

43/81 GORDINI #18 type 20s et #19 type 23s (châssis type 15s)

Mille Miglia 1953

#518 Châssis 18 : Salvatore Casella / Vinicio Puccini, 13e (Version A)

#607 Châssis 19 : Franco Bordoni / Cetti Serbelloni, ab. (Version B)

Targa Florio 1953

#94 Châssis 18 : Salvatore Casella, ab. (Version C)

#64 Châssis 19 : Franco Bordoni, 5e (Version D)

24 heures du Mans 1954

#31 Châssis 18 : Charles de Clareur ("Rinen") / André Moynet, ab. 6e heure (Version E)

Suite à la saison 1952, malchanceuse mais prometteuse chez Gordini, Franco Bordoni commande 2 Gordini 6 cylindres pour sa saison 1953. La première sera le châssis #18 (issu du châssis sport #17GCS type 15s) et dotée d'un moteur de 2L (de type 20), ce qui en fait une Gordini de type 20s ! La seconde : châssis #19 (issu du châssis monoplace modifié #14GC type 15) et moteur de 2,3L (de type 22) soit une Gordini de type 23s ! Les deux voitures sont équipées de carrosseries identiques. Evolution des versions " usine " précédentes, elles n'ont que 2 phares avant (plus hauts, donc des ailes plus "tendues"), qu'une portière, plus petite, à droite. Des feux arrière à la position différente et un capot moteur plus petit. A l'instar des monoplaces 6 cylindres créées en 1952, des barrettes verticales font leur apparition dans la partie inférieure de la calandre ce qui permet de marquer visuellement l'entrée d'air destinée au radiateur d'huile. Enfin, ces deux Gordini " privées " étaient peintes en rouge !

Les deux voitures sont engagées à la Mille Miglia 1953 parmi près de 500 concurrents ! Franco Bordoni effectue un très bon début de course et se classe dans les six premiers à l'issue de la première étape tandis que Salvatore Casella pointe en 33e position. Si F. Bordoni abandonne lors de la deuxième étape (soupape), S. Casella remonte au classement jusqu'à occuper une belle 13e place à la fin de la course.

On retrouve les deux voitures associées aux deux mêmes pilotes moins d'un mois plus tard lors de la Targa Florio. Les calandres ont été modifiées et possèdent 2 fois moins de petites barrettes verticales. Cette fois c'est S. Casella qui abandonne alors qu'il occupait la 13e ou 14e position lors du 7ème tour. Quant à F. Bordoni, la plus forte cylindrée de sa Gordini lui permet de naviguer entre les 3e et 6e positions. Il terminera finalement les 8 tours de courses à une belle 5e place.

Toujours au volant de la Gordini #19 type 23s, Franco Bordoni accumule ensuite de très bons résultats qui lui vaudront le titre de champion d'Italie des voitures de sports !

La Gordini #18 type 20s est quant à elle de retour en France pour la saison 1954. Repeinte en bleu et agrémentée d'un couvre tonneau elle sera l'une des 4 Gordini engagées par l'usine. Pilotée par Charles de Clareur et André Moynet elle pointe à une modeste 18e place lors de la 4e heure de course. Elle abandonne finalement lors de la 6e heure de course sur panne d'allumage.

1 coque #1 **Bleu Gordini RAL 5012 / Rouge RAL 3003**

1 châssis #2 **Aluminium**

1 radiateur d'huile #3 **Aluminium**

1 pot d'échappement #4 **Gun metal**

1 levier de vitesse châssis 18 #5 **Alu**

1 levier de vitesse châssis 19 #6 **Alu**

2 sièges #7 **Bleu marine satiné**

1 bouchon d'huile #8

1 carter de boîte 18 #9 **Alu**

1 carter de boîte 19 #10 **Alu**

1 couvre tonneau #11 **Bleu RAL 5012**

Pièces tournées

2 feux de plaque #12

2 feux arrière #13

1 moyeu de volant #14

1 bouchon d'essence #15

Divers:

2 phares #16

4 roues fils #17

4 pneus #18

2 1/2 volants #19

2 axes 1mm #20

2 vis #21

soudure 1.5 pour tuyau d'huile #23

2 thermoformages pare-brises

1 planche de photodécoupe

1 planche de decals

1 body #1 **Gordini Blue RAL 5012 / Red RAL 3003**

1 chassis #2 **Silver**

1 oil cooler #3 **Silver**

1 exhaust pipe #4 **Gun metal**

1 gear stick chassis 18 #5 **Silver**

1 gear stick chassis 19 #6 **Silver**

2 seats # **Satin dark blue**

1 oil cap #8

1 #18 gearbox cover #9 **Silver**

1 #19 gearbox cover #10 **Silver**

1 tonneau-cover #11 **Blue RAL 5012**

Machined parts:

2 id.lights #12

2 rear lights #13

1 st. wheel hub #14

1 fuel filler #15

Divers:

2 headlights #16

4 wired wheels #17

4 tires #18

2 1/2 half-rims of st.wheel #19

2 axles 1mm #21

2 screws #22

soldering wire for oil pipe #23

2 vacformed windscreens

1 photoetch parts sheet

1 decals sheet

P1= barre centrale calandre MM / main vertical bar

P2= calandre MM / MM calandar

P3= support de rétro central / central mirror mounting

P4= calandre LM Targa Florio / calandar

P5= démarreur / starter switch

P6= Volant / steering wheel

P7= support de rétro central / central mirror mounting

P8= serrure / locking

P9= Lamelle de calandre centrale 2 / central 2 calandar plate

P10= Lamelle de calandre supérieure / upper calandar plate

P11= intérieur de porte D / RH door inner

P12= intérieur de caisse G / LH body inner

P13= Lamelle de calandre inférieure LM-TF / lower calandar plate

P14= Poignée de bouchon d'essence / fuel filler handle

P15= 1ere barrette de calandre / 1st calandar bar

P16= 2e barrette de calandre MM / 2nd calandar bar *only MM*

P17= 3e barrette de calandre / 3rd calandar bar

P18= 4e barrette de calandre MM / 4th calandar bar *only MM*

P19= 5e barrette de calandre / 5th calandar bar

P20= 6e barrette de calandre MM / 6th calandar bar *only MM*

P21= 7e barrette de calandre / 7th calandar bar

P22= logo de calandre / calandar logo

P23= pédale de gaz / throttle

P24= pédale frein / brake pedal

P25= pédale embrayage / Clutch pedal

P26= Saute vent LM / windscreen

P27(x2 G&D)= charnières / RH&LH doors hinges

P28= miroir de rétroviseur / mirror

P29= corps de rétroviseur / mirror main part

P30(x2+1)= partie d'attache-capot cuir / strap parte

P31(x2+1)= partie d'attache-capot cuir / strap part

P32= barre centrale calandre LM-TF / main vertical bar

P33= base saute-vent MM& TF / windscreen base

P34(x4)= papillons de roue / wheels nuts

P35= Lamelle de calandre inférieure MM / lower MM calandar plate

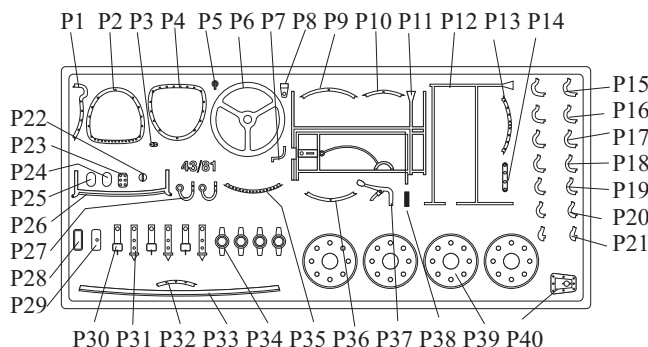
P36= Lamelle de calandre centrale 1 / central 1 calandar plate

P37= Frein à main / Handbrake

P38= crémaillère de frein à main / handbrake rack

P39(x4)= tambours de frein / drum brakes

P40= tour de levier de vitesse / gear lever surround



Si vous avez des problèmes, ou des suggestions à nous faire, n'hésitez pas: Contactez-nous!

