



Historique en français

Historical background in English

Revue de presse / Press review

Bugatti type 59 Grand Prix de Monaco 1934

N°6 pilotée par / driven by Robert Benoît
(DNS)

N° 8 pilotée par / driven by René Dreyfus
(3ème)

N° 10 pilotée par / driven by Jean-Pierre Wimille
(Abandon après 18 tours / Retirement after 18 laps)

N°28 pilotée par / driven by Tazio Nuvolari
(5ème)

22.09.2020

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Bugatti type 59

Monaco, Le Grand Prix Automobile de Monaco - Histoire d'une légende
1929-1960

Yves Naquin

Ed. Automobilia Monaco

Historique de la course automobile

1894-1978

Tome 2

Edmond Cohin

Collection Fanauto

Editions Larivière

Le sang bleu - 70 ans d'histoire des voitures françaises de Grand Prix

Serge Bellu

Editions EPA 1978

ISBN 2.85120.072.0

1920-1940 : Bugatti en course

Fabien Sabatès *vu par la presse*

Collection Auto Archives n°4

ISBN 2-907265-10-5

L'automobiliste – La revue de l'amateur n°67 - Décembre 1985

Les « pur-sang » de Molsheim

Pierre Dumont

Collection « Prestige de l'Automobile »

Editions EPA

Bugatti Magnum

Hugh Conway / Maurice Sauzay

E.P. A Editions

Bugatti Sorcier de la Mécanique

Amaury Lot

Editeur Jean-Pierre Gyss

ISBN 2-914856-18-0

Historique en français

Le fantastique duel de Varzi-Nuvolari de 1933 fait des émules et cette 6ème édition du GP de Monaco se déroule à guichets fermés ; dès l'ouverture des essais, toutes les places disponibles sont louées d'avance.

Seulement 4 couleurs de voitures pour cette édition car seulement 4 nationalités de pilotes :

- Verte avec n° blanc pour la Maserati n°2 de l'anglais Howe.
- Blanc avec n° bleu pour celle de l'américain Straight
- Bleu ciel avec n° blanc notamment pour les 4 Bugatti des Français Benoist, Dreyfus, Wimille et Veyron ainsi que la Maserati de Etancelin.
- Rouge avec n° blanc pour les Alfa Romeo toutes pilotées par des pilotes italiens, pour la Bugatti 59 de Nuvolari et les Maserati n°30 et n°32 de Siena et Tartuffi.

Après une première apparition en 1933 au Grand Prix d'Espagne Bugatti présente les types 59 qui ne sont encore qu'en version 2.8l. Elles sont équipées des fameuses roues « cordes à piano », compromis inédit entre la masse d'Alpax et la roue à fil.

Avec des moyens ridiculement inférieurs à ceux des constructeurs italiens, Bugatti n'engage officiellement que 2 voitures type 59 : n°10 et n°8. La Bugatti type 59 de Nuvolari et la Bugatti 51 de Veyron sont engagées par des écuries privées.

Sans être de véritables monoplaces avec un tonneau cover sur la partie passager, devant la concurrence, les 5 Bugatti ont un air quelque peu périmé.

Déroulement de la course

Robert Benoist endommage sa Bugatti 59 n°6 au cours de la deuxième séance d'essais et ne peut pas prendre le départ. La pole position est prise par Carlo Felice Trossi sur l'Alfa Romeo Tipo B. Dreyfus sur la Bugatti n°8 part en 3ème position sur la 1ère ligne, Nuvolari part en 5ème position sur la 2ème ligne et Jean-Pierre Wimille sur la Bugatti type 59 n°10 part en 9ème position sur la 3ème ligne.

A 13h30 le départ est donné pour 100 tours de 3,180 km.

Le monégasque Louis Chiron se fait un point d'honneur d'effectuer une grande performance devant ses compatriotes : il prend la tête dès le premier tour, sort du Tunnel devant Dreyfus et Etancelin ; Trossi et Howe s'arrêtent pour changer des bougies et Wimille pour décoincer sa commande d'accélérateur. Il s'arrête de nouveau au second tour pour arranger sa commande d'accélérateur.

Au 10ème tour, Chiron est toujours en tête devant Varzi qui a dépassé Dreyfus. Les 3 pilotes de tête sont à quelques 30 m de distance et se détachent du reste du lot. La course n'est pas aussi rapide que durant les essais, puisqu'ils tournent en plus de 2mn. Et il n'y a pas de vraie bataille.

Le freinage par câbles de la Bugatti 59 lui causait un handicap majeur tout autant que sa puissance insuffisante. C'est la cause de l'abandon de Jean-Pierre au 18ème tour, victime d'un grippage de frein après plusieurs alertes.

A mi-course Dreyfus a laissé la seconde place à la Maserati d'Etancelin devant Moll qui se rapproche inexorablement. Nuvolari pointe 5ème.

