s mais pour une très courte période puisque Jean Behra l'accidente lors de la Panamericana 1952 (n°19 Réf. Renaissance 43/78). Le châssis est remisé jusqu'en 1954 et c'est lui qui devient le point de départ de cette nouvelle barquette qui porte le nouveau numéro de châssis #43. Quant au numéro #17s, il sera réattribué à une autre voiture...

La Gordini #43 prend donc son premier départ lors des 24 heures du Mans 1954. Bien que reprenant le principe des formes simples de toutes les Gordini, sa carrosserie est inédite, la « grande calandre » apparue sur les monoplaces en 1952 est utilisée et encadrée par des phares qui ont une position inversée par rapport au schéma habituel puisque ceux de plus petit diamètre se trouvent à l'extérieur. Le porte à faux arrière est un peu plus court que celui des carrosseries qui équipaient précédemment les barquettes sur châssis de type 15s (excepté la « petite » #39). La voiture, qui porte le n°30, reprend provisoirement l'immatriculation 72-CB-75 de la Gordini #38s « Cigare » de l'année précédente. Pour cette épreuve elle est accompagnée par les n°19 de Behra/Simon (#36s, 8 cylindres 3L), n°31 de Rinen/Moynet (#18, 6 cylindres 2L, Réf. Renaissance 43/81) et n°65 de Thirion/Pilette (#39, 4 cylindres 1,1L). Tandis que les autres Gordini abandonnent, la nouvelle #43 menée par Pollet et Guelfi tient bon ! Classée 9ème à la mi course, les deux pilotes la mènent à la 6ème place du classement général et 1ère de la catégorie des moins de 3L ! Quelques épreuves plus tard, la voiture participe à sa dernière épreuve de la saison : Le Tour de France Automobile. La présence du copilote Hubert Gauthier a obligé d'ôter le couvre-tonneau et de rajouter un deuxième saute-vent. Sous le numéro 241 et conduite par Jacques Pollet, la Gordini #43 enregistre une superbe victoire!

Pour la saison 1955, après quelques courses en Argentine et en Afrique du nord, la voiture est principalement conduite par Hermano da Silva Ramos. Un peu avant les 24 heures du Mans, sa cylindrée est réduite à 2L (moteur 6 cylindres type 20) pour sa participation au Bol d'or, ce qui en fait désormais une Gordini Type 20s ! En tête de la course jusqu'à la 6ème heure, da Silva Ramos et Pollet doivent alors faire un long arrêt au stand pour réparer la transmission. Ils ne peuvent finalement faire mieux que se classer en 4ème place en conservant toutefois le record du tour. On retrouve le même équipage pour les 24 Heures du Mans. Comme l'année précédente, la voiture porte le n°30, ce qui la rend parfois difficile à différencier sur certaines photo. On remarque toutefois que des « bosses » sont apparues sur les ailes arrières. Les sangles de capot sont différentes, et un éclairage de numéro de course est présent sur le côté droit depuis sa participation au Bol d'or le mois précédent. Cette tristement célèbre édition des 24 Heures du Mans 1955 ne voit pas la Gordini #43 briller. Occupant la 8ème place du classement général à la 10ème heure de course et la tête de la catégorie des moins de 2L, la seule Gordini de cette course doit abandonner à 6 heures du matin sur rupture de pompe à eau.

En 1956, tandis qu'une portière est ajoutée du côté gauche en début de saison, la voiture enregistre deux beaux résultats lors de la Supercortemaggiore de Monza (6ème) et des 12 Heures de Reims (7ème). Le moteur 6 cylindres type 23 de 2,5L fait ensuite son retour. Aux 24 Heures du Mans, la voiture est confiée à l'équipage Robert Manzon / Jean Guichet et porte le n°15. Deux autres Gordini sont engagées : la n°16 (#17s, 8 cylindres 2,5L) et la n°29 (#39, 4 cylindres 1,5L). La calandre a été allégée et le saute-vent est remplacé par un pare-brise panoramique qui oblige la modification de la découpe des portières. Une petite série de prises-d'air est ajoutée sur le capot tandis qu'une sortie d'air en forme de « D » est placée sur chaque flanc. Le couvre-tonneau est désormais souple. A l'arrière, deux sorties d'air oblongues sont percées, deux catadioptres rouges sont ajoutés sous les feux et deux nouveaux bouchons sont installés ainsi qu'une paire de sangles de coffre. Durant le début de course, les deux Gordini 2,5L montrent de bonnes performances. La #43 occupe la 5ème place jusqu'à la 3ème heure. Hélas, l'embrayage montre des signes de dysfonctionnement et la voiture rétrograde jusqu'à la 7ème place pour rendre définitivement les armes à la 8ème heure de course. Pendant ce temps, la #39 et son modeste 1,5L grimpe jusqu'à la 16ème place mais doit à son tour abandonner à cause d'une malheureuse panne d'essence. La #17s qui oscillait entre les 6ème et 8ème places rencontre des problèmes de distribution qui la plongent jusqu'à la 23ème place et l'inexorable abandon à la 11ème heure. La Gordini #43 est ensuite engagée pour Manzon au Grand Prix de Pescara (avec un moteur 2L) qui signe une superbe victoire devant les Maserati et Ferrari!

