

Gordini châssis 43

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

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

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

N°30, 24 heures du Mans 1957 (Ref. 43/91c chez Renaissance) / 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 catadioptriques 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 Mancelles(!) 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!

Liste des pièces / Parts list

Pièces résine :

- #1 carrosserie **Bleu RAL 5012***
(Intérieurs de portes Aluminium)
- #2 châssis **Bleu, habitacle Alu**
- #3 radiateur d'huile **Alu**
- #4 siège droit **Bleu marine satiné**
- #5 siège gauche **Bleu marine satiné**
- #6 bouchon d'essence **Chrome**
- #7 bouchon d'huile **Chrome**
- #8 levier de vitesse **Alu et noir**
- #9 échappement **Alu foncé**
- #10 moteur d'essui glace **Noir**
- #11 moyeu de volant **Gris métal foncé**

Pièces tournées :

- #12 éclairage arrière Ø1mm
- #14 ampoules Ø0,7mm (x6)
- #15 tours de phares Ø5mm (x2)
- #16 tours phares Ø3,8mm (x2)

Divers :

- #17 lentilles pour phares Ø5mm (x2)
- #18 lentilles pour phares Ø3,8mm (x2)
- #19 lentilles Ø1mm (x3) **Rouge**
- #20 tours de feux arrières (x2 +2)
- #21 roues fils (x4) **Alu**
- #22 pneus (x4)
- #23 axes Ø1mm (x2)
- #24 vis courte
- #25 vis longue
- #26 thermoformages pare-brise (x1 +1)
- #27 acetate pour pare-brises
- #28 Calandre impression 3D **Alu**
- 2 planches de photodécoupe
- 1 planche de décals + compteur additionnel

*Renaissance ref. PAINT38

Resin parts:

- #1 body **Blue RAL 5012***
(Doors inner = Aluminum)
- #2 chassis **Blue, cockpit = Alu**
- #3 oil cooler **Alu**
- #4 right seat **Satin dark blue**
- #5 left seat **Satin dark blue**
- #6 fuel cap **Chromium**
- #7 oil cap **Chromium**
- #8 gear stick **Aluminum & black**
- #9 exhaust **Dark aluminum**
- #10 wiper motor **Black**
- #11 st. Wheel hub **Dark metal grey**

Machined parts:

- #12 rearlight Ø1mm
- #14 lamps Ø0,7mm (x6)
- #15 turned headlights Ø5mm (x2)
- #16 turned headlights Ø3,8mm (x2)

Divers:

- #17 headlights (for Ø5mm) (x2)
- #18 headlights (for Ø3,8mm) (x2)
- #19 rearlights Ø1mm (x3) **Red**
- #20 rearlight bases (x2 +2)
- #21 wire wheels (x4) **Alu**
- #22 tires (x4)
- #23 axles Ø1mm (x2)
- #24 short screw
- #25 long screw
- #26 vacuformed windscreen (x1 +1)
- #27 acetate for screen
- #28 3D print calandar **Alu**
- 2 photoetch parts sheets
- 1 decals sheet + additional indicator

*Renaissance ref. PAINT38

Pièces photodécoupées / Photo etched parts :

