

SIMCA-FIAT 6cv - 508s "Le Mans"

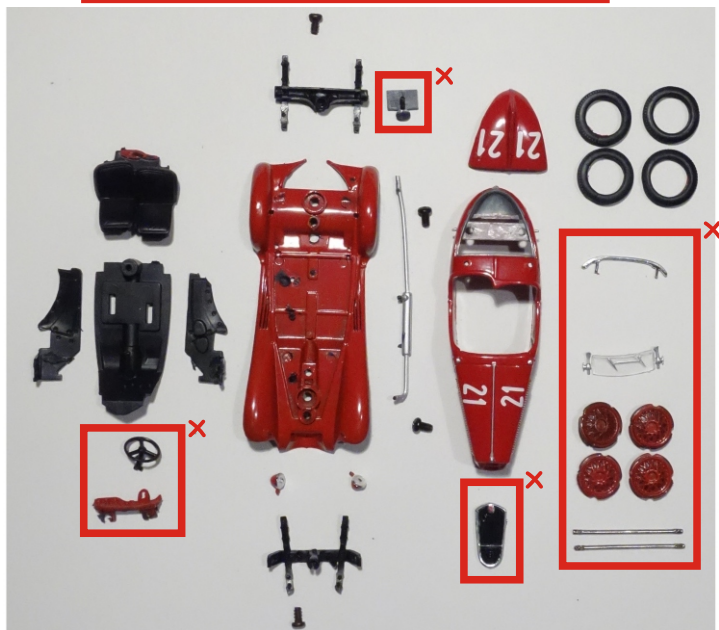
N°45 24 Heures du Mans 1935 Anne-Cécile ROSE ITIER / Robert JACOB 18ème

Transkit pour bases Norev/Hachette

C'est en 1932 que la " Fabrique Industrielle d'Automobiles de Turin " (FIAT) met sur le marché une nouvelle voiture à vocation populaire : la FIAT 508 Balilla. Elle est rapidement déclinée en plusieurs carrosseries dont une version sportive biplace désignée " Spider Sport ". La " Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile " (SIMCA) est quant à elle fondée 1934 dans le but de produire ces voitures en France où elles portent la désignation de SIMCA-FIAT 6CV. La version sportive y est quant à elle dénommée " Roadster Sport ". Rapidement, qu'elles soient fabriquées à Turin ou à Nanterre, les préparateurs français se portent acquéreurs des versions Sport afin de les engager en compétition dans la catégorie des moins de 1100cc. Amédée Gordini est sans doute le plus éclairé d'entre eux. Ses deux " 508S " subissent en effet de multiples évolutions entre 1935 et 1938 et remportent plusieurs victoires. Cependant, aux 24 Heures du Mans, les 5 participations de ces deux voitures se soldent toutes par des abandons ! Mais d'autres " 508S " leur prêtent main forte. En 1935 tout d'abord, Anne Rose Itier engage sa voiture qu'elle co-pilote avec Robert Jacob. Visiblement peinte en deux tons (de bleu ?), la voiture s'octroie une belle 18ème place (et une 2ème place dans la catégorie des moins de 1000cc) tandis que celle de Gordini (pilotée par Amédée lui-même accompagné de Carlo Nazarro) abandonne. En 1937 (pas d'épreuve mancelle en 1936), Gordini engage ses deux " voitures usine " entièrement recarrossées ainsi que la 508S d'apparence standard d'Angelo Molinari et Marino Zanardi. Si les voitures de Gordini sont connues pour être bleu, celle de Molinari/Zanardi ressort nettement plus foncée sur les photo noir et blanc d'époque. Etait-elle rouge ou bleue très foncé ? [suite page 5]

Pièces d'origine / Original parts :

Pièces à ne pas garder / Do not keep these parts



Liste des pièces / Parts List :

