

## 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°241, Tour de France Automobile 1954 (Ref. go-04) / Gordini Type 31s, Pollet / Gauthier, 1er

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/Moyet (#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. Elle est pilotée par Pollet et la présence du copilote Hubert Gauthier a obligé d'ôter le couvre-tonneau, de rajouter un deuxième saute-vent et un rembourrage ceinturant le cockpit. On retrouve lors de cette épreuve les Gordini #36s et #39 menées respectivement par Guelfi/Quinlin et Bourrelly/Rozier. L'épreuve (de plus de 6000 km!) est constituée de 3 étapes : Nice-Brest / Brest-Nancy / Nancy-Nice. Si #39 abandonne lors de la première étape, #43 (qui porte le numéro 241) est en tête. Lors de la deuxième étape, la puissante #36s (numéro de course 243) prend la tête de la course tandis qu'une attache de suspension arrière se rompt sur la #43. Les roues frottent alors à l'intérieure de la carrosserie déformant les ailes arrières, mais la voiture peut être réparée pour poursuivre la course! Lors de la troisième et dernière étape, une erreur de navigation contraindra #36s à l'abandon, laissant une superbe victoire à #43 et son équipage!

Pour la saison 1955, après quelques courses en Argentine et en Afrique du nord, la voiture est principalement conduite par Hermanno 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 afin de loger de plus gros pneus.

Les sangles de capot sont différentes, et un éclairage de numéro de course est présent sur le coté 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 coté 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 catadioptrés 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!

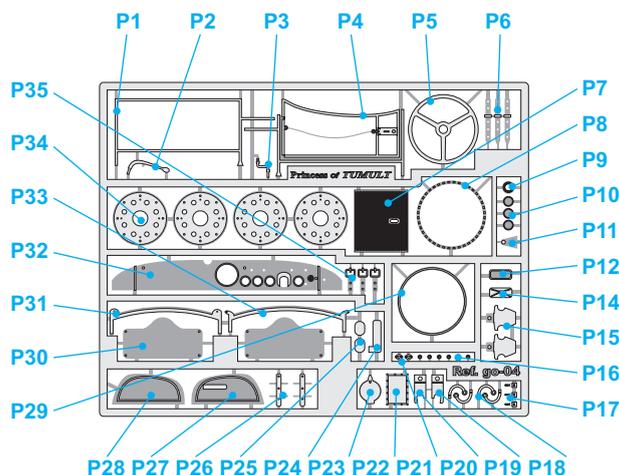
1957 est la dernière « saison » de Gordini. Cette saison est en réalité constituée d'une seule course puisque le constructeur est à l'agonie financière. Le « champs du cygne » de la marque sera les 24 Heures du Mans. La Gordini #43, dont le châssis en est à sa 7ème épreuve Mancelle(!) retrouve un moteur 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).

# Liste des pièces / Parts list

## Pièces photodécoupées / Photo etched parts :

### Planche 1 / Sheet 1

- P1 Armature de carrosserie / body lateral frame
- P2 Frein à main / handbrake
- P3 Tenant de rétroviseur / mirror mounting
- P4 Intérieur de porte D / RH door inner
- P5 Volant / steering wheel
- P6(x2+1) Partie d'attache-capot cuir / strap part
- P7 Grille de radiateur **Noir** / radiator grid **Black**
- P8 Arrière de volant / steering wheel back part
- P9 Centre de volant / steering wheel center
- P10(x2+1) Base de feux AR / rear headlight base
- P11 Serrure de porte / door locking mount
- P12 Miroir de rétroviseur / mirror
- P14 Corps de rétroviseur / mirror main part
- P15(x2) Lève-vites AR **Bleu** / rear jacks **Blue**
- P16(x2+4) Rivet **Bleu** / rivet **Blue**
- P17(x1+2) Cadenas de bouchon / fuel cap lock
- P18(x2+2) Charnière / RH&LH doors hinges
- P19 Lève-vites AV D **Bleu** / RH front jacks **Blue**
- P20 Lève-vites AV G **Bleu** / LH front jacks **Blue**
- P21(x1+1) Base de rétroviseur / mirror mounting base
- P22 Repose genou G / LH legrest
- P23 Bouchon d'essence / fuel cap
- P24 Pédale d'accélérateur / throttle
- P25(x2) Pédales embrayage et frein / clutch & brake pedals
- P26(x1+1) Support d'outils? **Bleu**/ fixing of tool? **Blue**
- P27 Cloison AR D **Bleu** / rear RH bulkhead **Blue**
- P28 Cloison AR G **Bleu** / rear LH bulkhead **Blue**
- P29 Avant de volant / steering wheel front part
- P30(x2) Plaque de Rallye / Rally plate