Planche 1 / Sheet 1

- P1= intérieur de porte G / LH door inner
- P2= tenant de rétro central / central mirror mounting
- P4= compteur additionnel / additional indicator
- P5= intérieur de porte D / RH door inner
- P6= grille de radiateur **Noir** / radiator grid **Black**
- P7= arrière de volant / steering wheel back part
- P10= montant de saute-vent **Bleu** / windscreen center **Blue**
- P11= avant de volant / steering wheel front part
- P12= frein à main / handbrake
- P15= volant / steering wheel
- P16= crochet de bouchon d'huile / oil cap lock
- P17(x1+1)= base de rétroviseur central / central mirror mounting base
- P18(x2+1)= poignée de bouchon / cap handle
- P19= crochet de bouchon d'essence / fuel cap lock
- P20(x2+1)= serrure de coffre **Bleu et Blanc** / rear compartment lock **Blue and White**
- P21= centre de volant / steering wheel center
- P22(x2)= base de feux AR / rear headlight base
- P23(x2)= catadioptr **Rouge** / rear reflecting lights **Red**
- P24(x2+1)= fixation de pare-brise / screen clip
- P26(x4)= garde-boue **Bleu** / mudguard **Blue**
- P28= corps de rétroviseur / mirror main part
- P29= miroir de rétroviseur / mirror
- P30= tour de bouchon d'essence **Bleu** / fuel filler surround **Blue**
- P31(x2+4)= rivet **Bleu** / rivet **Blue**
- P33(x4+1)= partie d'attache-capot cuir / strap part
- P35(x2 G&D)= charnière / RH&LH doors hinges
- P36= support d'outils? **Bleu** / fixing of tool? **Blue**
- P38= pédale d'accélérateur / throttle
- P39(x2 G&D)= lève-vites AV **Bleu** / front jacks **Blue**
- P40(x2 G&D)= lève-vites AR **Bleu** / rear jacks **Blue**
- P41(x2)= pédales embrayage et frein / clutch & brake pedals
- P42= repose genou G / LH legrest
- P47= support de compteur additionnel / additional indicator mounting base
- P49= cloison AR G **Bleu** / rear LH bulkhead **Blue**
- P50= cloison AR D **Bleu** / rear RH bulkhead **Blue**
- P52= tableau de bord **Bleu** / dashboard **Blue**
- P53= essuie-glace / wiper
- P54(x2)= serrure de porte / door locking mount
- P55(x4)= tambour de frein / drum brake
- P56(x2+1)= partie d'attache-capot cuir / strap part
- P58= support de montant de saute-vent / central windscreen mounting base
- P3, P9, P14, P27, P32, P34, P37, P43, P44, P45, P46, P48, P51, P57, P59, P60= non utilisés ici / no use for this version

Planche 2 / Sheet 2

- P61 (x2+1)= partie d'attache-capot cuir / strap part
- P62 (x1+1)= base de feu latéral / side headlight base
- P63 (x4+1)= écrou de jante / wheel nut
- P64 (x2+1)= partie d'attache-capot cuir / strap part
- P65 (x4+1)= centre d'écrou / wheel nut center