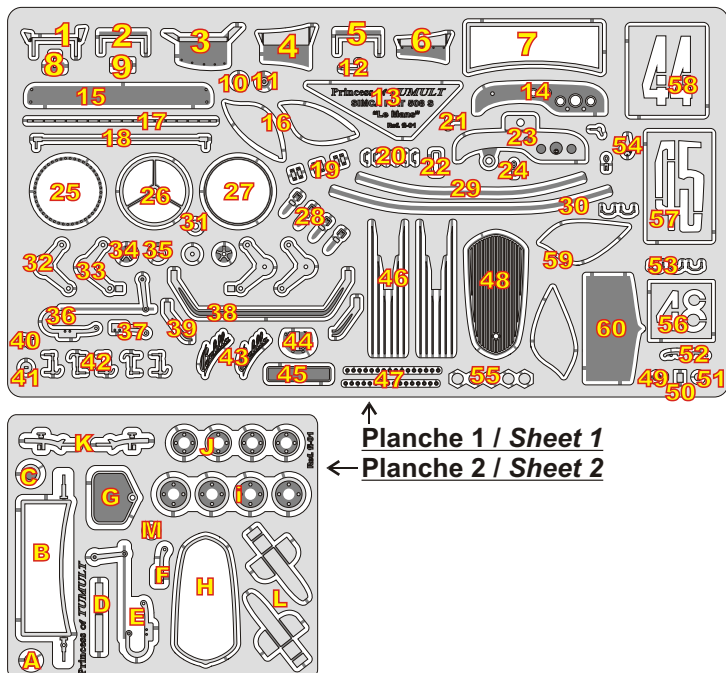


Planche 1 / Sheet 1 :

N°(qté)	Pièce [Couleur*]
1,2,3,6,10,11,12,16,20,22,36,37,49,56, 59,60 :	Non utilisées / No used
4	Support de saute-vent [BF]
5	Saute-vent
7	Pare-brise
8	Corps de rétroviseur
9	Miroir de rétroviseur
13	Etiquette sous châssis
14	Tableau de bord [NS]
15	Couvre capote [NS]
17	Charnière de capot
18	Tringle de direction [NS]
19(x2+1)	Serrures de portes
21(x1+1)	Manette
23	Fond de tableau de bord
24(x1+1)	Poignée de coffre
25	Cerclage arrière de volant [MF]
26	Jante de volant [MF]
27	Cerclage avant de volant [MF]

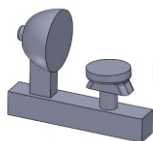
28(x2+2)	Sangles [MF]
29	Ceinture avant de capot [MF]
30	Ceinture arrière de capot [MF]
31	Centre de volant [MF]
32(D&G)	Pièce d'amortisseur avant [NS]
33(D&G)	Pièce d'amortisseur avant [NS]
34(D&G)	Pièce d'amortisseur avant [NS]
35(D&G)	Pièce d'amortisseur avant [NS]
38	Essieu avant
39(D&G)	Demi-essieu avant
40	Poignée de trappe
41	Trappe à essence
42(x4+1)	Attaches capot
43(x1+1)	Logo de calandre
44	Carter de pont arrière [NS]
45	Plaque d'immatriculation [NS]
46(x1+1)	Marches-pied
47(x13+19)	Boutons de couvre tonneau
48	Calandre
50	Insigne de calandre
51	Cache trou

52(D&G)	Poignées de porte
53(x2+3)	Poignées de capot
54	Serrure de coffre
55(x4+1)	Ecrous de jante
57	Masque de numéro de calandre
58	Masque de numéro de calandre

Planche 2 / Sheet 2 :

A	Tour de feu arrière
B	Pare-brise
C	Tour de feu arrière
D	Support de plaque arrière
E	Tringlerie de direction [NS]
F	Biellette de direction droite [NS]
G	Plaque d'immatriculation ar. [NS]
H	Tour de calandre
I(x4)	Freins [NS]
J(x4)	Moyeux de jantes [BC]
K(D&G)	Montant de pare-brise
L(D&G)	Phares additionnels
M	Non utilisée / No used

R1



R2

Pièces en résine / Resin Parts :

R1	Feu arrière de plaque [A]
R2	Feu arrière d'aile [A]

Pièces divers / Other parts :

D1(x4)	Jantes [BC]
D2	Axe avant carbone 1mm

D3	Axe arrière laiton 1mm
D4	Lentille rouge 1mm
D5	Bouchon d'essence
D6	Colonne de direction 0,7mm
D7	Tige diam. 0,4mm
D8	Lentille rouge 1,5mm
D9	Couvre tonneau + patron
D10	Rhodoïd + patrons
D11(x2)	Lentilles jaunes 1mm

* Couleurs / Colors :

[BF]	Bleu foncé / Dark blue (RAL 5002)
[BC]	Bleu ciel / Sky blue (2/3 RAL 5012 + 1/3 Blanc / White)
[NS]	Noir satiné / Satin black
[MF]	Marron foncé / Dark brown
[A]	Aluminium