- P31 Saute-vent gauche **Bleu** / LH windscreen **Blue**
- P32 Tableau de bord **Bleu** / dashboard **Blue**
- P33 Saute-vent droit **Bleu** / RH windscreen **Blue**
- P34(x4) Tambours de freins / drum brake
- P35(x2+1) Parties d'attache-capot cuir / strap part

### Planche 2 / Sheet 2

- P36(x2) Ecrus de jantes G / LH wheel nut
- P37(x2) Ecrus de jantes D / RH wheel nut
- P38(x4) Centres d'écrous de jantes / wheel nut center

## Pièces résine / Couleur :

- R1 Carrosserie / **Bleu RAL 5012\***  
(Intérieurs de portes **Aluminium**)
- R2 Châssis / **Bleu, habitacle Alu.**
- R3 Radiateur d'huile / **Alu.**
- R4 Siège droit / **Bleu marine satiné**
- R5 Siège gauche / **Bleu marine satiné**
- R6 Bouchon d'essence / **Alu.**
- R7 Rembourrage copilote / **Bleu RAL 5012 mat**
- R8 Levier de vitesse / **Alu. et noir**
- R9 Echappement / **Alu. foncé**

## Resin parts / Color:

- R1 Body **Blue RAL 5012\***  
(Doors inner = **Aluminium**)
- R2 Chassis **Blue, cockpit = Alu.**
- R3 Oil cooler **Alu.**
- R4 Right seat **Satin dark blue**
- R5 Left seat **Satin dark blue**
- R6 Fuel cap **Alu.**
- R7 Co-driver padding **Matte blue RAL 5012**
- R8 Gear stick **Alu. & black**
- R9 Exhaust **Dark aluminum**

## Pièces tournées / Couleur :

- T1(x6) Ampoules Ø0,7mm
- T2(x2) Tours de phares Ø5mm
- T3(x2) Tours de phares Ø3,8mm

## Divers / Couleur :

- D1(x2) Lentilles pour phares Ø5mm
- D2(x2) Lentilles pour phares Ø3,8mm
- D3(x2) Lentilles Ø1mm / **Rouge**
- D4(x2+1) Tours de feux arrière
- D5(x4) Roues à rayons / **Alu.**

## Machined parts / Color:

- T1(x6) Lamps Ø0,7mm
- T2(x2) Turned headlights Ø5mm
- T3(x2) Turned headlights Ø3,8mm

## Miscellaneous / Color:

- D1(x2) Headlights (for Ø5mm)
- D2(x2) Headlights (for Ø3,8mm)
- D3(x2) Rearlights Ø1mm **Red**
- D4(x2+2) Rearlight bases
- D5(x4) Wire wheels **Alu.**

- D6(x4) Pneus
- D7(x2) Axes Ø1mm
- D8 Vis courte
- D9 Vis longue
- D10 Acetate pour saute-vents
- D11 Calandre impression 3D / **Alu.**
- D12 Axe de volant (épingle à couper)
- 2 planches de photodécoupe
- 1 planche de décals