1957 est la dernière « saison » de Gordini. Cette saison est en réalité constituée d'une seule course puisque le constructeur est à l'agonie financière. Le « champs du cygne » de la marque sera les 24 Heures du Mans. La Gordini #43, dont le châssis en est à sa 7ème épreuve Mancelle(!) retrouve un moteur de 2L. Elle est chargée d'accompagner la dernière Gordini : la #44 équipée du 8 cylindres de 3L (Réf. Renaissance 43/90). Le pare-brise panoramique est légèrement moins enveloppant qu'en 1956, ce qui fait que les portières ont à nouveau été modifiées. Les sorties d'air latérales sont plus grosses, rectangulaires et munies de « lamelles ». Deux prises d'air sont maintenant présentes sur le capot et l'ancien éclairage de numéro latéral est bouché par une « rustine ». En course la voiture porte le n°30 tandis que la #44 3L porte le n°18. Les deux voitures sont pilotées respectivement par « Rinen » / Robert Lacaze et André Guelfi / Jean Guichet. La #43 ne dépasse pas la deuxième heure de course (moteur serré) tandis que la #44, passant de la 13ème à la 16ème place abandonne à la 4ème heure (piston crevé).

La Gordini #43 sera ensuite utilisée dans des épreuves mineures par Henri-Bernard Zubléna jusqu'en 1959. Elle est aujourd'hui visible à la cité de l'Automobile / Collection Schlumpf dans une configuration relativement conforme à celle des 24 Heures du Mans 1957 (exceptée la peinture bleu non originale avec laquelle ont été repeintes toutes les Gordini du musée).

Bibliographie :

Gordini, un Sorcier, une Equipe de Christian Huet

Les Gordini de Robert Jarraud

Dossier Gordini Sport de Pierre Abeillon, L'automobile historique n°4

Merci à Dominique Herment pour ses clichés pris au musée des frères Schlumpf!

Pièces résine :

- 1 coque #1 **Bleu Gordini RAL 5012**
- 1 châssis #2 **Bleu, habitacle aluminium**
- 1 radiateur d'huile #3 **Alu**
- 1 siège droit #4 **Bleu marine satiné**
- 1 siège gauche #5 **Bleu marine satiné**
- 1 bouchon d'essence #6 **Chrome**
- 1 bouchon d'huile #7 **Chrome**
- 1 levier de vitesse #8 **Alu et noir**
- 1 échappement #9 **Alu foncé**

Pièces tournées :

- 3 feux arrières #10
- 1 moyeu de volant #11

Divers :

- 2 phares #12
- 2 longue portée #13
- 2 lentilles 1mm #14
- 4 roues fils #15 **Alu**
- 4 pneus #16
- 2 axes 1mm #17
- 2 vis #18
- 2 thermoformages pare-brise #19
- 1 planche d'écrous de jante #20
- 1 calandre imprimée 3D #21 **Alu**
- 1 planche de photodécoupe
- 1 planche de décals

Resin parts:

- 1 body #1 **Gordini blue RAL 5012**
- 1 chassis #2 **Blue, cockpit = Silver**
- 1 oil cooler #3 **Silver**
- 1 right seat #4 **Satin dark blue**
- 1 left seat #4 **Satin dark blue**
- 1 fuel cap #6 **Chromium**
- 1 oil cap #7 **Chromium**
- 1 gear stick #8 **Silver & black**
- 1 exhaust #9 **Dark silver**

