LORRAINE DIETRICH 43

IVe GRAND PRIX D'ENDURANCE DE 24 HEURES

SUR LE CIRCUIT PERMANENT DE LA SARTHE

Gamme de modèles montés à l'échelle 1/43ème moulés en résine polyuréthane majoritairement. Destinée à un public de collectionneurs adultes, elle focalise sur des modèles qui n'ont pas fait l'objet d'une production récente et pour lesquels nous pensons apporter une réelle plus-value en termes de fidélité, de détails et de rapport qualité/prix.
Nous persévérons dans notre idée qu'un modèle LE MANS miniatures même statique est encore plus réaliste s'il est conduit par un pilote, plus ou moins connu. Sachant que les versions fabriquées pour la marque Panthéon n'en seront pas pourvues.







B3-6 sport



1926

La société de Dietrich et Compagnie de Lunéville nait en 1880.

En 1905, la famille de Dietrich se désengage de l'usine de Lunéville qui est reprise par le neveu d'Eugène, Adrien de Turckheim. L'entreprise se transforme en SA et prend l'appellation de Société Lorraine des Anciens Etablissements de Dietrich et Cie de Lunéville, plus connue sous le nom de « Lorraine Dietrich ». Elle adopte pour marque et emblème la croix de Lorraine, or sur fond bleu.

En 1907, une seconde usine est implantée à Argenteuil en région parisienne et se spécialise dans la fabrication de voitures de tourisme.

Au sortir de la première guerre mondiale, il est décidé de dessiner une nouvelle voiture moderne robuste mais aussi légère pour relancer la marque ; ce devrait être la A1-6.

Avec la crise de 1929, le projet de développer une voiture populaire est obsolète. Mais c'est l'aéronautique qui va prendre le dessus sur la construction automobile grâce à la création de la Société Générale Aéronautique, fusion de plusieurs avionneurs autour de Lorraine-Dietrich mais l'aventure prend fin en 1934 avec la faillite de l'entreprise. L'usine d'Argenteuil continue de produire des camions sous licence Tatra. Les dernières Lorraine sortent de l'usine en 1935. C'est durant cette période trouble qu'on revoit des B3-6 Sport aux 24 Heures du Mans engagées par des indépendants. L'usine de Lunéville se spécialise jusqu'en 1939 dans le matériel de chemin de fer en produisant notamment l'autorail Lorraine. La marque Lorraine-Dietrich est reprise par un de ses concurrents Gnome et Rhone en 1941.













André Rossignol

143102/6M



GAGNANTE

143102/6BM



Les hommes de l'usine d'Argenteuil décident de faire une synthèse des modifications de l'année précédente. Pour le radiateur, ce sera le type de la n°4 de 1925, dont le montage est plus simple, le système plus efficace et plus léger : deux petits radiateurs d'huile font leur apparition de part et d'autre du radiateur d'eau. Cela entraine des modifications du dessin de la calandre. Pour éviter de ne pouvoir utiliser la réserve totale de 100l d'essence comme cela s'est produit en 1925 et de tomber en panne d'essence étant donné la position plus haute des carburateurs par rapport au fond du réservoir, on décide d'ajouter une pompe à main de mise sous pression du réservoir d'essence.

En ce qui concerne la carrosserie, on adopte le système de stockage des roues de secours dans un compartiment situé sous le coffre dans la pointe arrière. Les batteries, comme sur le modèle de 1925 sont repositionnées dans des caissons profilés intégrés aux marchepieds. Cela dégage la place nécessaire pour installer 4 vraies portes, dont celle du pilote largement échancrée pour une position au volant plus confortable. Le radiateur à pans coupés est remplacé sur la version présentée au salon de l'auto de Paris de 1921, par un radiateur en forme d'ogive, plus fluide et plus moderne.

Sur la tranche de l'auvent est installé le compte-tours « billard » inventé par la Société Barbier et Fils pour compter les points au billard. Celui-ci est beaucoup plus simple d'utilisation que le boulier compte-tours utilisé jusqu'alors.

Dès le début mars, toutes ces nouveautés sont testées sur la 4ème voiture mulet sur la route de Rouen et c'est confiants que les 3 équipages arrivent au Mans.

Déroulement de la course dans la rubrique documentation sur gts-series.com

www.gts-series.com













Edouard Brisson

3ème

43

143102/4M



Gérard de Courcelles

2ème

143102/5M



www.gts-series.com

Autres références disponibles

43











143PANT005M



143PANT006M





143PANT007M





Versions Panthéon sans figurine

A venir ...











Déjà disponibles

LORRAINE DIETRICH B3-6 Sport
143102/4M n°4 (3ème) Le Mans 1926 pilotée par Edouard Brisson
143102/5M n°5 (2ème) Le Mans 1926 pilotée par Gérard de Courcelles
1430102/6M n°6 gagnante Le Mans 1926 pilotée par André Rossignol
143102/6BM n°6 gagnante Le Mans 1926 bâchée pilotée par André Rossignol

*143PANT005M n°4 (3ème) Le Mans 1926 bâchée
*143PANT006M n°5 (2ème) Le Mans 1926
*143PANT007M n°6 gagnante Le Mans 1926

BUGATTI T59
143106/28M n°28 GP Monaco 1934 pilotée par Tazio Nuvolari
143106/8M n°8 GP Monaco 1934 pilotée par René Dreyfus
143108M/LB châssis #59124 - 1934 bleu ciel pilotée par un gentleman driver

*143PANT003M n°14 GP ACF 1934
*143PANT004M Ralf Lauren noire

* Série Pantheon sans figurine

A venir...

BUGATTI T59
143103/1934M Roi des Belges 1934 pilotée par Léopold III

*143PANT008M Roi des Belges 1934 - Rétromobile 2020

CHENARD & WALCKER
143100/10M n°10 (2ème) Le Mans 1923
143100/9M n°9 gagnante Le Mans 1923

Références Pantheon à déterminer

BUGATTI T32
143105/6M n°6 (3ème) GP ACF Tours 1923

Référence Pantheon à déterminer





484 Route de la Madère

Lieu-dit « La Madère »

72330 Yvré-le-Pôlin

✆ + 33 2 43 88 50 30

contactus@lemansminiatures.com