\*Renaissance ref. PAINT38

- D6(x4) Tires
- D7(x2) Axles Ø1mm
- D8 Short screw
- D9 Long screw
- D10 Acetate for screen
- D11 3D print calandar **Alu.**
- D12 Steering wheel axle (pin to cut)
- 2 photoetch parts sheets
- 1 decals sheet

\*Renaissance ref. PAINT38

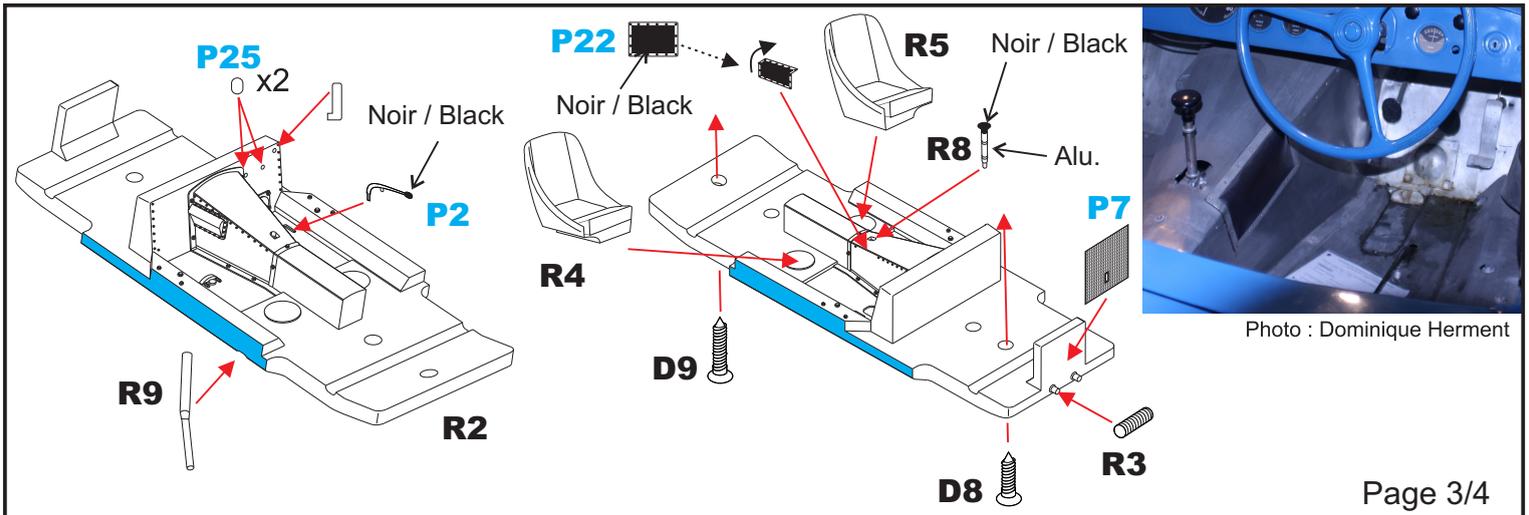
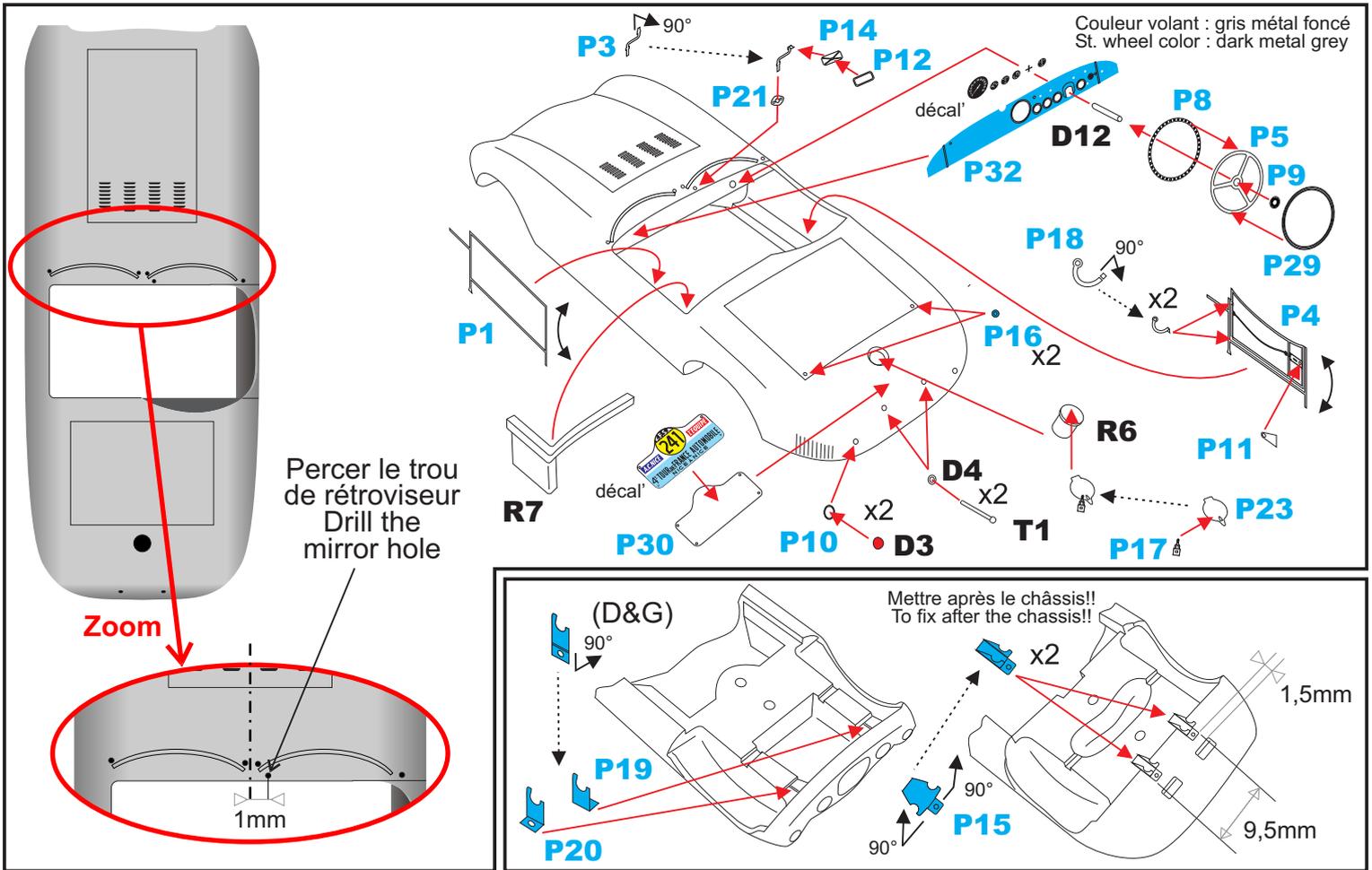
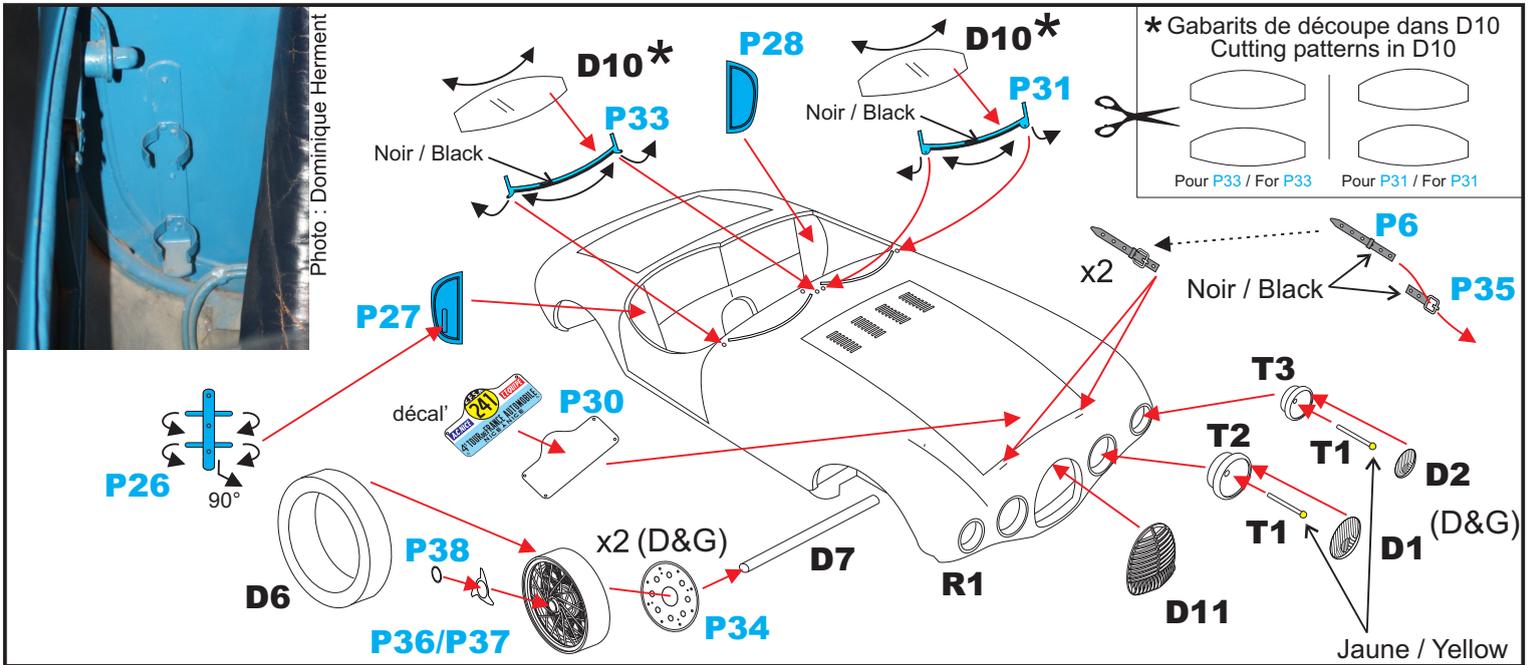
## Nomenclature / Labelling system :