Planche 1 / Sheet 1

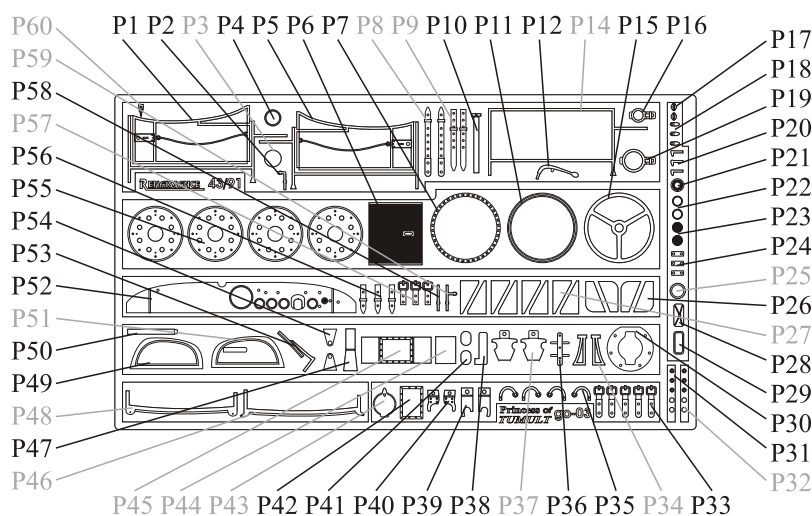


Planche 2 / Sheet 2

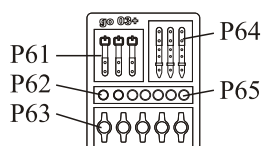




Photo : Dominique Herment

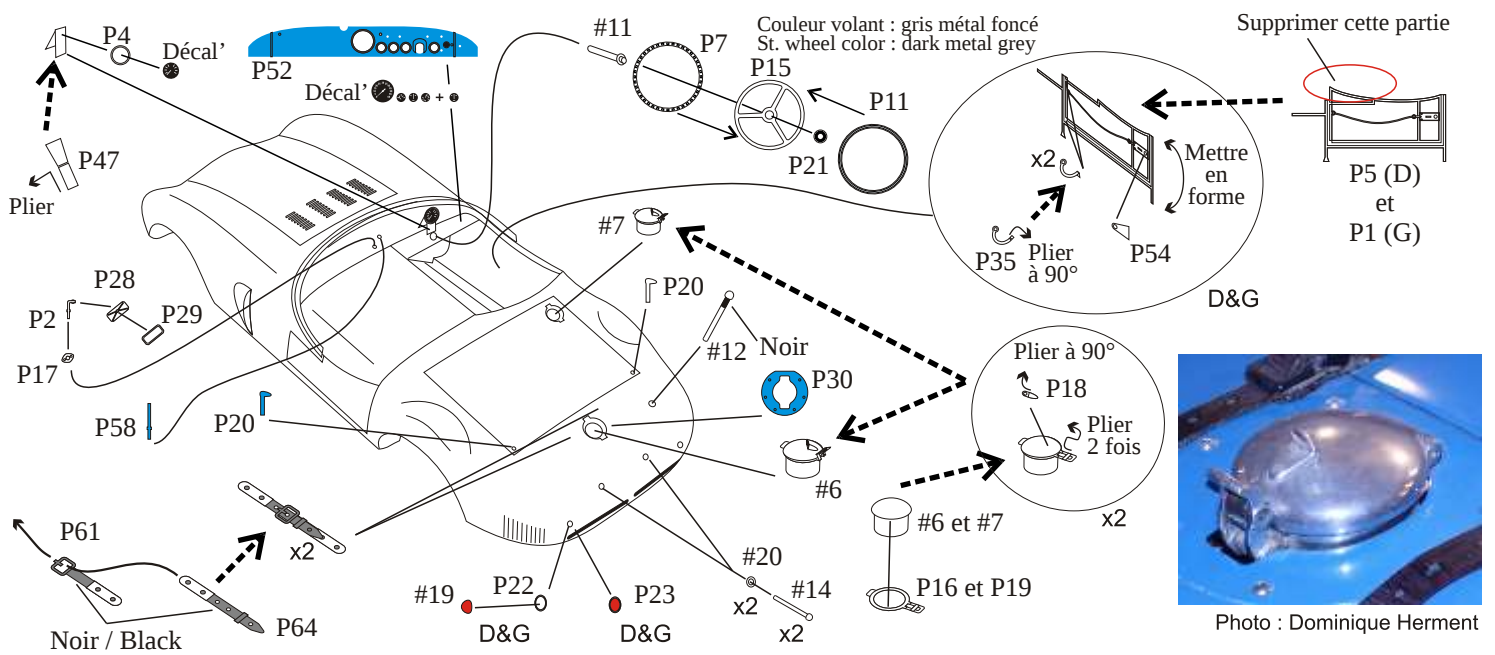
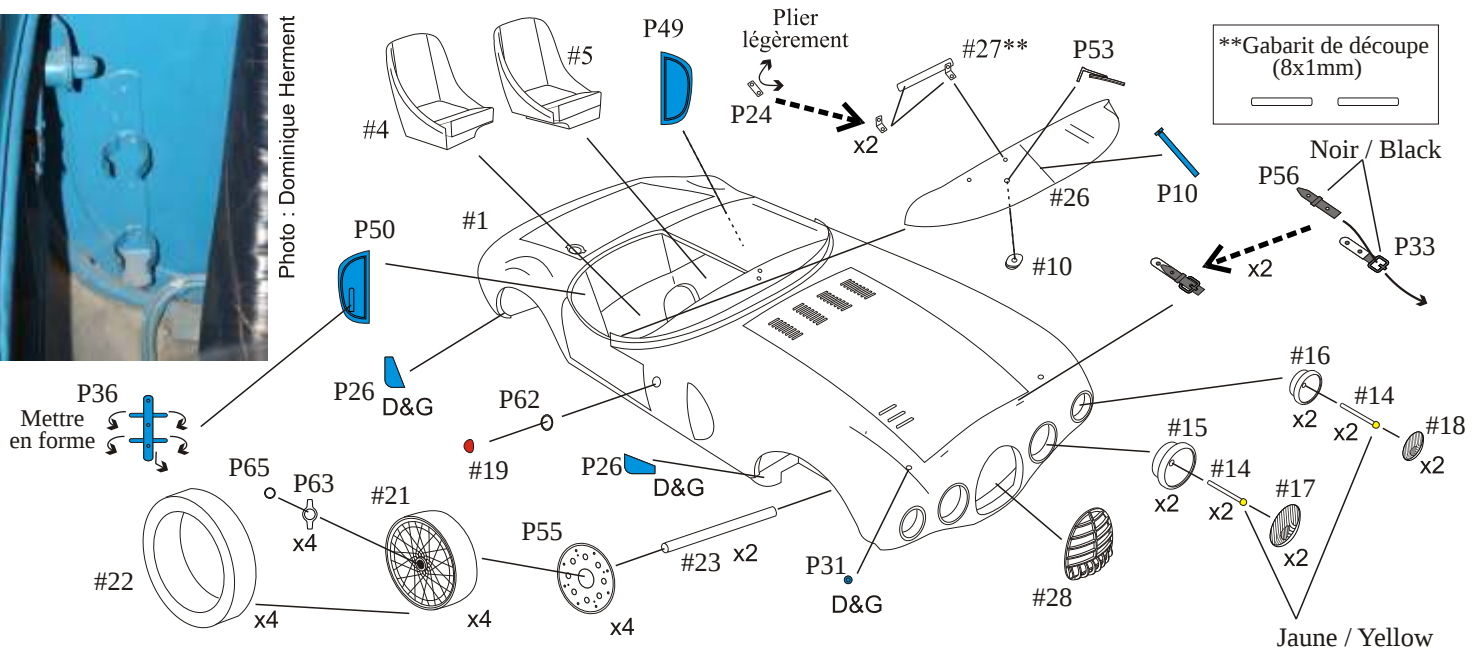