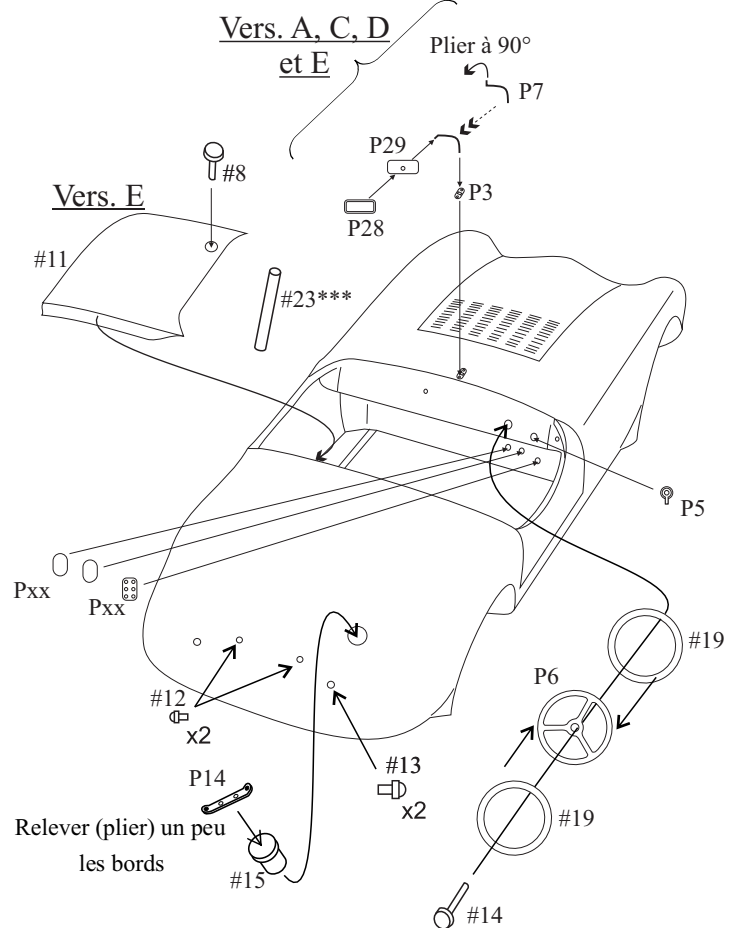
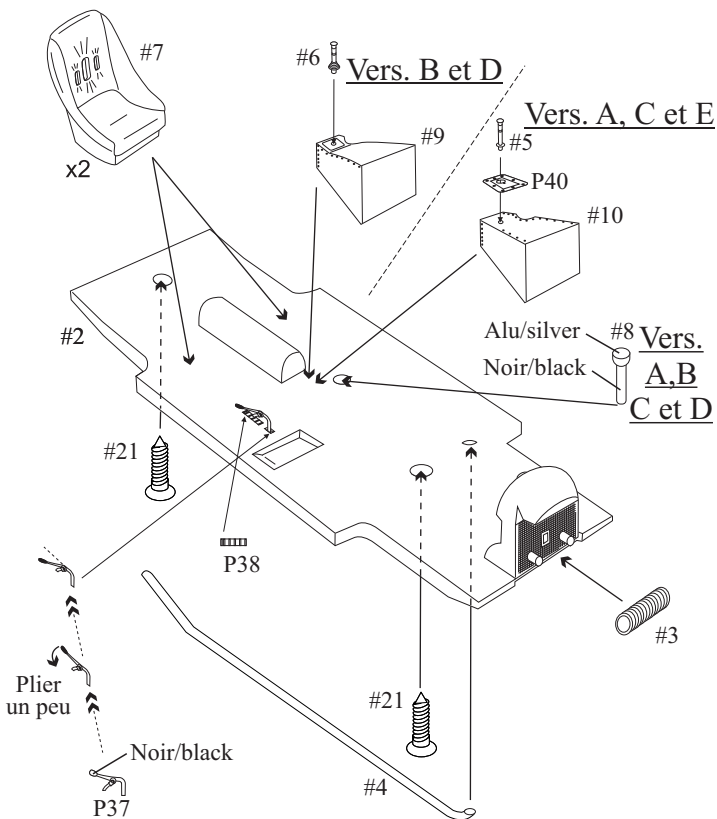
