

Simca Gordini

Type Mille Milles

Châssis #1GCS :

n°49, Norbert Jean Mahé / José Scaron, 24 Heures du Mans 1952, Ab.

En 1947, probablement attiré par les bonnes performances et la conception des monoplaces SIMCA Gordini de type 11 et 15, l'italien Franco Rol commande à Gordini une voiture de sport afin de participer aux Mille Milles. C'est ainsi que la première véritable Gordini de sport portera le nom de " Type Mille Milles ". La partie avant du châssis est identique à celle des monoplaces. Les longerons ne sont en revanche pas parallèles et s'écartent vers l'arrière pour pouvoir loger des ressorts semi-elliptiques. La carrosserie est à conduite centrale et les lignes sont simples et tendues. La partie avant est percée de deux ouvertures l'une au-dessus de l'autre, recouvertes de neuf lamelles cintrées posée longitudinalement. La voiture est enfin équipée d'un 4 cylindres de 1090cm³. Etant la première " sport " fabriquée, elle porte le numéro de châssis #1GCS. Prête pour les Mille Milles, elle ne pourra cependant pas prendre le départ, la partie mécanique étant encore à peaufiner...

C'est aux mains de Maurice Trintignant que 1GCS fera sa première course en participant au Grand Prix de Reims en compagnie des monoplaces de l'équipe! Un beau début puisque la voiture se classe 3ème derrière... deux monoplaces Gordini et devant les Cistalia de Robert Manzoni et Harry Schell (futurs pilotes Gordini).

Franco Rol prend finalement possession de 1GCS pour une course à Pescara puis, de retour chez Gordini, le mécanicien Albert Alin la conduit au Bol d'or avant que Rol en reprenne le volant au Grand-prix de Lyon et du Lemans : 4 abandons successifs. Pour le Grand-prix de Turin la voiture est équipée d'un 1220cm³ et Rol décroche une belle 5ème place pour clôturer la saison.

Pour 1GCS, l'année 1948 commence par le Bol d'or. Elle est pilotée par José Scaron et équipée à nouveau d'un 1090cm³. Malgré de multiples pannes électriques et après avoir dû pousser la voiture pour la ramener à son stand à une heure de l'arrivée, la voiture signe une superbe victoire ! Motorisée ensuite par un 1430cm³, elle engrange un autre beau résultat en se classant 2ème et 1ère de sa catégorie aux 24 Heures de Spa, José Scaron faisant équipe pour l'occasion avec Pierre Veyron.

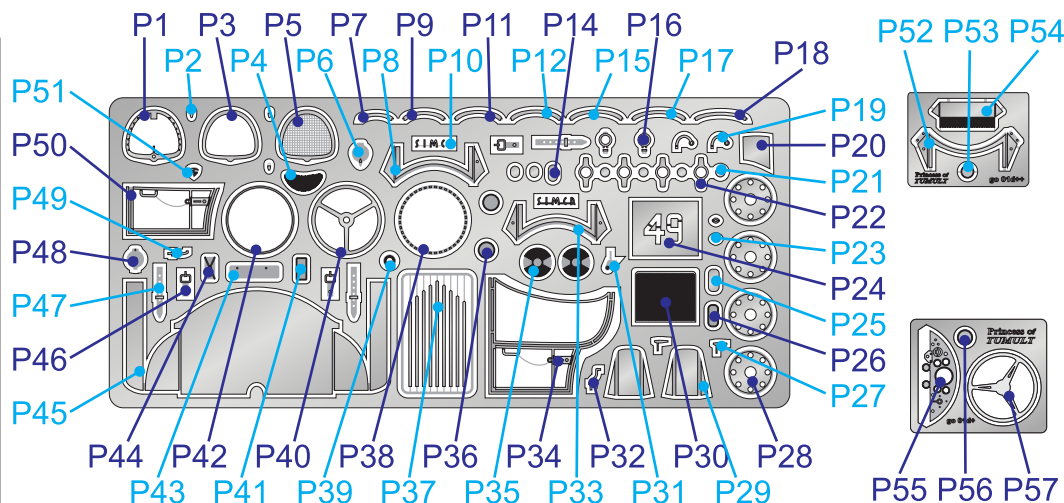
Au cours de cette même année, l'empereur Bao Dai, ami et mécène de Gordini commande pour un usage personnel une voiture identique à la 1GCS qui prendra logiquement le numéro de châssis #2GCS. Extérieurement la voiture est identique à sa sœur aînée (hormis le système d'attache du capot). Le châssis est en revanche différent dans sa partie arrière puisqu'il s'agit du châssis de la monoplace 3GC de type 11, reconditionné en châssis de type 15s! La deuxième Gordini de Type Mille Milles est donc en réalité une type 15s! Elle reçoit un moteur de 1430cm³ dont l'échappement se trouve à gauche (et non pas à droite comme sur le 1090cm³).

