

Bibliographie / Bibliography

Historique en français

Historical background in English

**Bugatti T57S45
Tank
Grand Prix ACF
1937**

N°14 pilotée par / driven by Jean Bugatti
N°16 pilotée par / driven by Jean-Pierre Wimille

20/06/2023

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Bugatti type 57

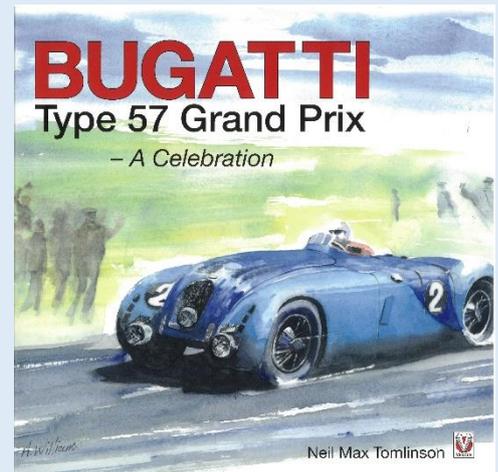
Bugatti Type 57 Grand Prix – A Celebration

Neil Max Tomlinson

Ed. Veloce

English only

ISBN 976-1-845847-89-0



Historique de la course automobile

1894-1978

Tome 2

Edmond Cohin

Collection Fanauto

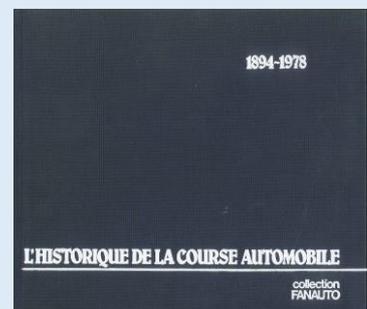
Editions Larivière

100 Ans de Grands Prix Automobiles en France (GP de l'ACF et GP de France)

Anne-Laure Bonnet, Stéphane Barbé & Roger Jonquet

Ed. L'Equipe

ISBN 2-915535329

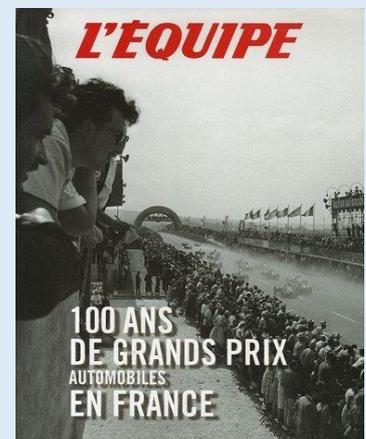


Le sang bleu - 70 ans d'histoire des voitures françaises de Grand Prix

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

Les « pur-sang » de Molsheim

Pierre Dumont

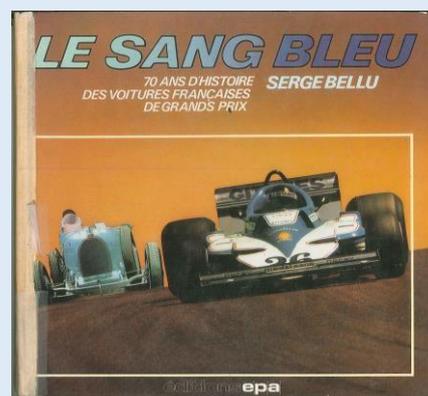
Collection « Prestige de l'Automobile »
Editions EPA

Bugatti Magnum

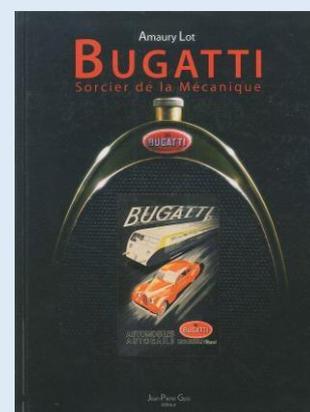
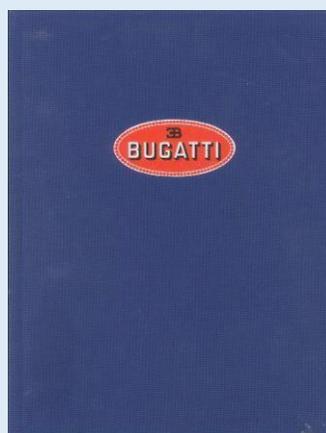
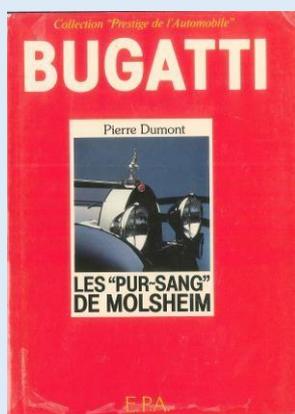
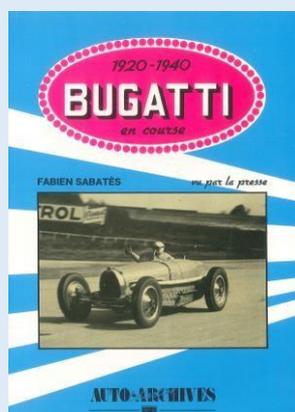
Hugh Conway / Maurice Sauzay
E.P. A Editions