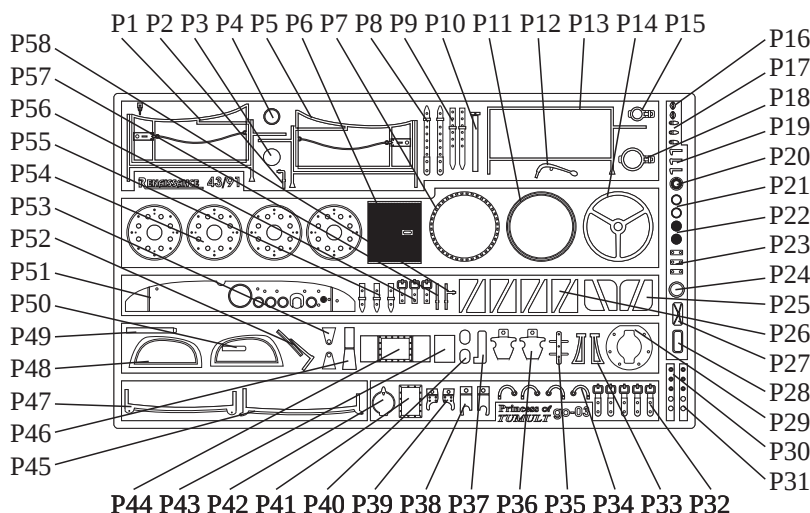
Machined parts:

- 2 rear lights #10
- 1 st. Wheel hub #11

Divers:

- 2 headlights #12
- 2 spotlights #13
- 2 rear headlights 1mm #14
- 4 wire wheels #15 **Silver**
- 4 tires #16
- 2 axles 1mm #17
- 2 screws #18
- 2 vacuformed windscreens #19
- 1 photoetch wheels nuts sheet #20
- 1 3D print calandar #21 **Silver**
- 1 photoetch parts sheet
- 1 decals sheet

- P1= intérieur de porte G / LH door inner
- P2= non utilisé ici / no use for this version
- P3= rustine de carrosserie / body patch
- P4= non utilisé ici / no use for this version
- P5= intérieur de porte D / RH door inner
- P6= grille de radiateur / radiator grid
- P7= arrière de volant / steering wheel back part
- P8(x2)= partie d'attache-capot cuir / strap part
- P9(x2)= non utilisé ici / no use for this version
- P10= non utilisé ici / no use for this version
- P11= avant de volant / steering wheel front part
- P12= frein à main / handbrake
- P13= non utilisé ici / no use for this version
- P14= volant / steering wheel
- P15= crochet de bouchon d'huile / oil cap lock
- P16(x1+1)= non utilisé ici / no use for this version
- P17(x2+1)= poignée de bouchon / cap handle
- P18= crochet de bouchon d'essence / fuel cap lock
- P19(x2+1)= serrure de coffre **Bleu** / rear compartment lock **Blue**
- P20= non utilisé ici / no use for this version
- P21(x2)= base de feux AR / rear headlight base
- P22(x2)= catadioptrés / rear reflecting lights
- P23(x2+1)= non utilisé ici / no use for this version
- P24= non utilisé ici / no use for this version
- P25(x4)= non utilisé ici / no use for this version
- P26(x6+2)= ailettes de sorties latérales **Bleu** / side vents plates **Blue**
- P27= corps de rétroviseur / mirror main part
- P28= miroir de rétroviseur / mirror
- P29= tour de bouchon d'essence **Bleu** / fuel filler surround **Blue**
- P30(x4+2)= rivets **Bleu** / rivets **Blue**
- P31(x2+2)= rustine de carrosserie **Bleu** / body patch **Blue**
- P32(x4+1)= partie d'attache-capot cuir / strap part
- P33(x2 G&D)= armatures / frame
- P34(x2 G&D)= charnières / RH&LH doors hinges
- P35= support d'outils? **Bleu** / fixing of tool? **Blue**
- P36(x2)= non utilisé ici / no use for this version
- P37= pédale de gaz / throttle
- P38(x2 G&D)= lève-vites AV **Bleu** / front jacks **Blue**
- P39(x2 G&D)= lève-vites AR **Bleu** / rear jacks **Blue**
- P40(x2)= pédales embrayage et frein / clutch & brake pedals
- P41= repose genou G / LH legrest
- P42= non utilisé ici / no use for this version
- P43= repose genou D **Noir** / RH legrest **Black**
- P44= boîte de repose genou / legrest box
- P45= non utilisé ici / no use for this version
- P46= non utilisé ici / no use for this version
- P47= non utilisé ici / no use for this version
- P48= cloison AR G **Bleu** / rear LH bulkhead **Blue**
- P49= cloison AR D **Bleu** / rear RH bulkhead **Blue**
- P50= montant de saute-vent **Bleu** / windscreen center **Blue**
- P51= tableau de bord **Bleu** / dashboard **Blue**
- P52= essuie-glace / wiper
- P53(x2)= serrures de porte / door locking mount
- P54(x4)= tambours de frein / drum brakes
- P55(x2+1)= partie d'attache-capot cuir / strap part
- P56(x2+1)= non utilisé ici / no use for this version
- P57= non utilisé ici / no use for this version
- P58= support de montant de saute-vent et de rétro / central windscreen + mirror mounting base
- P59= non utilisé ici / no use for this version