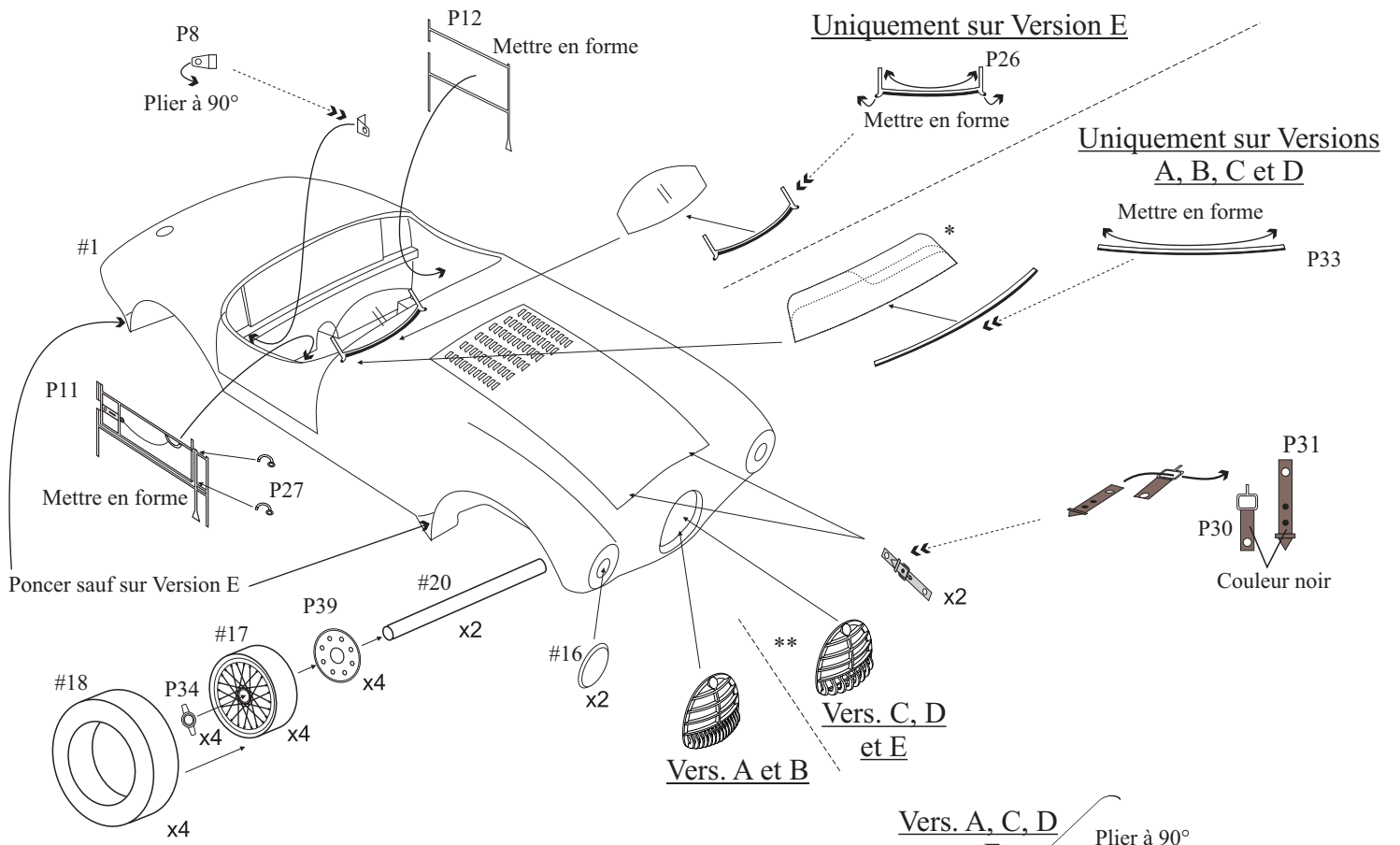
RENAISSANCE



