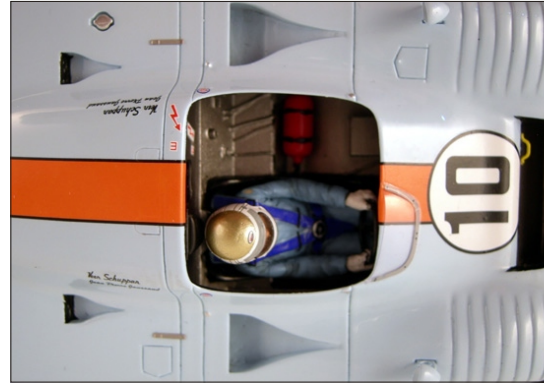


32

Mirage GR 8 24 Heures du Mans 1975



2 carrosseries différentes / 2 different bodies



Intérieur détaillé / detailed interior



N°11: Jacky Ickx & N°10: Vern Schuppan



Caractéristiques / Specifications :

Carrosserie / body : Résine polyuréthane / polyurethan resin
ABS chassis plate / plaque chassis Injecté
Moteur transversal / side-wider motor mount
Jantes tournées métal / turned metal rims
Vis de pression M2 / Pressure screw M2 system
Pneus Injectés / Injected tires
Poids / Weight : 96.7g

Historique / Historical background :

En 1975, Gulf se retrouve en position de favori face à Ligier et à Porsche. John Wyer revient donc en Sarthe avec deux voitures dotées d'une carrosserie nouvelle, l'empattement a été rallongé et l'effet de sol modifié grâce à la modification du châssis à l'arrière.

Spécialement conçues pour Le Mans, en fonction du nouveau règlement, l'architecture permet de changer très rapidement les éléments mécaniques essentiels et la puissance du moteur V8 Ford Cosworth a été réduite à 380 ch pour satisfaire à la sobriété requise.

Pendant les essais, on a essayé de monter une ancienne prise d'air sur le capot arrière de la n°10. Ce capot, rebouché, a ensuite été récupéré pour la course par la n°11.

Au drapeau vert, les Gulf de Schuppan et Bell prennent la tête. Ickx-Bell sur la Gulf n°11 creusent d'autant plus l'écart que Jaussaud-Schuppan sur la n°10 sont retardés à la 6ème heure : des ennuis d'allumage les relèguent en cinquième position, à six tours. Pointés quatrièmes après six heures de course, Pescarolo-Migault ont été retardés après avoir heurté le capot arrière de la de Cadenet, qui venait de s'envoler.

La Ligier n°5 occupe la troisième place dès 22 heures, et elle sort victorieuse de son duel avec la Mirage de Jaussaud-Schuppan au petit jour. A mi-course, Jaussaud a retrouvé la deuxième place devant Lafosse-Chasseuil, bien remontés.

Dans la matinée, Ickx-Bell ont porté leur avance à huit tours sur la Ligier rescapée qui a pris le dessus sur la seconde Gulf, retardée par une transmission fatiguée. Il faut dire que les vibrations du Cosworth malmènent les fixations d'échappement. Les leaders connaissent le même problème mais se contentent de ralentir le rythme, John Wyer, ne voulant pas alerter la concurrence. Une averse vient à la rescousse de Ligier, puisque la pluie provoque des ennuis d'allumage sur la voiture de Jaussaud-Schuppan, définitivement reléguée à la deuxième place. Quant à Ickx-Bell, ils terminent vainqueur avec un châssis cassé et un différentiel agonisant, leur avance ayant fondu à un seul tour.

In 1975 Gulf became the favorites in front of Ligier and Porsche. John Wyer came back to Le Mans with two new cars : the wheelbase has been lengthened and the lower-drag bodywork is new.

Only prepared to contest Le Mans, because of Gulf's budget restriction in this period of crisis, and with regard to the ACO new regulations, the design allowed to change fast and easily the main mechanical components and the power of the V8 Ford engine has been reduced to 380 ch to fit the new requirements.

During practices it was mounted a previous year big air intake on the rear bonnet of the car number 10. This bonnet has been used afterward for the race on the car number 11 without the air intake.

When the start was given the Gulf of Schuppan and Bell took the lead. Ickx-Bell on Gulf n°11 dugged all the more the distance as Jaussaud-Schuppan on car number 10 was delayed during the 6th hour : some ignition problems relegated them to the fifth position, 6 laps behind. Placed in fourth after six hour racing, Pescarolo-Migault were delayed when they collided with the rear hood of the de Cadenet car, that blew away.

The Ligier car number 5 was third at 10 pm and it was the winner of the duel with the Mirage of Jaussaud-Schuppan at early morning. At mid-race Jaussaud was finally again in second place in front of Lafosse-Chasseuil.

In the course of the morning, Ickx-Bell were 8 laps in front of the last Ligier that was in front of the second Mirage-Gulf, that was delayed by a tired transmission.

It must be said that the Cosworth vibrations treated badly the exhaust pipes fixations. The leaders faced with the same troubles but only slowed down. John Wyer did not want to alert his competitors. A shower came to the rescue of Ligier because it provoked ignition problems on car #10, definitively placed in second position. As far as Ickx-Bell they crossed the finish line with a broken chassis and a dying gear system. They only had one lap advance.

Emballage / Packing :

Taille de la boîte / box size : 180x100x80 mm

132045/10M

132045/11M



Article associé / Associated article :



SPA132024 : Spare parts set -
Pièces de rechange

FLM132016 : John Wyer