Princess of TUMULT

→ Fixer (coller) / Fix (stick)

⋯→ Etape intermédiaire / Intermediary step

→ Indication

↪ Mettre en forme (plier) / Curve (fold)

↔ Cote / Dimension

○ Sélection (sous ensemble) / Selection (subassembly)

✂ Découper / Cut

(D&G) Opération à faire à droite et à gauche / Repeat on right and left

Décaper les pièces et effectuer les modifications suivantes / Sand parts and make the following modifications :

Modifications Carrosserie / Body modifications :

A- Ornement et charnière de capot : Poncer / Sand

B- Trous de saute-vent : Boucher et percer $\varnothing 0,5\text{mm}$ / Plug & drill $\varnothing 0,5\text{mm}$

C- Trou de bouchon d'essence : Percer $\varnothing 0,8\text{mm}$ / Drill $\varnothing 0,8\text{mm}$

D- Supports d'ailes ar. (D&G) : Poncer et percer $\varnothing 0,4\text{mm}$ / Plug & drill $\varnothing 0,4\text{mm}$

E- Crochets de capote (D&G) : Percer $\varnothing 0,4\text{mm}$ / Drill $\varnothing 0,4\text{mm}$

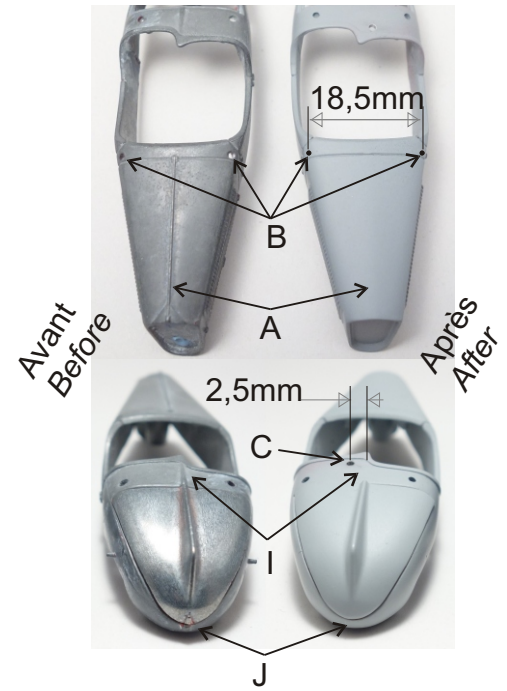
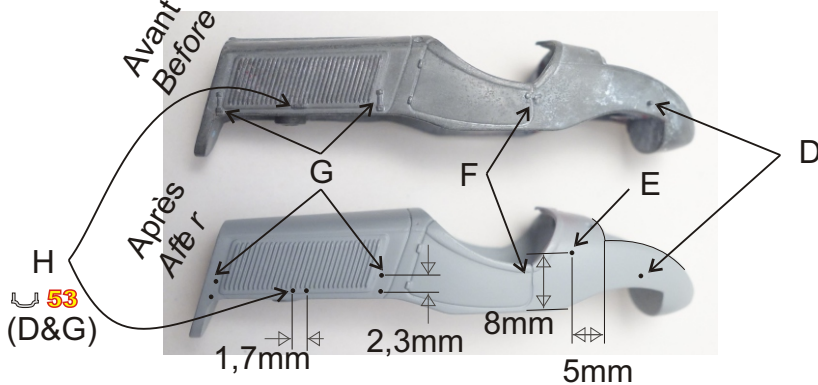
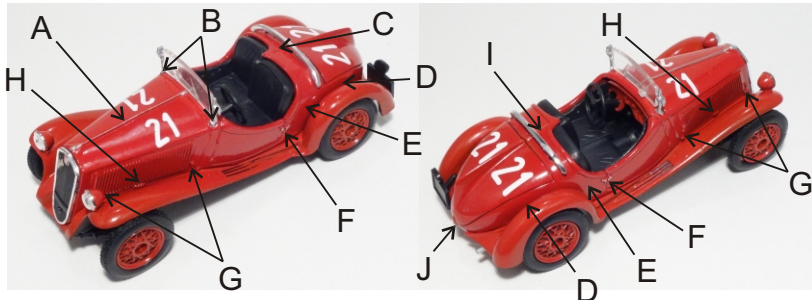
F- Loquets de porte (D&G) : Poncer / Sand

