

→ 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 $\varnothing 0,4\text{mm}$

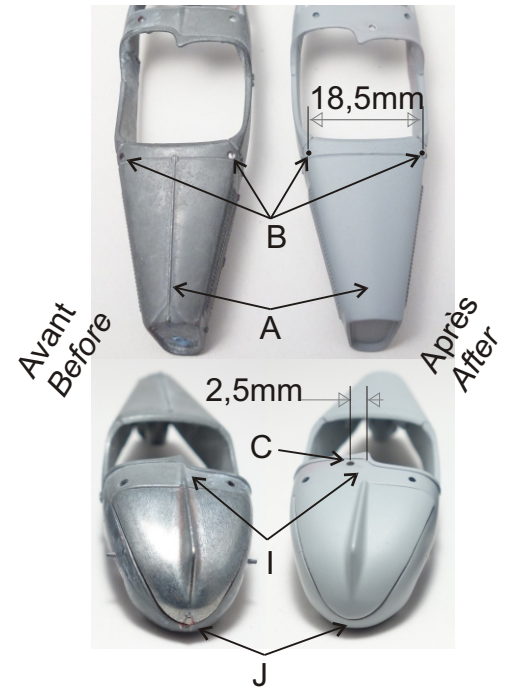
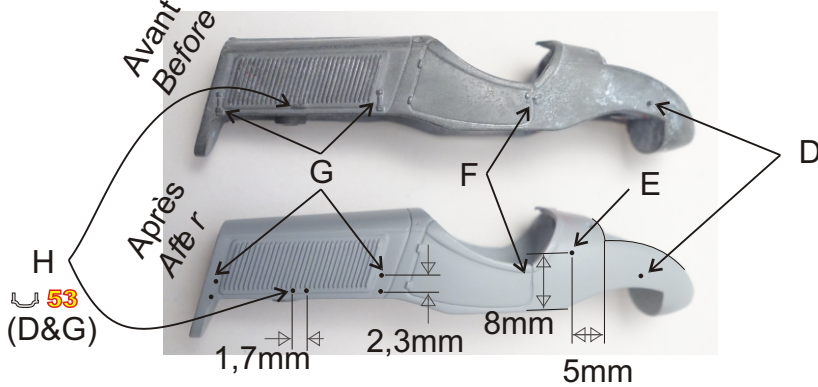
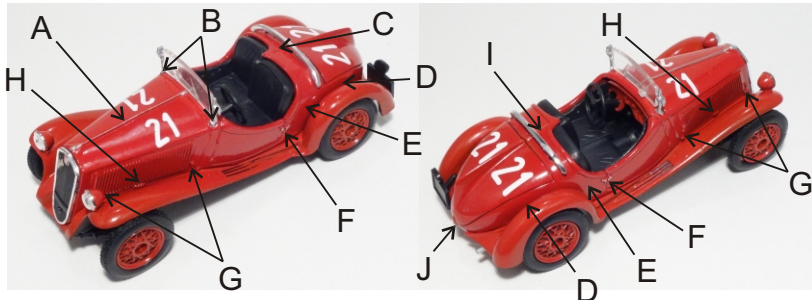
F- Loquets de porte (D&G) : Poncer / Sand

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

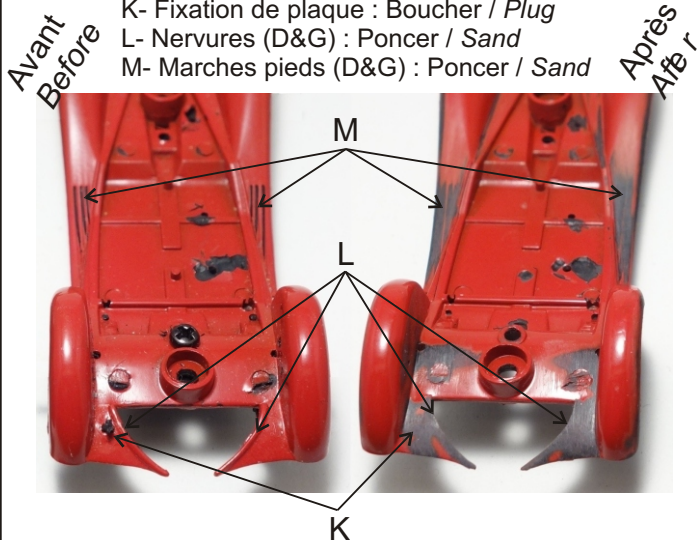


Modifications châssis / Chassis modifications :