Photo : Dominique Herment

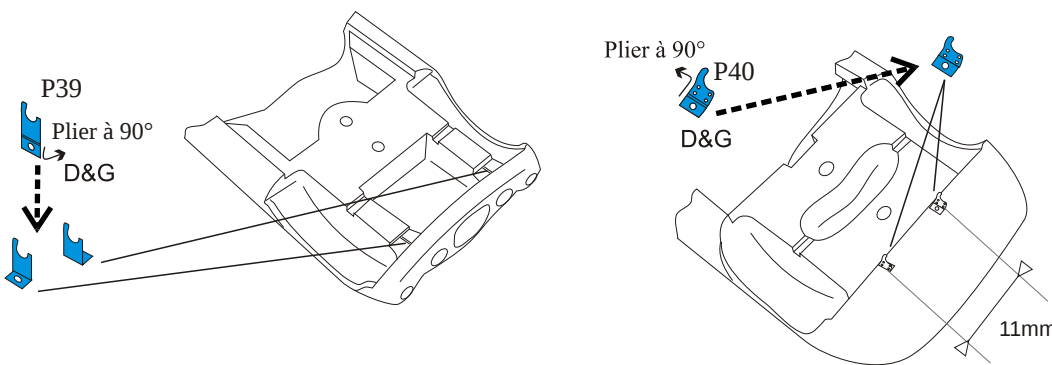


Photo : Dominique Herment