#20 

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

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

Any problem? Suggestion?
Feel free to contact us:

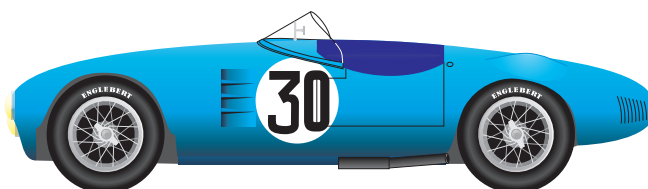
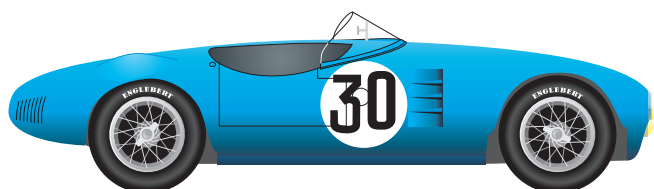
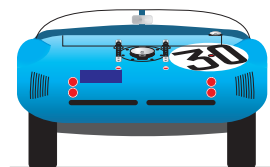
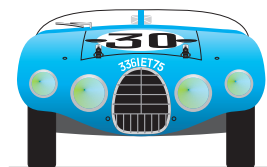
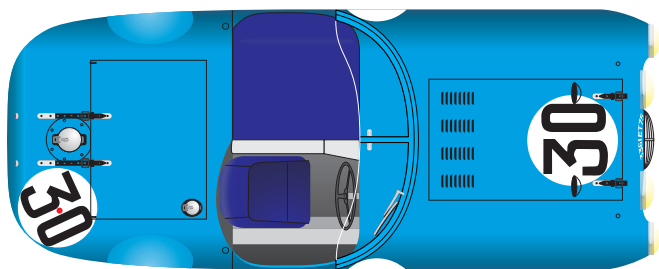