En 1949, 1GCS est engagée aux 24 Heures du Mans. Elle retrouve un moteur de 1090cm³ et est conduite par Marcel Lesurque et Jean Trévoux. Elle est accompagnée par la dernière barquette SIMCA 8 Gordini d'avant-guerre. Les nouvelles Type 15s ne sont quant à elles pas prêtes à temps. La course de 1GCS sera hélas très brève puisque la voiture ne passera pas la première heure de course. Aux 24 Heures de Spa, rejointe par les Type 15s, elle effectue en revanche une très belle course mais doit abandonner à la 23ème heure. A la fin de la saison 1GCS est engagée au Grand Prix de Madrid. Raymond Sommer signe à son volant une superbe victoire, devançant son équipier Maurice Trintignant qui pilote pourtant une nouvelle Type 15s et une armada rouge de Stanguellini, Cistalia et OSCA.

Pour la saison 1950 l'avant de 1GCS est modifié de manière à intégrer une calandre identique aux autres Gordini de l'équipe. Le résultat est plutôt heureux et la voiture est vendue à Sacha Gordine équipée d'un 1090cm³. Tout au long de la saison il engrange de beaux résultats et plusieurs victoires de catégorie à son volant. En milieu d'année, pour les 24 heures du Mans, la voiture est confiée à son épouse Régine Gordine et Germaine Rouault, soit un équipage entièrement féminin. La voiture est accompagnée de 6 autres SIMCA Gordini officielles : 4 châssis Type 15s carrossés en barquettes et 2 en berlinettes. Pour l'occasion, le couvre tonneau de 1GCS est enlevé et un déflecteur en tôle est installé à droite du saute-vent. Coté course, c'est l'hécatombe pour les Gordini. 1GCS aurait pu sauver l'honneur mais ensablée après une sortie de route, un spectateur aide Germaine Rouault à dégager la voiture ce qui aura pour conséquence la disqualification...

En 1951 1GCS est louée à Césure et participe à des courses mineures. Quant à 2GCS elle est "rendue" à Gordini par Bao Dai qui a des préoccupations plus politiques... Elle est entièrement révisée, équipée d'un moteur de 1490cm³ de type 15 et vendue en Allemagne au Comte Zdenko Graf von Schönborn et au Vicomte Eberhard de Barry en compagnie d'une monoplace pour fonder la Scuderia Bavaria. La voiture est vraisemblablement peinte en argent, couleur des pilotes allemands. A son volant les deux pilotes enregistrent de bons résultats, principalement en Allemagne.

Le moteur Type 15 de 1490cm³ de 2GCS est remplacé par un moteur de Type 18 de même cylindrée en 1952. La voiture, sur laquelle sont apparues deux prises d'air similaires à celles des Gordini d'usine sur le capot moteur, est notamment engagée au Grand Prix de Monte Carlo, se classant en 7ème position. On la voit quelques semaines plus tard, au Grand Prix de Reims, ayant perdu ses lamelles de calandre. 1GCS est à son tour peinte en gris métallisé et ornée d'une bande longitudinale bleu foncé. Elle participe aux 24 Heures du Mans et a conservé son 1090cm (Type 11). Elle sera conduite par Norbert Jean Mahé et José Scaron. Bien qu'en 1952 les " SIMCA Gordini " deviennent des " Gordini ", 1GCS, qui est engagée par "Mécanorma", conserve un logo SIMCA à l'avant, ainsi que sur le volant, différent des volants habituels des Gordini d'usine. La nouvelle calandre est grillagée ainsi qu'une prise d'air située en dessous. Deux bouchons de remplissage apparaissent sur le capot ainsi qu'une petite ouverture. Comme en 1949 la voiture porte le numéro 49. Et comme en 1949 elle ne passera pas la première heure de course...