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) :

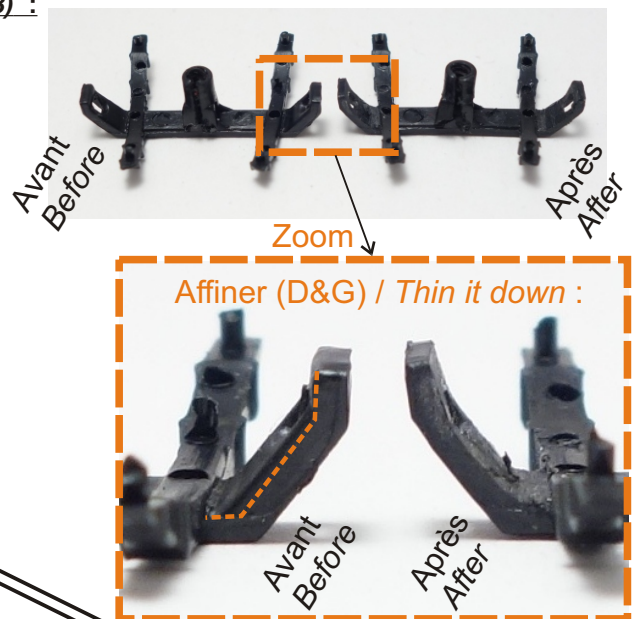
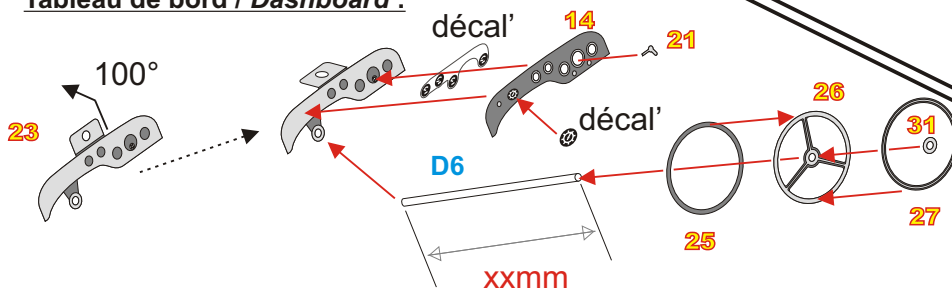


Tableau de bord / Dashboard :