Photo : Dominique Herment

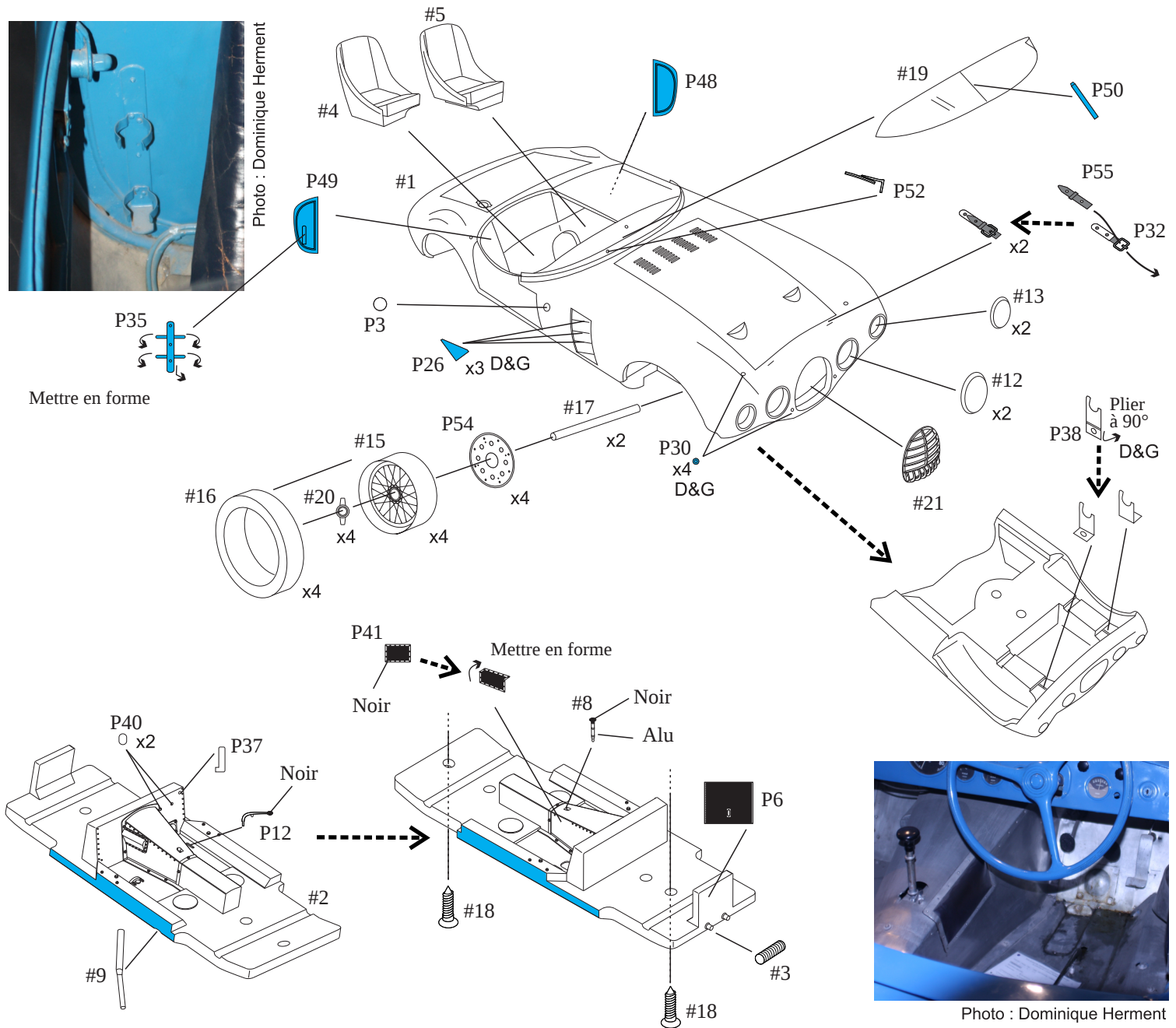


Photo : Dominique Herment

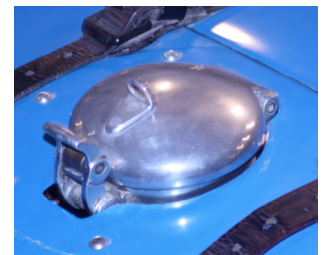
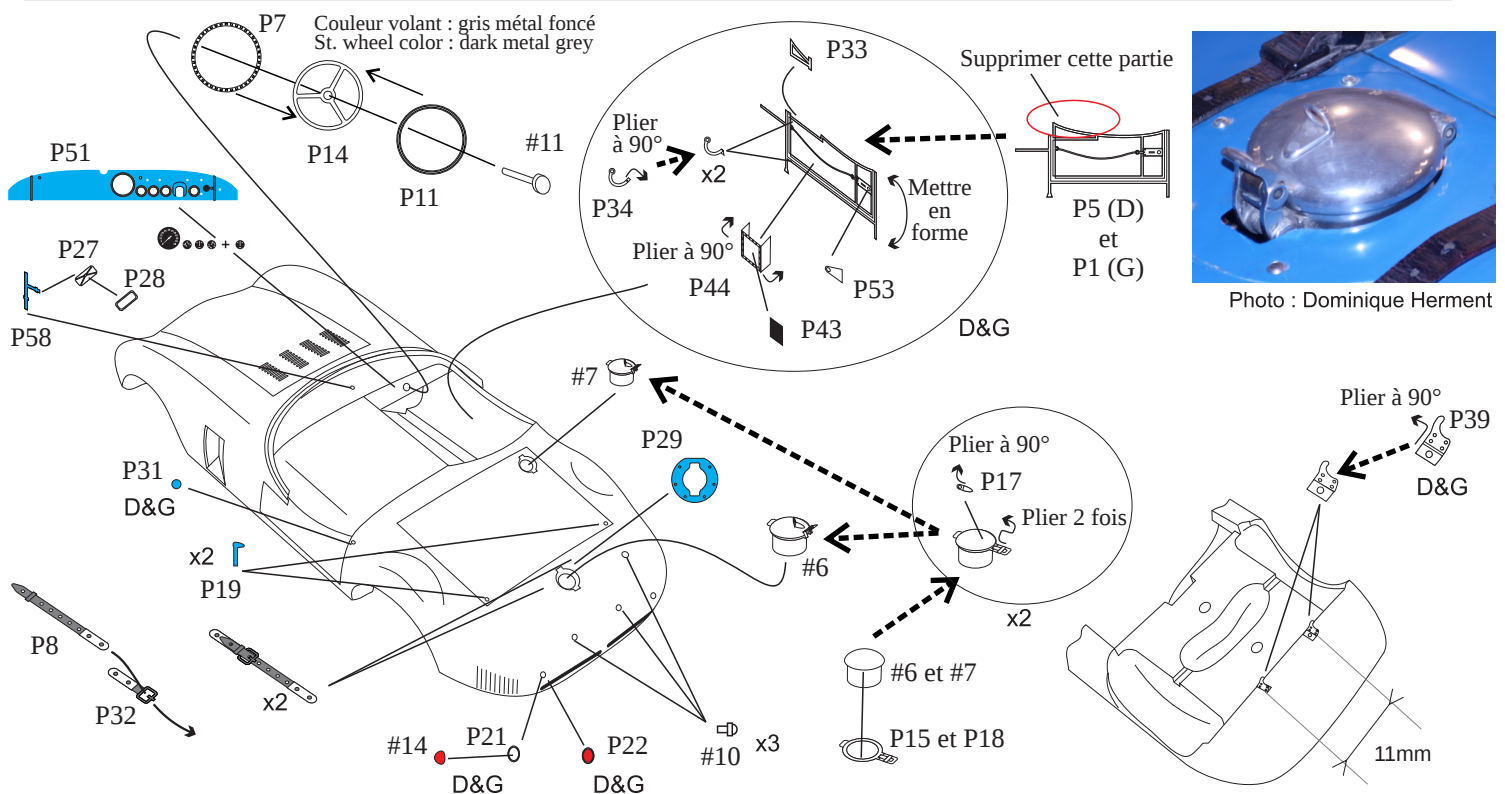