Pièces photodécoupées :

P2 (x2+1)	Serrures de bouchon
P3	Tour de calandre
P5	Grille de calandre
P6	Bouchon d'essence
P10 (1+1)	Logo SIMCA
P14	Pédalier (en 3 parties)
P16 (x2)	Charnières de bouchon
P19 (x2)	Charnières de porte
P21 (x4)	Centres d'écrou de jante
P22 (x4)	Ecrous de jante
P24	Masque de numéro avant

Pièces divers :

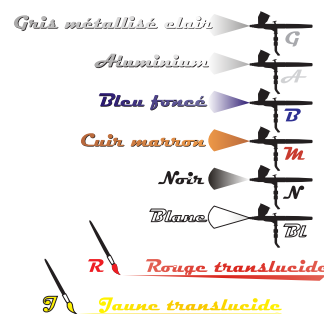
P27 (x2)	Serrures de capot
P28 (x4)	Tambours de frein
P30	Grille de radiateur
P31	Support d'anti-brouillard
P34	Armature de porte + couvre tonneau
P38	Tour de volant arrière
P41	Miroir de rétroviseur
P42	Tour de volant avant
P43	Support de plaque
P44	Corps de rétroviseur
P46 (x2+1)	Attaches capot
P47 (x2+1)	Lanières d'attache capot

Pièces moulées :

P49	Tige de rétroviseur
P51	Sigle Mécanorma
P52	Saute vent
P53	Tour d'éclairage latéral
P54	Grille avant
P55	Tableau de bord
P56	Centre de volant
P57	Jante de volant

P1, P4, P7, P8, P9, P11, P12, P15, P17, P18, P20, P23, P25, P26, P29, P32, P33, P35, P36, P37, P39, P40, P45, P48, P50 non utilisées.

Peintures :



Pièces divers :

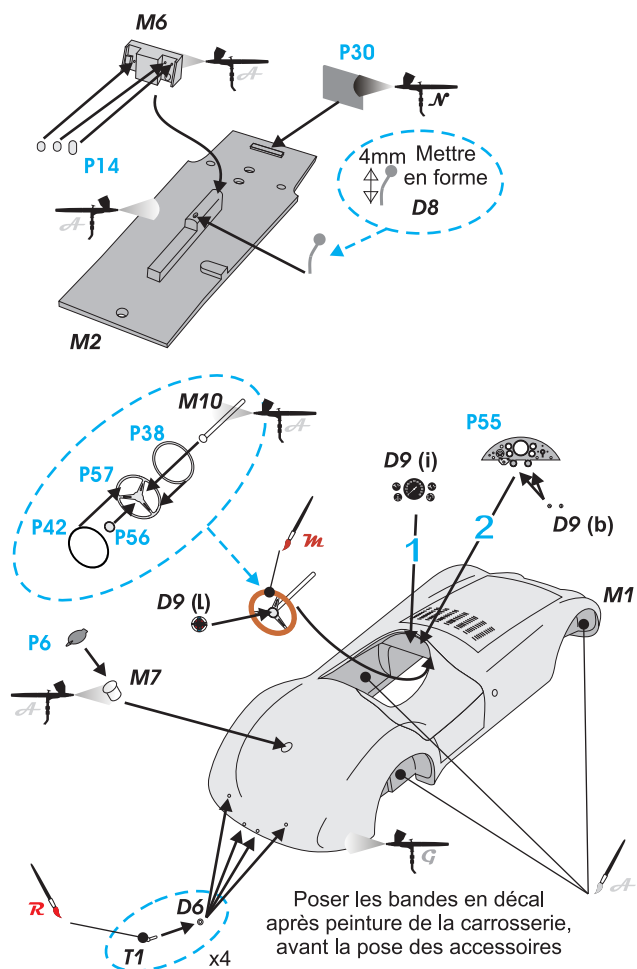
D1 (x4)	Jantes
D2 (x4)	Pneus
D3 (x2)	Axes de roues
D4	Vitre d'anti-brouillard
D5 (x2)	Vitres de phares
D6 (x4+1)	Tours de feux arrière
D7	Feu latéral (lentille diam. 1,5mm)
D8	Levier de vitesse
D9	Planches de décalcomanies
D10 (x1+1)	Vitre de saute vent
D11 (x2)	Vis

Pièces moulées :