G- Attaches capot (x2 D&G) : Poncer et percer $\varnothing 0,3\text{mm}$ / Sand & drill $\varnothing 0,3\text{mm}$

H- Poignées de capot (D&G) : Poncer et percer $\varnothing 0,3\text{mm}$ / Sand & drill $\varnothing 0,3\text{mm}$

I- Nervure : Poncer / Sand

J- Loquet de coffre : Poncer / Sand

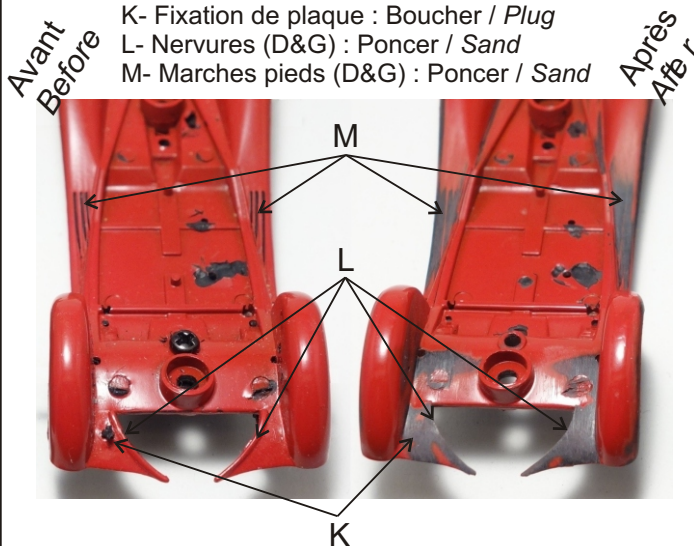


Modifications châssis / Chassis modifications :

K- Fixation de plaque : Boucher / Plug

L- Nervures (D&G) : Poncer / Sand

M- Marches pieds (D&G) : Poncer / Sand



Modification à faire si on souhaite détailler la suspension avant (voir page 3) / Front suspension modifications (if you want to upgrade it, see page 3) :

Front suspension modifications (if you want to upgrade it, see page 3) :

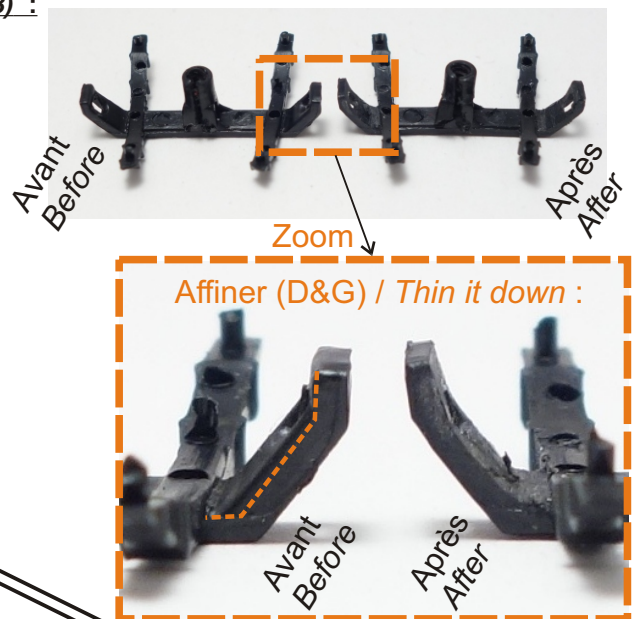
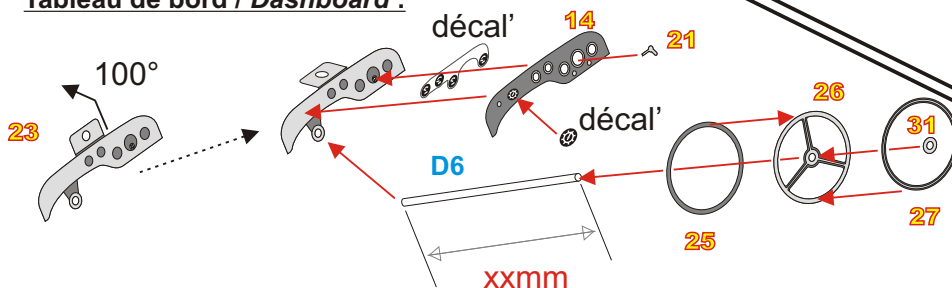


