

**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

**21/06/2023**

# 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

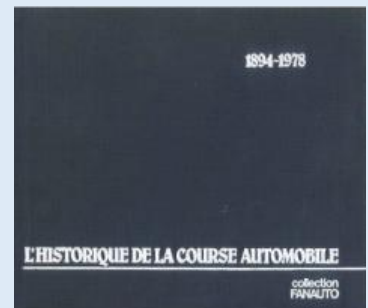
Editions Larivière

### 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

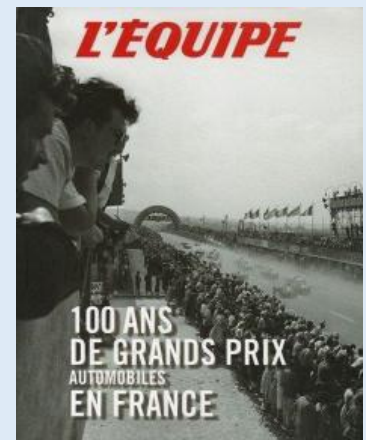


### Le sang bleu - 70 ans d'histoire des voitures françaises de Grand Prix

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

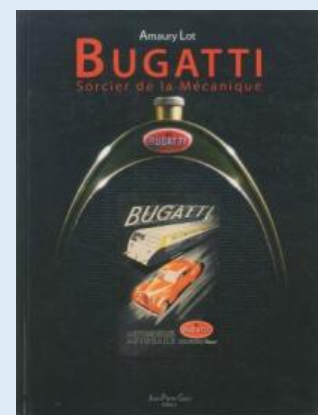
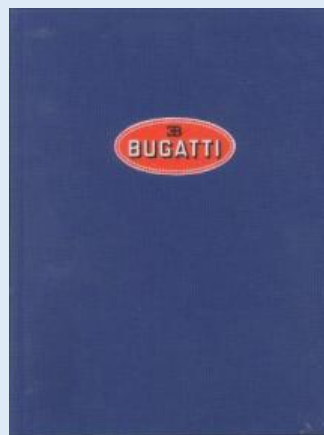
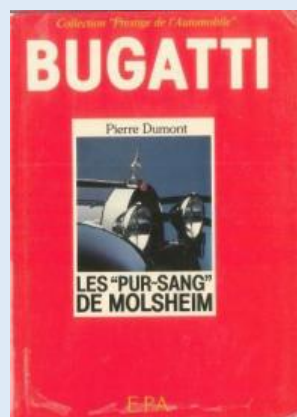
Hugh Conway / Maurice Sauzay  
E.P. A Editions

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. En 1937, il se déroule le 4 Juillet sur l'autodrome de Montlhéry.

Seize concurrents passent au pesage, mais seulement 11 prendront finalement le départ. Parmi les concurrents, Jean François pour Delahaye termine de développer la 145 V12.

Jean Bugatti concentre lui ses efforts sur 2 exemplaires de la T57 S45 avec un châssis T59 et un moteur T50B de 4.5 litres.

Les rivaux de la Bugatti étaient aussi les Talbot dont les pilotes Sommer, Comotti, Divo et Chiron espéraient faire une meilleure course qu'au Mans. Cependant, il y a eu une petite crise au sein de l'équipe Talbot. Sommer n'était pas satisfait de son contrat et a décidé de l'annuler. Il a donc financé une partie de sa participation à la course, ce qui était également le cas pour Chiron, même s'il pouvait continuer à bénéficier de la logistique de l'équipe de Mr Lago.

Et, enfin, c'était aussi le retour de Delage, avec Henri Fréret comme pilote. Louis Delage savait que toute victoire était impossible mais il voulait concevoir une GT compétitive. Delahaye l'autorise à le faire (Delahaye avait acheté Delage en 1935). Le moteur était un V12 basé sur une culasse de 135 cylindres de Delahaye, alors que le corps était un Vutotal (« Total View ») de Labourdette.

La Delahaye 135CS était la plus légère avec 950kg, devant le Talbot T150C de Sommer et Comotti, construit en 1936 avec un moteur en aluminium, qui ne pesait que 980kg. Les Talbot 150C de Divo et Chiron pesaient 1050kg car ils ont été construits en 1937 avec un moteur en fer. Le nouveau Delahaye 145 pesait 1080 kg, soit 100 kg de plus que le 135CS.

Comme la Delahaye 145, les deux Bugatti n'étaient pas terminées et elles devaient venir de Molsheim à Montlhéry par la route. La Bugatti de Jean-Pierre Wimille n'arrive pas à temps pour participer aux essais du jeudi. C'est Sommer qui pendant ces essais non officiels, a été le plus rapide en 5'34'2 (134 697 km/h).

Mais elle se révèle la plus rapide des essais officiels du vendredi et du samedi à 5'33'0 (135,917kph) seulement 0'4 devant Sommer, le Sanglier des Ardennes. Pour Fréret et le nouveau Delage, c'était un cauchemar. En fait, la voiture était trop lente pour se qualifier avec un temps de 6'20'.

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 quelques tours sur le circuit qui s'avèreront 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. 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.

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.

# Historical background in English

The *Grand Prix de l'Automobile Club de France* was considered the most prestigious of the French season. This is why it was weighed with a factor of 2. It takes place on July 4th, 1937. Sixteen cars were weighed during practice. Among the competitors, Jean François for Delahaye finished developing the 145 V12.

Bugatti also entered a new car, the T57 S45. Two cars were built with a T59 frame and a 4.5-litre unsupercharged T50B engine.

The rivals of the Bugatti were of course the Talbots whose drivers were Raymond Sommer, Gianfranco Comotti, Albert Divo and Louis Chiron who hoped to make a better race than at Le Mans. However, there was a small crisis inside the Talbot team. Sommer was not satisfied with his contract and decided to cancel it. Consequently, he financed a part of its participation to the race, which was also the case for Chiron, even if he could continue to profit from the logistics of Mr Lago's team.

And, at last, it was also the return of Delage, with Henri Fréret as a driver. Louis Delage knew that any victory was impossible but he wanted to design a competitive GT. He was authorized by Delahaye to do so (Delahaye had bought Delage in 1935). The engine was a V12 based on a Delahaye 135 cylinder head whereas the body was a Vutotal ("Total View") from Labourdette

The Delahaye 135CS were the lightest with 950kg, ahead of the Talbot T150C of Sommer and Comotti, built in 1936 with an aluminium engine, which weighed only 980kg. The Talbot T150Cs of Divo and Chiron weighed 1,050kg as they were built in 1937 with an iron engine. The new Delahaye 145 weighed 1,080kg, 100kg more than the 135CS.

Like the Delahaye 145, both cars were undeveloped and had to come from Molsheim to Montlhéry by public road. Jean-Pierre Wimille's Bugatti didn't arrive in time for Thursday's test. On Thursday, during unofficial practice, Sommer was fastest in 5'34"2 (134,697 kph). But, during official practice of Friday and Saturday, Wimille was fastest in 5'33"0 (135,917kph), only 0"4 ahead of Sommer. For Fréret and the new Delage, it was a nightmare. In fact the car was too slow to qualify with a time of 6'20".

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 race.

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.