- Fixer (coller) / Fix (stick)
- > Etape préliminaire / Preliminary step
- Indication
- ~> Mettre en forme (plier) / Fold (bend)
- ←> Cote / Dimension
- ✂ Découper / Cut
- (D&G) Opération à faire à droite et à gauche / Repeat for right & left sides



**Po Princess of TUMULT**  
Ref. go-04

Photo : Dominique Herment



A propos du rembourrage copilote :

En observant les photo d'époque on devine que cette installation de fortune était visiblement constituée d'une armature métallique recouverte d'un matériau souple. Ne sachant de quelle couleur faire cette pièce, j'ai profité de quelques échanges avec Christian Huet pour lui poser la question. Il m'a dit avoir retrouvé dans le stock de Gordini du feutre d'une épaisseur pouvant correspondre. Certains morceaux de ce feutre, de couleur grisâtre, étaient même peints du bleu des Gordini. Il est donc vraisemblable que c'est bien du feutre peint en bleu qui ait servi à habiller ce rembourrage.



*Photo du feutre retrouvé chez Gordini*

Bibliographie :

*Gordini, un Sorcier, une Equipe* de Christian Huet

*Les Gordini* de Robert Jarraud

*Endurance, 50 ans d'histoire 1953-1963* de Christian Moity

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

*Gordini l'épopée d'une équipe*, VHS Almaviva (vidéo)

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

Merci à Christian Huet pour son aide.