Photo : Dominique Herment

CONSEILS DE MONTAGE

A tout, il faut un début et une fin; ici, ce sont probablement les moments les plus exaltants. En effet, le simple déballage d'un kit reste toujours un instant fort, celui où l'on découvre, où l'on triture toutes ces pièces appelées à former un ensemble parfait, ou presque... De même, le moment où vous mettez la touche finale à votre oeuvre sera celui de la satisfaction personnelle, bien légitime, d'avoir fait quelque chose...

Mais nous n'en sommes pas encore là ! Commençons donc par vérifier ce kit que vous avez entre les mains. Voyez par rapport au plan s'il ne manque aucune pièce (Errare humanum ouest, comme dirait ma concierge; pauvres fabricants!). 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 retailer 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.

En guise de préambule, je ne peux que conseiller à tous ceux qui le peuvent de peindre à l'aérographe ! Car en effet, le résultat est bien meilleur (plus de brillance), plus efficace et moins onéreux au final. Certes, le matériel coûte plus cher à la base: il faut en plus de l'aérographe, un compresseur, si possible avec cuve et filtre pour éviter des projections d'eau due à l'humidité ambiante, un système de hotte aspirante pour les vapeurs nocives et les poussières que ne manquera pas de vous reprocher votre épouse adorée, sans compter l'achat des peintures en elles-même, généralement onéreuses et de plus vendues au kilo, parfois au demi-kilo...Trouvez-vous un carrossier-complaisant-qui-pourra-vous-passer-ses-fonds-de-pot ! A l'usage cependant, si vous faites le compte du nombre de bombes utilisées pour votre collection, vous vous apercevrez vite de la différence...C'est ce qu'on peut appeler un investissement...

Bref, et pour les utilisateurs de bombes (les autres peuvent passer au paragraphe suivant) : 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 pouvant vous amener à des gestes inconsidérés envers ces pauvres pièces, voire à des insultes envers le malheureux fabricant qui n'y peut hélas rien! 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!

Cette pratique (qui l'est fort peu en réalité, puisqu'elle vous oblige à avoir trois mains!!!) n'est bien entendu pas utilisée par les (heureux) possesseurs d'aérographe, qui se contenteront de mélanger à leur peinture un peu de produit anti-silicone qu'ils auront trouvé chez leur fournisseur habituel de peinture...

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 a hair-drier! Use it during priming: the primer needs 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 soften the decal, or you can use softeners.