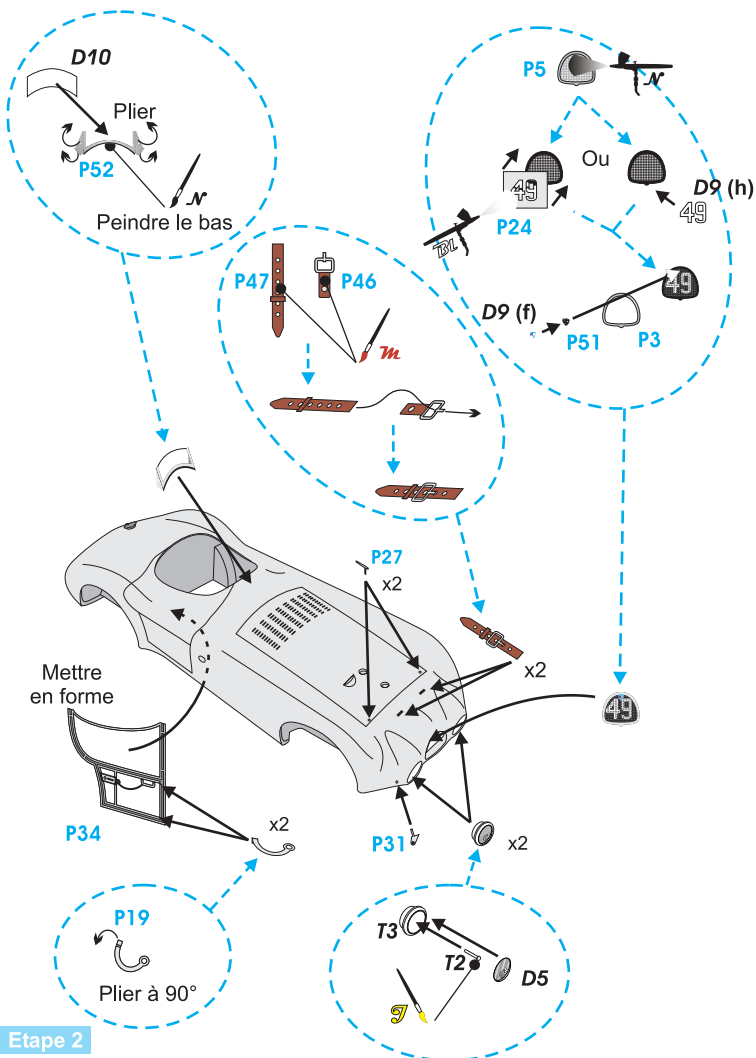
M1	Carrosserie
M2	Châssis
M3	Siège
M4	Siège passager
M5	Dossier passager
M6	Cloison avant
M7	Bouchon d'essence (WM)
M8 (x2)	Bouchons avants
M9	Ligne d'échappement (WM)
M10	Colonne de direction (WM)

Pièces tournées :

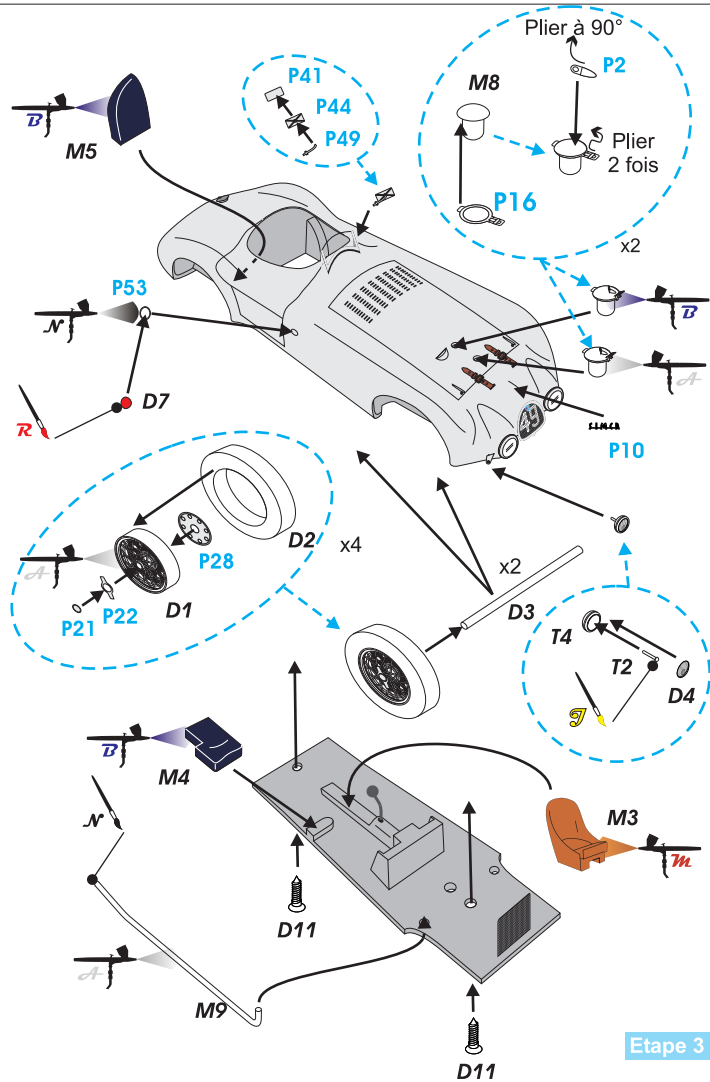
T1 (x4)	Feux arrière
T2 (x3)	Ampoules de phares
T1 et T2	sont identiques
T3 (x2)	Tours de phares
T4	Corps d'anti-brouillard



Etape 1



Etape 2



Etape 3

Etape 4