Tableau de bord / Dashboard :



Déballage de la suspension avant / Front suspension assembly (upgrade) :

1

Intérieur / Inside Extérieur / Outside

D1 D1

I J

D2 28mm

x2

2

38

39 (D&G)

3

90°

90°

E

Avant Before

Après After

90°

F

Avant Before

Après After

4

Zoom

Zoom

5

18

6

90°

33

35

34

32

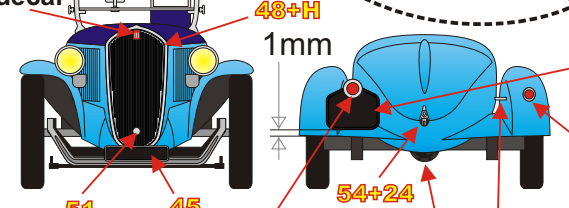
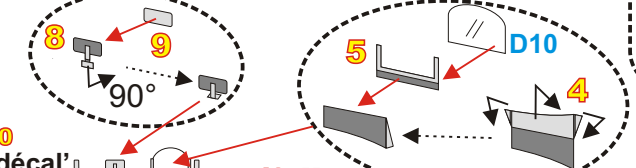
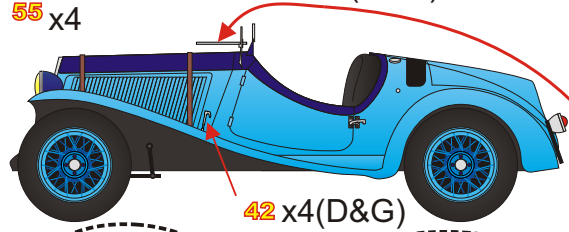
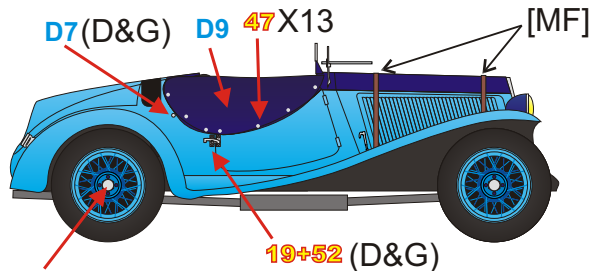
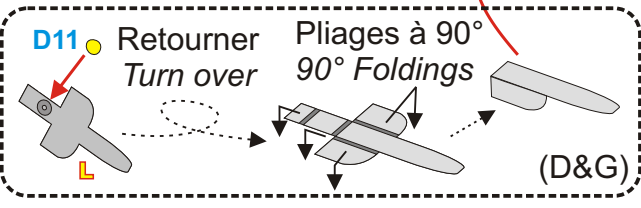
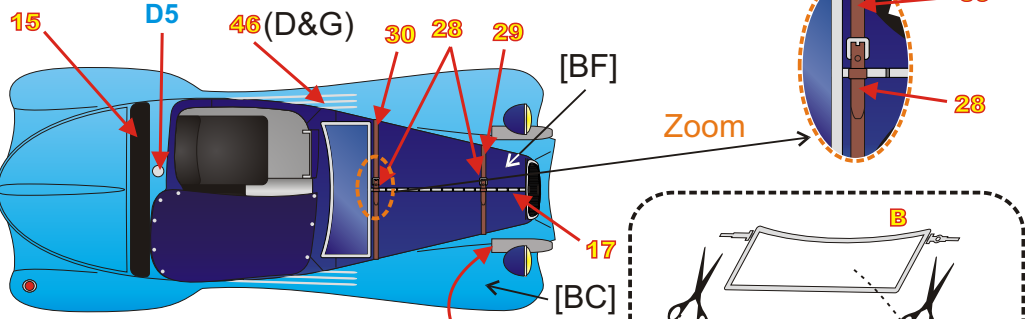
(D&G)