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

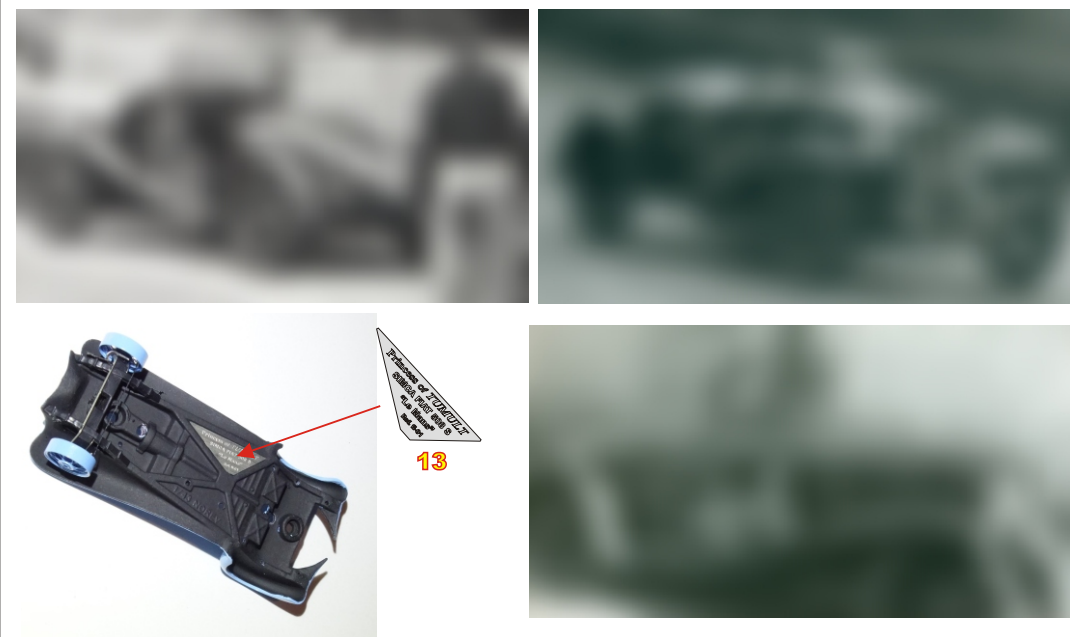
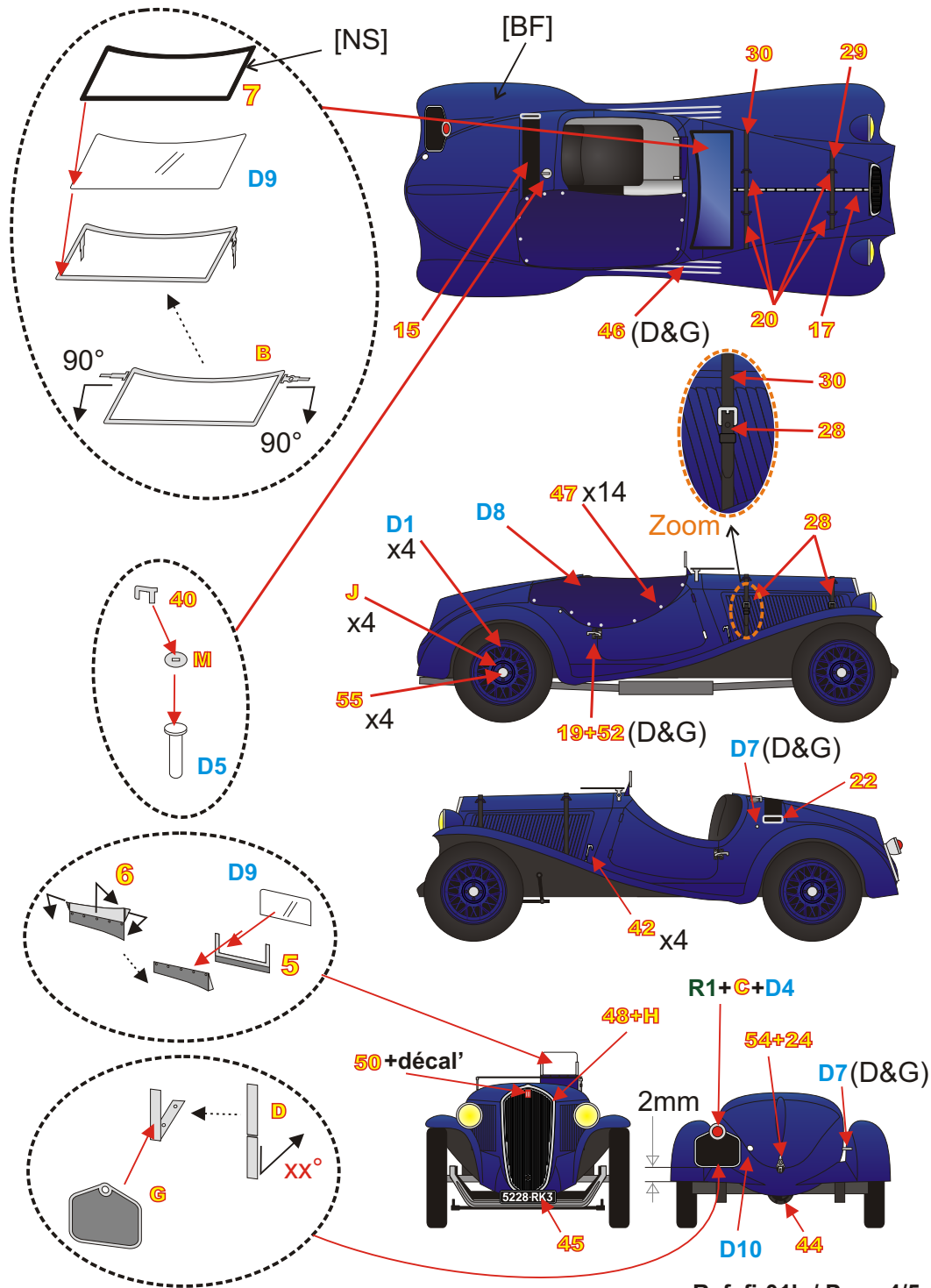
32

(D&G)

7

E F 18 32 33 34 35 :

Peindre en noir / Paint in black



[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'histoire 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/>