

Bibliographie / Bibliography

Historique en français

Historical background in English

Bugatti T59 Grand Prix ACF 1934

N°14 pilotée par / driven by René Dreyfus

N°16 pilotée par / driven by Robert Benoist

(4ème place – 4th place)

N°18 pilotée par / driven by Tazio Nuvolari & Jean-Pierre Wimille

01/02/2023

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Bugatti type 59

Automobile historique, no 44, janvier 2005, page 70

« GP de l'ACF 1934 »,

French only

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

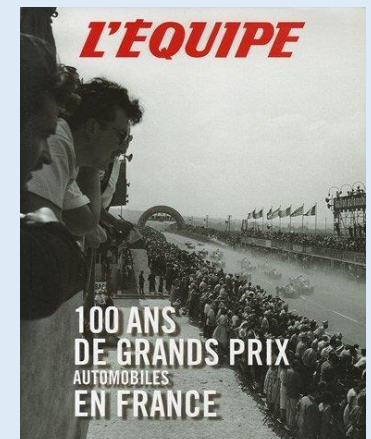
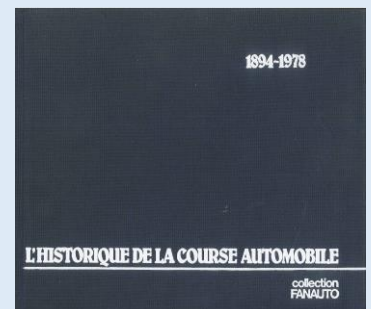
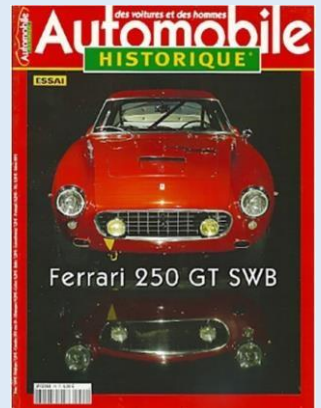
Fabien Sabatès *vu par la presse*

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

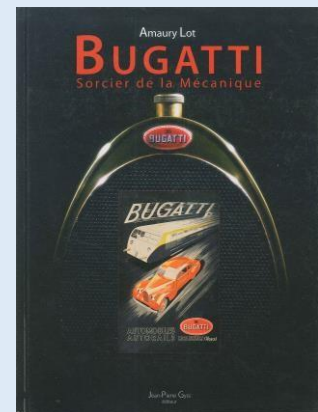
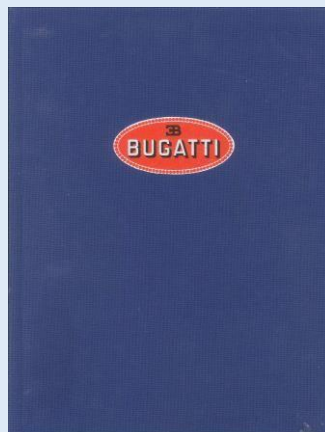
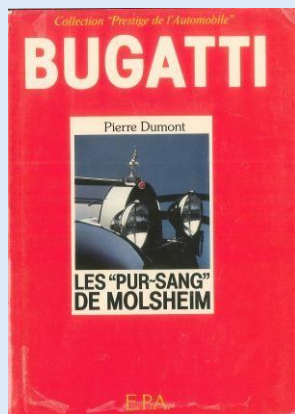
Amaury Lot

Editeur Jean-Pierre Gyss

ISBN 2-914856-18-0



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



Historique en français

Le premier Grand Prix Automobile Club de France a lieu au Mans en 1906. Bugatti fait ses débuts lors la course de 1922 sur un circuit routier public de 13 km près de Strasbourg proche du siège de Bugatti à Molsheim.

Mais de 1933 à 1937, l'Autodrome permanent de Linas-Montlhéry devient le seul hôte de l'événement : quarante tours à parcourir sur un tracé de 12,3 km.

Le Grand Prix de France de 1934 se déroule le 1^{er} Juillet et marque le retour de Mercedes-Benz au Grand Prix après 20 ans d'absence. Avec une toute nouvelle voiture, une nouvelle équipe de pilotes dirigée par Alfred Neubauer, cet effort est lourdement financé par le Troisième Reich d'Hitler.

Dix-sept voitures sont engagées par 5 équipes d'usine et la Scuderia Ferrari qui engage 3 Alfa Romeo, et 4 voitures sont non partantes. Seulement quatre voitures aussi terminent la course dont les 3 Alfa sur le podium et la Bugatti T59 n°16 de Robert Benoist.

Comme il était de coutume à l'époque en Europe, les numéros des concurrents étaient déterminés par tirage au sort. La grille est déterminée en fonction du numéro des voitures.

C'est Chiron sur Alfa Romeo en troisième ligne qui prend le meilleur départ.

Au troisième tour, Nuvolari s'arrête pour changer des bougies. Après 4 tours, il est dernier, Benoist avant dernier et Dreyfus en 8^{ème} position.