7

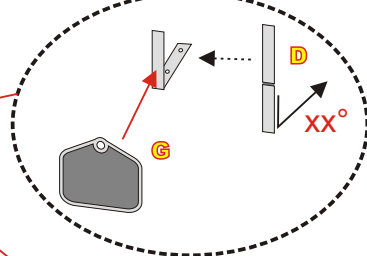
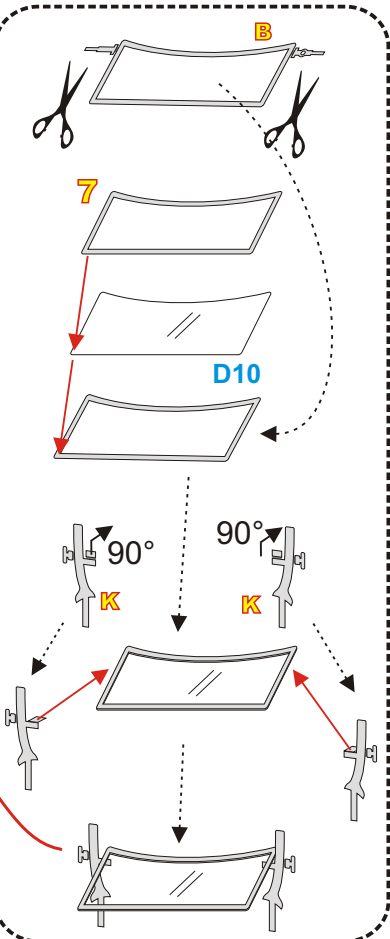
E F 18 32 33 34 35 :

Peindre en noir / Paint in black

Assemblage final / Final Assembly :



R1+C+D8 44 D7 (D&G) R2+A+D4 Ref. fi-01a / Page 4/5



[Suite de la page 1] Je pencherais pour le bleu très foncé pour plusieurs raisons : cette année les 508S sont engagées sous la seule marque SIMCA et les deux pilotes, bien que probablement d'origine italienne, sont français. Enfin, lors du bol d'or 1936 Eugène Martin spécifie que les trois 508S engagées étaient bleu/blanc/rouge respectivement pour Zanardi/Gordini/Martin*. Il ne s'agissait pas de la même voiture mais on peut au moins en déduire que Zanardi n'avait visiblement rien contre le bleu ! Toujours bleue mais cette fois-ci très claire, une dernière 508S est engagée par Just-Emile Vernet. Il la pilote en compagnie de Suzanne Largeot. La voiture est elle aussi d'apparence très standard mais est équipée néanmoins d'ailes plus enveloppantes sur l'avant et des phares additionnels sont fixés sur des " plaques " entre les ailes et la carrosserie. Christian Huet, actuel propriétaire de la voiture, m'a confirmé avoir retrouvé sous plusieurs couches de peinture le bleu clair original. La voiture a en outre bien été fabriquée en France. Il a également recueilli des témoignages laissant à penser que la voiture serait celle du Mans 1935 (alors qu'elle était engagée par Itier mais déjà préparée par Vernet). Lors des essais, Largeot endommage la face avant. La voiture, après quelques réparations, prendra le départ avec un seul phare additionnel au lieu des deux initialement installés. Toujours est-il que si la 508S de Zanardi/Molinari (à l'instar des deux Gordini) est contrainte à l'abandon, celle de Vernet/Largeot signe une belle 12ème place et une victoire dans sa catégorie !

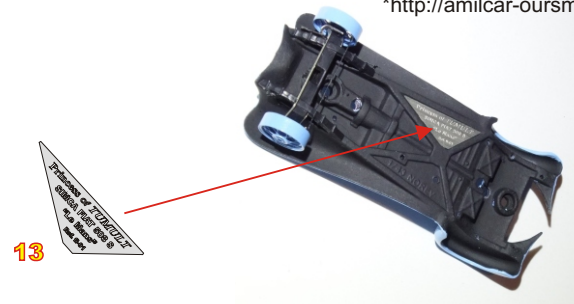
L'année suivante (1938), tandis que Gordini engage à nouveau ses deux 508S, Just-Emile Vernet engage également plusieurs voitures dont une nouvelle 508S relativement peu modifiée. Celle-ci est toutefois pourvue d'ailes avant très enveloppantes et d'une calandre " aérodynamique ". Elle est pilotée par Gaston Tramer et Paul Samuel mais abandonnera sur panne moteur.

Planche de décals : Decals sheet:

Remerciements :
 Christian Huet pour ses éclaircissements sur l'histoires de ces voitures
 Nicolas Crestey pour son aide

Bibliographie :
 Gordini, un Sorcier, une Equipe / Christian Huet
 Le Mans 1930-39 / Quentin Spurring
 The Fiat Tipo 508S / Profile Publications / Mickael Sedgwick

*<http://amilcar-oursmartin.net/biographie/1936-1946/>



Ref. fi-01a / Page 5/5