



CHENARD & WALCKER



18



Quatrième référence de cette gamme de modèles statiques montés à l'échelle 1/18ème moulés en résine polyuréthane et polyester, la Chenard & Walcker de la première édition des 24 Heures du Mans en 1923 n'avait jusqu'à aujourd'hui jamais fait l'objet d'une reproduction à cette échelle.

Le Mans miniatures a décidé de relever le défi de développer et de fabriquer cette voiture inédite dans le plus grand respect de la course de 1923. Soutenu par le département de la Sarthe, propriétaire d'un modèle de la même série que la voiture qui a remporté la course, modèle qui d'ailleurs est exposé au Musée du Mans, LE MANS miniatures a scanné le modèle en avril 2022 au Lycée Sud du Mans devant les élèves des différentes sections techniques automobiles et ainsi a pu partager son expérience et son savoir-faire. Celui-ci a ensuite servi à la reconstruction des données du modèle original avec l'aide des documents d'époque à notre disposition.

Pour ce premier vainqueur des 24 Heures du Mans de 1923, nous avons décidé de créer un nouveau socle. Cette édition a été marquée par un temps pluvieux mémorable qui a détrempe les sols. Il paraissait donc pertinent de reproduire cette piste de sable boueuse et chaotique. Pour être cohérent avec cette nouvelle collection, le logo Le Mans miniatures retrouve sa place en bas à droite.

La boîte qui sert d'écrin à cette gamme a fait l'objet d'une collaboration avec Erika Bienabé pour l'illustration principale dans l'esprit des autres boîtages récemment renouvelés. Pour ouvrir la boîte il suffit de tirer sur la languette et de faire glisser le couvercle. Ensuite pour sortir le modèle de la boîte, il faut aussi simplement faire glisser le socle hors de la boîte dont le pan avant s'ouvre.

Chenard & Walcker naît à Asnières en France en 1898 en même temps que bon nombre d'autres marques telles que Renault, Hurtu, Decauville, Rheda, Créanche, Georges Richard, Marot-Gardon, Gobron-Brillé, De Dietrich. A l'aube de la première guerre mondiale, elle est un acteur incontournable de l'industrie automobile : ses créateurs Ernest Chenard et Henry Walcker en font le 4ème constructeur de France en 1922 en termes de volume.

L'usine est déménagée à Gennevilliers en 1907 et la marque se spécialise dans la production de voitures de milieu de gamme qui s'adressent à la petite et moyenne bourgeoisie attachée à des solutions techniques simples et éprouvées loin des grandes innovations mais reconnues pour la qualité de la production plus que par une personnalité marquée.

Cette fiabilité lui permet en revanche de s'illustrer en compétition dans les épreuves les plus célèbres et populaires de l'époque et notamment aux premières 24 Heures du Mans qui se déroulent en 1923.

De 1923 à 1926, l'écurie de course Chenard et Walcker s'impose en tête de la plupart des compétitions sportives automobiles où elle est représentée (jusqu'en 1937).

Pendant dans l'entre-deux guerres, contrairement à d'autres elle n'atteint pas les succès commerciaux rencontrés par Peugeot Renault et Citroën. La crise économique, les tensions entre ses dirigeants, les tentatives d'avant-gardisme transposé sur les modèles de production, la fabrication très artisanale aux coûts élevés auront raison de la marque qui dépose le bilan en juin 1936 et est rachetée par Chausson.

320 mm

165 mm



24 HEURES DU MANS 1923



A l'heure où nous éditons cette fiche détaillée la couleur bleue de la carrosserie fait encore l'objet d'ajustages. Les documents d'époque en couleurs sont inexistantes. Les seules informations en couleur proviennent des peintures produites par Geo Ham qui a assisté à bon nombre de courses automobiles soit en tant que peintre et illustrateur mais aussi en tant que pilote. Il a pu voir de près les bolides qu'il a peints et rendre au mieux les couleurs. En comparant les modèles d'une même illustration, nous pouvons en déduire le ton. Le choix de la nuance reste lui soumis à un degré d'incertitude.

Les carrosseries des deux voitures sont différentes. Ainsi le plissage unique de chaque toile enduite qui recouvre le dessus de tableau de bord et qui descend sur les côtés en englobant les bouchons de réservoir est évidemment différent d'un modèle à l'autre. Ce détail a été reproduit. On ne retrouve pas sur la voiture n°9 la gravure de la marque Chenard & Walcker sur le radiateur qui existe sur la n°10. En revanche on observe que les grilles latérales sont horizontales sur la voiture n°10 alors qu'elles sont légèrement inclinées sur la voiture gagnante.

Pour reproduire les détails de ce modèle, de nombreux choix en termes de matières notamment ont dû être faits.

Pour des raisons évidentes de transport des modèles depuis l'atelier de fabrication jusqu'à votre vitrine, des solutions techniques ont dû être trouvées pour permettre un acheminement dans les meilleures conditions.