Any problem? Suggestion?
Feel free to contact us:

33ter rue Emile Zola
59496 Salomé
France
Tel: +33 (0)3 20 49 97 89
Fax: +33 (0)3 20 49 87 68

www.renaissance-models.com



***Gabarits de découpe des thermoformages :**

Vers. A

Vers. C

Vers. B et D

***: #22 fait le lien entre #8 et le trou de #8 sur le châssis

** 1 2 3 4 5

P1 ou P32

P2 ou P4

P36 P10 P15 P22

P16 P17 P18 P19 P20 P21

P35 ou P13

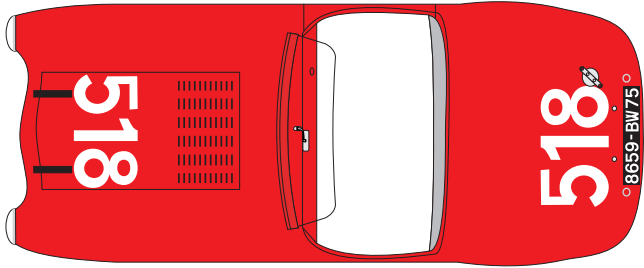
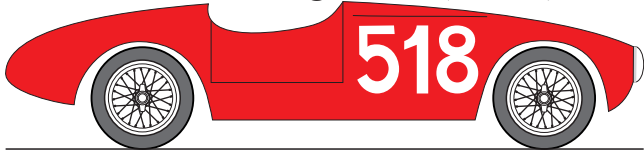
P9

Vers. A et B

Vers. C, D et E

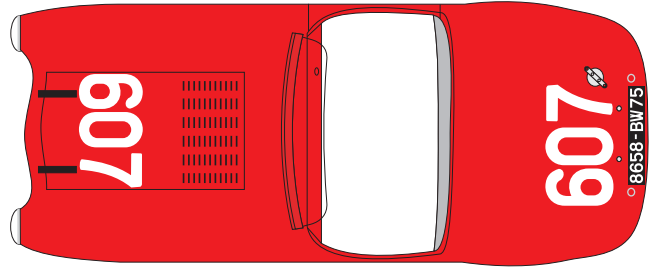
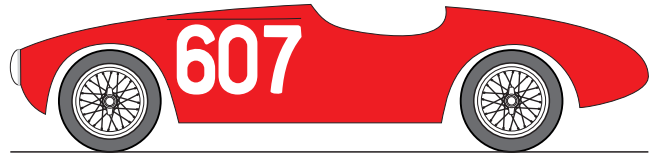
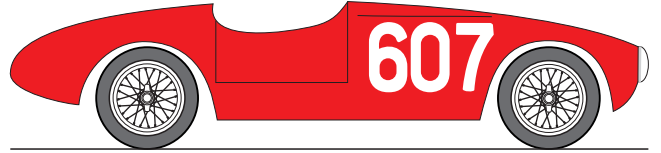
Châssis #18

#518, Mille Miglia 1953 (Vers. A) :