Nuvolari est contraint de s'arrêter de nouveau au 8^{ème} tour pour changer une seconde fois les bougies. C'est Jean-Pierre Wimille qui repart à sa place.

En tête de la course, la lutte entre l'Auto-Union de Hans Stuck et l'Alfa de Chiron est ardue et les records du tour tombent. La seconde Auto-Union de Montberger est la première voiture à abandonner après 10 tours de course quand sa transmission lâche. Il est suivi un tour plus tard par la Maserati de Etancelin et par la Mercedes de Brauchitsch. Fagioli sur Mercedes Benz améliore à son tour le record du tour au onzième tour.

Au 14^{ème} tour quand il essaie de passer Chiron, Fagioli se déporte à gauche, escalade le talus, endommage sa voiture et est contraint à l'abandon.

Au 15^{ème} tour, c'est la 3^{ème} Mercedes de Caracciola qui abandonne, bientôt suivie par la Bugatti de Dreyfus, compresseur hors d'usage.

Au 17^{ème} tour, la tête de course alterne entre l'Alfa de Chiron et celle de Varzi. Wimille abandonne quand la boîte de vitesse sa Bugatti casse.

Au 20^{ème} tour, il ne reste plus que 6 voitures en course dont la Bugatti T59 de Robert Benoist en avant dernière position qui ravitaille en même temps que Stuck.

Stuck, Auto-Union, dernier espoir des couleurs allemandes abandonne au 32^{ème} tour à la suite d'ennuis d'alimentation. La 2^{ème} Maserati de Zehender abandonne un tour plus tard. Il ne reste plus que les 3 Alfa et la Bugatti de Benoist en course ; très retardé à la suite de quelques ennuis qui nécessitent plusieurs arrêts au stand. Il termine à 4 tours de la gagnante.

Bien que le pilote monégasque Louis Chiron ait gagné avec une Alfa Romeo, les Mercedes Benz ont dominé la course. Les voitures allemandes de haute technologie semblaient flotter sur les bancs de béton à Montlhéry où toutes les autres voitures semblaient visiblement affectées par la surface. La mise au point terminée, les Mercedes-Benz et les Auto-Union, supérieures en puissance, deviendront bien difficiles à battre.

Historical background in English

The first Grand Prix Automobile Club de France took place at Le Mans in 1906. Bugatti made its debut in the 1922 race on a 13 km public road circuit near Strasbourg near the Bugatti headquarters in Molsheim. But between 1933 and 1937, the Linas-Monthéry Permanent Autodrome became the only host of the event: forty laps on a 12.3 km route.

The 1934 French Grand Prix took place on 1 July and marked Mercedes-Benz's come back to the Grand Prix after 20 years of absence. With a brand new car, a new team of drivers led by Alfred Neubauer, this effort is heavily funded by Hitler's Third Reich.

Seventeen cars are entered by 5 factory teams and the Scuderia Ferrari which enters 3 Alfa Romeo, and 4 cars are finally not participating. Only four cars also finished the race, including the 3 Alfas on the podium and Robert Benoist's Bugatti T59 n°16.

As it was used to at the time in Europe, the competitors' numbers were determined by draw. The grid is determined according to the cars' number.

Chiron on Alfa Romeo in the third row got the best start.

On the third lap, Nuvolari stops to change the spark plugs. After 4 laps, he is last, Benoist before last and Dreyfus in 8th position.

Nuvolari has to stop on the 8th lap to change again the spark plugs a second time. It is Jean-Pierre Wimille who takes his place at the wheel.

At the head of the race, the struggle between Hans Stuck's Auto-Union and Chiron's Alfa is difficult and the lap records are repeating. The second Montberger Auto-Union is the first car to retire after 10 laps of racing when its transmission failed. It is followed one lap later by the Maserati of Etancelin and the Mercedes of Brauchitsch. Fagioli in the Mercedes-Benz improved the lap record during lap 11.

On lap 14 when he tries to pass Chiron, Fagioli turns left, climbs the embankment, damages his car and is forced to abandon.

On lap 15, the 3rd Mercedes of Caraciolla gives up, soon followed by the Bugatti of Dreyfus, compressor out of use.

On lap 17, the race head alternates between the Alfa de Chiron and the Alfa de Varzi. Wimille gives up when the gearbox of his Bugatti breaks.

On lap 20, there are only 6 cars left in the race, including Robert Benoist's Bugatti T59 in the penultimate position, which refuels at the same time as Stuck.

Stuck in Auto-Union is the last hope of the German colors must retire on the 32nd lap following feeding problems. Zehender's second Maserati gives up one lap later. Only the 3 Alfas and the Bugatti of Benoist remain in the race; who is delayed because some problems that require several stops at the pit. He finishes four laps from the winner.

Although Louis Chiron, the driver from Monaco won with an Alfa Romeo, the Mercedes-Benz dominated the race. The high-tech German cars seemed to float on the concrete benches at Monthéry where all the other cars seemed visibly affected by the surface. Once the set-up is

completed, the Mercedes-Benz and Auto-Union, which are superior in power, will become very difficult to beat.