Au 60ème tour, Moll dans l'Alfa Romeo n°20 passe Dreyfus qui décide de s'arrêter pour régler son embrayage. Au 64ème tour, la Maserati d'Etancelin qui pointe 2ème accroche les sacs de

sable dans un virage, ce qui fausse une roue et le pilote est contraint de rentrer au stand à pied, sous les applaudissements du public qui n'a pas oublié sa prestation de l'an passé. Lorsque Nuvolari s'arrête au 76ème tour, René Dreyfus reprend la 3ème place qu'il ne lâchera plus. Tazio quand il repart à plus de 3 tours de retard, qu'il ne parvient pas à combler puisqu'il terminera finalement à la 5ème place.

Guy Moll pense à ce moment-là qu'il ne peut pas revenir sur Chiron et assure sa deuxième place. Chiron demeure en tête jusqu'au 98ème tour jusqu'à ce que voulant réussir un dernier tour en 1'58'' comme il l'avait annoncé avant l'épreuve et ravir ainsi ici le record du tour à Trossi, sa voiture dérape sur une tâche d'huile. Il heurte les sacs de sable et se retrouve immobilisé suffisamment longtemps pour permettre à la TipoB de Moll de le passer et de traverser la ligne d'arrivée en vainqueur malgré le redémarrage en trombe et la prise de risque inutile de Chiron. Pour avoir voulu un couronnement à sa victoire, Louis Chiron, l'enfant du pays, perd la course. Il réussit néanmoins à préserver le doublé pour Alfa Romeo.

Historical background in English

The fantastic duel of Varzi-Nuvolari in 1933 made some fans and as soon as the practices of the 6th edition of the Monaco GP takes place, all seats were sold out.

Only 4 car colours for this edition because only 4 driver nationalities:

- Green with white number for the English Howe and his Maserati #2.
- White with blue number for the American driver Straight
- Light blue with a white number, especially for the 4 Bugatti of the French Benoist, Dreyfus, Wimille and Veyron as well as the Maserati de Etancelin.
- Red with white number for the Alfa Romeo all driven by Italian drivers, for the Bugatti 59 of Nuvolari and the Maserati n°30 and n°32 of Siena and Tartuffi.

After a first appearance in 1933 at the Spanish Grand Prix Bugatti presents the types 59 which are still only in version 2.8l. They are equipped with the famous «piano strings» wheels, an unprecedented compromise between the Alpax mass and the wire wheel.

With resources ridiculously lower than those of the Italian manufacturers, Bugatti officially enters only 2 cars type 59: n°10 and n°8. The Bugatti type 59 of Nuvolari and the Bugatti 51 of Veyron are engaged by private teams.

Because they are not real one seat racing cars, the 5 Bugatti look somewhat outdated in comparison with other competitors with the tonneau cover in place of the passenger.

Robert Benoist damaged his Bugatti 59 #6 during the second test session and was unable to take the start. The pole position is taken by Carlo Felice Trossi on the Alfa Romeo Tipo B. Dreyfus on the Bugatti n°8 starts in 3rd position on the 1st line, Nuvolari starts in 5th position on the 2nd line and Jean-Pierre Wimille on the Bugatti type 59 n°10 starts in 9th position on the 3rd line.

Start is given at 1.30 pm for 100 laps of 3,180 km.

The born in Monaco Louis Chiron makes himself a point of honour to perform a great performance in front of his compatriots: he takes the lead from the first lap, leaves the Tunnel ahead of Dreyfus and Etancelin; Trossi and Howe stop to change sparks and Wimille to uncheck his accelerator control. He stops again on the second lap to arrange his accelerator command.

In the 10th lap, Chiron is still in the lead ahead of Varzi who passed Dreyfus. The 3 leading drivers are some 30 m away and stand out from the rest of the lot. The race is not as fast as during the practices, since they rotate in more than 2mn. And there is no real fight.

The cable braking of the Bugatti 59 caused a major handicap as well as its insufficient power. This is the cause of the retirement of Jean-Pierre Wimille in the 18th lap, victim of a brake seizure after several alerts.

At mid-race Dreyfus gives second place to the Maserati of Etancelin ahead of Moll who is inexorably closing in. Nuvolari is in 5th position.

On the 60th lap, Moll in the Alfa Romeo n°20 overdraws Dreyfus who decides to stop to adjust his clutch. In the 64th lap, the Maserati of Etancelin who points 2nd hits the sandbags in a bend, which distorts a wheel and the driver is forced to walk to the stand, under the applause of the public who has not forgotten his last year performance.

Guy Moll thinks at that moment that he cannot come back to Chiron and prefers ensuring his second place. Chiron stays in the lead until the 98th lap until he wants to succeed a final lap in 1'58" as he had announced before the race and thus steal here the lap record to Trossi, his car skips on an oil stain.

He strikes the sandbags and is stopped long enough to allow the Tipo B of Guy Moll to pass him and cross the finish line in victory despite Chiron's sudden restart and unnecessary risk-taking.

For wanting a coronation to his victory, Louis Chiron, the country's child, loses the race. Nevertheless, he manages to keep the double for Alfa Romeo.

Revue de presse / Press review

Source :

Source :