Bugatti Sorcier de la Mécanique

Amaury Lot
Editeur Jean-Pierre Gyss
ISBN 2-914856-18-0



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



Historique en français

Le Grand Prix de l'Automobile Club de France est considéré comme le plus prestigieux de la saison française. C'est pourquoi il a été pesé avec un facteur de 2. Parmi les concurrents, Jean François pour Delahaye termine de développer la 145 V12. Bugatti concentre ses efforts sur 2 exemplaires de la T57 S45 avec un cadre T59 et un moteur T50B de 4.5 litres. Bugatti devait aussi être confronté à Talbot et à Delage avec une nouvelle GT compétitive.

Les voitures doivent arriver de Molsheim par la route pour participer à la course. La Bugatti de Jean-Pierre Wimille n'arrive pas à temps pour participer aux essais du jeudi. Elle se révèle la plus rapide des essais officiels du vendredi et du samedi à 5'33"0 (135,917kph). Jean Bugatti n'arrive avec la seconde voiture que le samedi. Elle est confiée aux mains expertes de Robert Benoist qui espère bien marquer quelques points au championnat, mais n'ayant pu participer aux essais fait (volontairement ?) quelques tours sur le circuit qui s'avéreront non autorisés. L'organisation disqualifie donc le pilote. « En représailles », Ettore Bugatti décide donc de retirer les deux équipages de la course. On ne reverra donc pas Robert Benoist sur un circuit ; il avait annoncé sa retraite en fin de saison peu avant les 24 Heures du Mans. Et on ne verra jamais non plus la T57S45 réapparaître.

La voiture n°14 est pilotée par Jean Bugatti qui l'amène sur le circuit de Linas-Montlhéry depuis l'usine de Molsheim. Il semble avéré maintenant que la voiture ait été impliquée dans un accident mineur de la circulation pendant le trajet. Et elle est donc retournée en l'état à l'usine. La porte du côté passager est cabossée. Le numéro 14 du côté pilote est détourné en noir. La voiture n°16 qui est pilotée par Jean-Pierre Wimille aurait probablement été aux avant-postes s'il avait participé à l'épreuve puisqu'il bat Raymond Sommer, le Sanglier des Ardennes, de 4 secondes aux essais du samedi.

De subtiles différences de positionnement des grilles avant et des crochets de levage distinguent les deux modèles. L'immatriculation temporaire de chaque voiture est inscrite à la main et à la craie sur les capots arrière des voitures et une plaque d'immatriculation mobile est ajoutée à l'avant pour faire la route jusqu'au circuit.

Etrangement les portes des côtés passagers sont cabossées différemment sur les deux modèles. Un problème aérodynamique de surpression serait-il en fait à l'origine de ces déformations ?

Historical background in English

The *Grand Prix de l'Automobile Club de France* was considered the most prestigious of the French season. Among the competitors, Jean François for Delahaye finished developing the 145 V12. Bugatti is focusing on two of the T57 S45 with a T59 chassis and a 4.5-litre T50B engine. Bugatti also had to face Talbot and Delage with a new competitive GT.

Cars must arrive from Molsheim by road to participate in the race. Jean-Pierre Wimille's Bugatti didn't arrive in time for Thursday's test. It was the fastest official Friday and Saturday test at 5:33.0 (135.917kph). Jean Bugatti only arrives with the second car on Saturday. It is entrusted to the expert hands of Robert Benoist who hopes to score some points in the championship, but having not been able to participate in the tests made (voluntarily?) a few laps on the circuit that will prove to be unauthorized. The organization therefore disqualified the driver. «In retaliation», Ettore Bugatti decided to withdraw the two teams from the race. We will not see Robert Benoist again on a circuit; he announced his retirement at the end of the season shortly before the 24 Hours of Le Mans. And we'll never see the T57S45 again.

Car number 14 is driven by Jean Bugatti who brings the car to the circuit of Linas-Montlhéry from the factory in Molsheim. It now appears that the car was involved in a minor traffic accident during the journey. So it went back to the factory. The door on passenger's side is dented. Note the number on driver's side is black outlined.

Car number 16 is driven by Jean-Pierre Wimille who would probably have been at the forefront if he had taken part in the event since he beat Raymond Sommer, the Ardennes Wild Boar, by 4 seconds in Saturday's tests.

Subtle differences in the positioning of the front grids and lifting hooks distinguish the two models. The temporary registration of the cars is hand written with chalk on the rear covers of the cars and a mobile license plate is added to the front to make the route to the circuit.

Strangely the doors on the passenger sides are dented differently on both vehicles. Would an aerodynamic overpressure problem be the cause of these deformations?