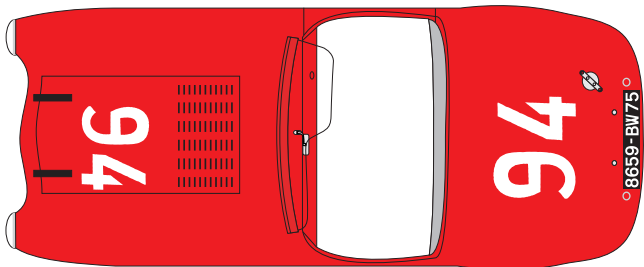
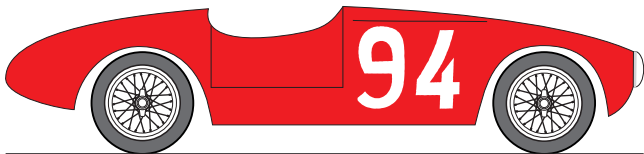


Châssis #19

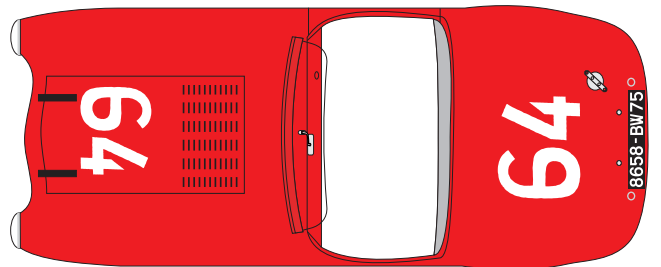
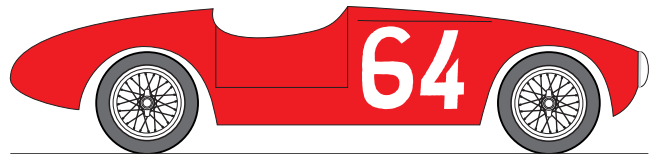
#607, Mille Miglia 1953 (Vers. B) :



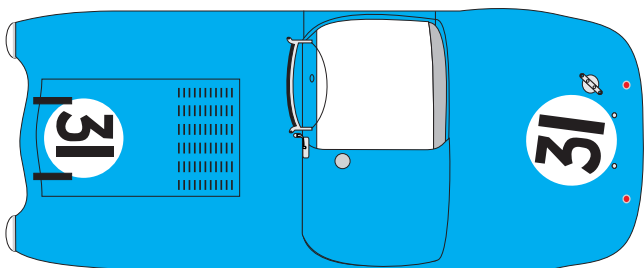
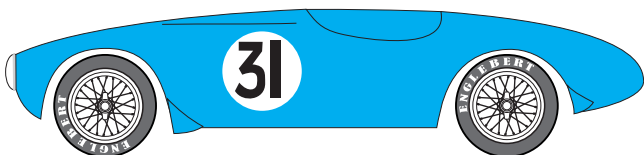
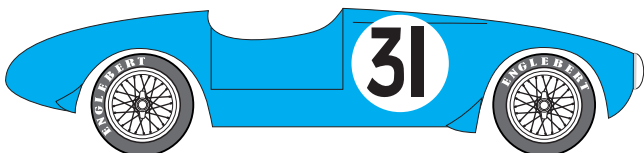
#94, Targa Florio 1953 (Vers. C) :



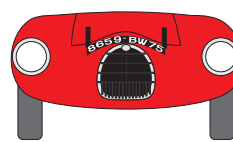
#64, Targa Florio 1953 (Vers. D) :



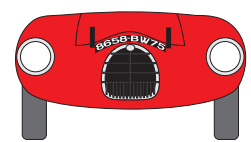
#31, 24 Heures du Mans 1954 (Vers. E) :



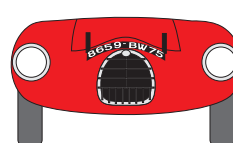
(Vers. A) :



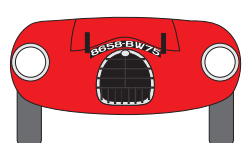
(Vers. B) :



(Vers. C) :



(Vers. C) :



(Vers. E) :

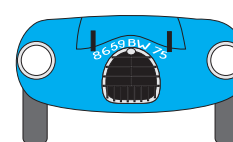


Tableau de bord :



CONSEILS DE MONTAGE

A tout, il faut un début et une fin; ici, ce sont probablement les moments les plus exaltants. En effet, le simple déballage d'un kit reste toujours un instant fort, celui où l'on découvre, où l'on triture toutes ces pièces appelées à former un ensemble parfait, ou presque... De même, le moment où vous mettez la touche finale à votre oeuvre sera celui de la satisfaction personnelle, bien légitime, d'avoir fait quelque chose...