Ainsi les garde-boues sont comme les vrais en métal embouti pour récupérer la finesse et le réalisme mais aussi la robustesse. Un outillage de forme a été spécialement conçu pour chacun des côtés puisque le côté droit accueille la roue de secours. Le tableau de bord est un mélange de pièces en photo découpage, en résine et tournées en aluminium comme les compteurs. Certains accessoires tels que les phares, l'avertisseur, le rétroviseur et le radiateur sont chromés. A noter que la bonbonne à l'arrière du klaxon sur le marchepied est une bouteille d'acétylène pour alimenter les phares et non un extincteur comme on pourrait le penser.

Les roues sont composées de 3 niveaux de rayons en photo découpage peints en noir. Les jantes injectées sont en ABS puis peintes aussi. La gravure du pneu reprend le motif original très simple du pneu de l'époque en forme de gouttes d'eau.

Les cache-phares seront en imitation grillage, pour protéger contre les projections de pierres et de graviers.

Un soin particulier est apporté à la reproduction des différents tissus qui compose le modèle : celui des sièges de couleur claire en contraste avec les autres couleurs environnantes, le bleu de la toile enduite précédemment citée sur les côtés ainsi que celui de la toile tendue type aviation qui recouvre entièrement l'arrière. Les vêtements des pilotes engoncés dans des manteaux épais et imperméables subissent aussi un « traitement spécial » pour coller au plus près à la réalité.



118004/9M



18



Le Grand Prix d'Endurance de 24 Heures qui se déroule au Mans en 1923 est la première édition des 24 Heures du Mans. Elle se déroule les 26 et 27 mai sur le tracé du circuit de la Sarthe de 17,262 km tel qu'il a été utilisé lors du Grand Prix de l'Automobile Club de France en 1921.

L'enjeu de cette course est de dépasser une distance en kilomètres dépendant de la cylindrée du véhicule pour continuer de disputer la coupe Rudge-Whitworth. Cette coupe se décline sous 2 formats : biennale (meilleure performance sur 2 GP d'endurance) et triennale (meilleure performance sur 3 GP). Charles Faroux, directeur de course avait été prévoyant puisque la quasi-totalité des voitures ont rempli leur contrat et assuré leur qualification après 16 heures de course. Pour se qualifier les Chenard & Walcker doivent parcourir 1352 Km.

L'épreuve s'adresse en effet aux modèles dits « commerciaux » avec une carrosserie tourisme dotée de tous les accessoires élémentaires (ailes-marchepied, phares, lanternes, capote, avertisseur, rétro...). Le pilote est sommé de réparer seul et sans intervention toute panne éventuelle. Un lest de 60 Kg est ajouté en plus du conducteur pour simuler le poids d'un passager. Elle vise à améliorer les possibilités des voitures de production en éprouvant les éléments mécaniques.

Si le design des modèles Chenard & Walcker de série est très conservateur, les carrosseries de compétition se caractérisent par des lignes très avant-gardistes pour l'époque qui témoignent des premières recherches sur l'aérodynamisme. Les voitures sont équipées d'un moteur quatre-cylindres de Chenard et Walcker de 1 978 cm³ à arbre à cames en tête.



118004/10M

www.gts-series.com



GEORGES DURAND



Ref. FLM118051



Ref. FLM118050



ANDRE LAGACHE

Ref. FLM118049

Ce week-end-là se passe sous la pluie et la piste est donc boueuse. C'est aussi le passage à l'heure d'été : la course commence le samedi à 16h mais se termine à 17h le dimanche. Sur les 33 voitures engagées, 30 d'entre elles sont de 17 marques françaises. Deux Excelsior viennent de Belgique et une Bentley traverse la Manche. La grille de départ se dessine en fonction de la cylindrée des véhicules par ordre décroissant. Les Excelsior belges s'élancent en première ligne ; les Chenard n°9 et 10 qui courent dans la catégorie Sport sont sur la 4ème et la n°11 dans la catégorie Tourisme en 5ème ligne.

Un violent orage de grêle s'abat sur le circuit juste avant le départ. André Lagache est en tête à la fin du premier tour. Bignan, Excelsior, Lorraine et Bentley sont aussi aux avant-postes sans réussir à empêcher les Chenard & Walcker de contrôler l'épreuve ni à imposer leur rythme.

Après 14 tours seulement, on inscrit le premier abandon de l'histoire avec la S.A.R.A n°31 de François Piazzoli qui privée de son éclairage subitement échoue dans le fossé et casse sa suspension. René Marie sur la Bugatti n°28 dont le réservoir est crevé se voit contraint d'effectuer 2 fois 5 km à pied pour ravitailler.

Au terme d'une âpre bataille dans des conditions climatiques inhabituelles pour un mois de mai, Chenard & Walcker remporte une double victoire en hissant sur le podium 2 des 3 voitures engagées de la marque.

A l'arrivée, Raoul Bachmann dans sa Chenard & Walcker n°10, gêné par un autre concurrent percute Paul Gros, le deuxième pilote de la Bignan n°23, qui s'en sort avec une fracture du bras et des contusions. La n°10 termine officiellement 2ème, la Bignan, 3ème. La Chenard & Walcker n°11 de Fernand Bachmann & Raymond Glanzmann se classe 11ème. Cependant selon le règlement officiel il n'y a pas de classement final ; les voitures sont qualifiées pour 1924.