Mais nous n'en sommes pas encore là ! Commençons donc par vérifier ce kit que vous avez entre les mains. Voyez par rapport au plan s'il ne manque aucune pièce (Errare humanum ouest, comme dirait ma concierge; pauvres fabricants!). En supposant que cela ne soit pas le cas, inspectez minutieusement chaque pièce moulée, et entamez la préparation:

Ebavurez toutes les pièces ! Même celles «qui sont cachées», car elles peuvent, par un décalage inopportun, provoquer un mauvais assemblage du kit, qui vous amènerait à retailler dans la masse une fois la voiture peinte, ce qui pourrait amener d'autres désagréments (le coup de fraise ou de lime malheureux, ou la belle tache de cyano, par exemple...)

Vérifiez que toutes les pièces s'adaptent entre elles parfaitement, sans trop de jeu, ni trop peu. En cas de besoin, rectifiez ! Attention aux pièces photodécoupées, particulièrement les entourages de vitres ou la calandre s'il y a, qui doivent rentrer dans les logements prévus à cet effet avec un peu de jeu, à cause de la peinture ! Percez les différents trous nécessaires à l'aide d'une mini-perceuse ou d'un porte-forets. Bouchez les bulles et comblez les interstices dûs au moulage avec un mastic polyester de carrosserie style Sintofer (Pub gratuite!), limez et poncez les excédents, vérifiez, et comme c'est souvent le cas, rebouchez les traces restantes. Si celles-ci sont faibles, vous pouvez utiliser alors un mastic monocomposant (style Sintofinition, re-pub gratuite) plus fin et séchant vite.

A présent, il est conseillé de passer une première couche d'apprêt. Je ferai maintenant un distinguo entre les personnes utilisant une peinture en bombe façon Duplicolor et ceux pouvant se servir d'une laque carrosserie à l'aérographe.

En guise de préambule, je ne peux que conseiller à tous ceux qui le peuvent de peindre à l'aérographe ! Car en effet, le résultat est bien meilleur (plus de brillance), plus efficace et moins onéreux au final. Certes, le matériel coûte plus cher à la base: il faut en plus de l'aérographe, un compresseur, si possible avec cuve et filtre pour éviter des projections d'eau due à l'humidité ambiante, un système de hotte aspirante pour les vapeurs nocives et les poussières que ne manquera pas de vous reprocher votre épouse adorée, sans compter l'achat des peintures en elles-même, généralement onéreuses et de plus vendues au kilo, parfois au demi-kilo... Trouvez-vous un carrossier-complaisant-qui-pourra-vous-passer-ses-fonds-de-pot ! A l'usage dépendant, si vous faites le compte du nombre de bombes utilisées pour votre collection, vous vous apercevrez vite de la différence... C'est ce qu'on peut appeler un investissement...

Bref, et pour les utilisateurs de bombes (les autres peuvent passer au paragraphe suivant) : Dégraissez les pièces à peindre à l'eau savonneuse ou au Trichloréthylène; travaillez rapidement avec celui-ci, il attaque vite la résine! ne laissez surtout pas tremper les pièces, vous récupéreriez vite une maquette d'une composition de César! Ce dont nous ne sommes responsables en aucune façon... Si, malgré ce dégraissage soigneux, votre apprêt et/ou peinture ne tenait pas, ou faisait des auréoles, ne partez dans un accès de rage pouvant vous amener à des gestes inconsidérés envers ces pauvres pièces, voire à des insultes envers le malheureux fabricant qui n'y peut hélas rien! Il suffit dans ce cas d'utiliser un sèche-cheveux que vous actionnez en même temps que vous passez votre apprêt en très, très fines couches: l'apprêt sèche alors pratiquement au contact de la voiture et emprisonne le silicone responsable de vos malheurs. Ensuite, poncez!

Cette pratique (qui l'est fort peu en réalité, puisqu'elle vous oblige à avoir trois mains!!!) n'est bien entendu pas utilisée par les (heureux) possesseurs d'aérographe, qui se contenteront de mélanger à leur peinture un peu de produit anti-silicone qu'ils auront trouvé chez leur fournisseur habituel de peinture...

Passez 2 à 3 couches d'apprêt. Celui-ci est primordial car il permet à la fois de détecter les défauts de moulage ou de ponçage ayant échappé à votre oeil de lynx, et de fournir à la peinture un fond lisse et accrochant. Si des défauts apparaissent, poncez, bouchez, poncez à nouveau et repassez une couche d'apprêt; et ainsi de suite jusqu'à ce que l'état de surface du modèle soit parfait. Lorsque le modèle est parfaitement lisse et entièrement recouvert d'apprêt, vous pouvez peindre. Je ne peux à ce niveau vous conseiller de méthode, chacun a la sienne, forgée par sa propre expérience, et dépendant essentiellement de la marque de peinture utilisée... Une chose cependant: Pour obtenir un brillant parfait, il est nécessaire que lorsque vous finissez de peindre, le modèle ait un aspect brillant et lisse; si vous avez déjà de la «peau d'orange», vous la récupérez après séchage! Laissez sécher le plus longtemps possible, le résultat n'en sera que meilleur. La peinture durcissant convenablement, si vous avez des poussières, vous pourrez alors poncer au plus fin puis passer du polish pour retrouver le brillant initial; sinon, peinture à nouveau. Pour les peintures en deux tons, un minimum d'une semaine de séchage est préférable.

Maintenant, vous pouvez passer au montage proprement dit. Suivez les instructions du plan qui est là pour vous guider. Plusieurs colles peuvent être utilisées: Cyanoacrylate, néoprène ou epoxy pour les pièces lourdes ou soumises à des efforts, colle blanche pour les vitrages ou les petites photodécoupes... voire du vernis, tout peut servir! A vous de trouver le plus juste usage de chaque colle.

Pour les décalcomanies, utilisez de l'eau chaude (certains emploient même de l'eau très chaude), une petite éponge ou du papier absorbant, un sèche-cheveux... Et s'il le faut, des produits assouplissants du type Micro-Sol (Encore de la pub!), alcool à brûler, acide acétique, etc... Attention! Tous ces produits ne vont pas forcément bien avec toutes les marques de décalques, faites des essais!!

BUILDING INSTRUCTIONS

Check all parts against drawings and parts list, clean off any casting flash using a modelling knife, needle file and sandpaper. Drill out all location holes (see diameters on drawings). Fill up any resin bubble with a car body repair filler (two components). Test fit anything.

Paint parts prior to assembly, using automotive paint for the body. Begin with some fine coats of primer, sanding each of them to obtain a smooth surface before the final paint. In case of silicon problems (the paint doesn't adhere well): If you use a spray-gun or an airbrush, add an anti-silicon product to your primer and paint (ask your paint dealer). If you use aerosol paints, you need an hair-drier! Use it during priming: the primer need to immediately dry to avoid Silicon's work. The problem is : You now need three hands!! You can perhaps avoid those disagreements cleaning the parts before primer with soaped water or trichlorethylen (be careful with it, resin can become deformed).

Small parts should be brush painted using modelling paint. For lights (red & orange...), use a leaded glass window paint. Assemble the model following instructions, using a contact adhesive, cyanoacrylate, or quick-setting two-part epoxy glue. Some parts like vacformed headlight covers or small p/e parts could be fixed using a sensitive glue like Micro Liqui-Tape, even some wood paste .

Decals should be soaked in warm water, then slid into position and pressed down firmly using a soft absorbent cloth. In case of rough areas, your hair-drier could again help you to soft the decal, or you can use softeners.