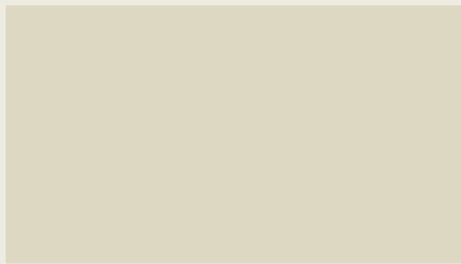


Historique en français

Historical background in English

**Bugatti 57G
24 Heures du
Mans 1937
n°2 Winner**



12.05.2016

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

L'actualité automobile Août 1936

L'actualité automobile Décembre 1936

Bugattics Summer 1986 Vol. 49 n°2

Automobiles Classiques n°34 Octobre 1989

Auto Passion n°93 Juin 1994

La vie de l'auto du 12.10. ?

La vie de l'auto du 23.11.1989

Auto Passion n°26 Août 1989

Auto Passion n°27 Septembre 1989

Bugatti Les « Pur-sang » de Molsheim Pierre Dumont E.P.A

Album Bugatti 57, Barrice Price, E.P.A

Bugatti Magnum, Hugh Conway & Maurice Sauzay E.P.A

Alpha-Auto, Monographie sur Bugatti, Ed. Grange Batelière

L'Automobiliste Bugatti n°67 Décembre 1985

Les 24 Heures du Mans 1923-1982, A.C.O

Historique en français

N°2 GAGNANTE PILOTEE PAR JEAN-PIERRE WIMILLE & ROBERT BENOIST

L'année 1937 marque le renouveau de l'Endurance : D'abord parce qu'il n'y a pas eu d'épreuve au Mans l'année précédente étant donné les événements sociaux qui ont marqué la France cette année-là. Ensuite parce que l'ACO a rendu aux voitures « Sport » leur place dans la course en répudiant les monoplaces. Les grands constructeurs français, tel Bugatti, Talbot et Delahaye sont donc de retour en nombre pour cette 14^{ème} édition des 24 Heures du Mans. La France est en 1937 à égalité numérique avec la représentation étrangère.

La Marque Bugatti n'a participé jusqu'en 1930 qu'à la première édition des 24 heures de 1923 par l'intermédiaire de 2 Brescia 16 soupapes engagées par des écuries privées. En 1930, l'unique Bugatti engagée l'était par une femme, Mme Mareuse, associée à Odette Siko.

C'est Jean Bugatti qui lance ce projet de participation au 24 Heures du Mans en 1936 en choisissant de préparer trois châssis 57S pour les faire courir en formule « sport ». Ces modèles étaient très proches des 57S de série. Le châssis sport 57G était surbaissé avec passage de l'essieu arrière à travers le châssis et raccourci (2980mm d'empattement). Elles étaient équipées d'un moteur 8 cylindres en ligne de 3257cc, double arbre à cames en tête en version « compétition » à carter sec et allumage par magnéto central. Elles possédaient les mêmes longerons, les mêmes traverses sauf la traverse centrale réalisée en plaque de duralumin découpées et rivetées.

La finition et la mise au point du moteur sans compresseur différaient. Cependant un mystère subsiste aujourd'hui à propos des moteurs Bugatti du Mans, censés être sans compresseurs en 1937, théoriquement interdits par le règlement en vigueur.

La carrosserie, mono pièce profilée en aluminium carénait entièrement la mécanique. Sa légèreté et son aérodynamisme étaient ses atouts majeurs. L'utilisation des roues de type 59 (multitude de rayons scintillant devant un disque dentelé et s'imbriquent dans la couronne de la jante) améliorait le refroidissement et facilitait l'échange des garnitures de frein. Sous le carénage, le radiateur en forme de sabot de cheval, invisible capot fermé.

En 1937 la firme alsacienne ne cache pas ses ambitions en revenant au Mans avec ses « tanks » et son équipage vainqueur Jean-Pierre Wimille, le jeune, et Robert Benoist, le vétérinaire vainqueur du Grand Prix de l'ACF de Montlhéry de 1936. A noter que la plupart des ouvrages actuels font mention à tort de l'équipe Wimille-Benoist alors que d'après les documents officiels, c'est Robert Benoist qui était désigné comme premier conducteur (brassard rouge). Une seconde voiture est engagée. Elle sera pilotée par Pierre Veyron et Roger Labric.

Les 2 Bugatti engagées en 1937 n°1 et n°2 ont semble-t-il pourtant été pénalisées sur l'échelle de départ établie dans l'ordre décroissant des cylindrées.

Au départ la Delahaye n°8 de Brunet manifeste quelques velléités offensives mais Sommer réagit et l'offensive de son Alfa Romeo n°4 entraîne la réaction immédiate de Wimille. Quelques tours lui suffisent pour battre un premier record du tour et prendre le commandement de la course. Un dramatique accident à Maison Blanche, qui coûte la vie à René Kippeurth et Pat Fairfield et élimine 6 voitures, aurait pu ralentir les 2 meilleurs pilotes. Mais lorsque Wimille confie le volant à Benoist, celui-ci s'empresse d'améliorer le record dès son second passage. A 18h30 l'équipage Benoist/Wimille a déjà doublé au moins une fois tout le monde.

Les abandons successifs de Sommer puis de la Delahaye n°11 laissent le champ libre à la Bugatti de Wimille/Benoist qui maintiennent un rythme poussé sans connaître le moindre souci. Pour Veyron-Labric, une fuite de carburant durant la treizième heure alors qu'elle pointait en 5^{ème} position et l'impossibilité de ravitailler légalement dans les délais provoquent l'abandon.

Au matin avec 15 tours d'avance sur la Delahaye de Paul-Mougin, Wimille porte le record du tour à plus de 155km/h de moyenne. Alors qu'il reste une heure de course, le record à la distance est d'ores et déjà battu par la Bugatti n°2.

En 1938 Bugatti n'engagea aucune voiture aux 24 Heures laissant le podium à Delahaye et Talbot. La carrière des Bugatti 57G fut aussi courte que brillante. En 5 sorties consécutives, elles ont à chaque fois remporté la victoire. La dernière étant l'unique voiture engagée aux 24 Heures du Mans de 1939 dans laquelle se tua Jean Bugatti, faisant des essais pour l'améliorer, et qui aurait dû être le digne successeur de son père.

Historical background in English

N°2 DRIVEN BY JEAN-PIERRE WIMILLE & ROBERT BENOIST

The year 1937 marked the renewal of the Endurance racing. First, there was no race in Le Mans the previous year due to the social events that affected France. Then, the ACO gave back to the "sports" cars their place in the race by renouncing the single-seaters. The significant French builders, like Bugatti, Talbot and Delahaye came back in great numbers for this 14th edition of the 24 Hours of Le Mans. In 1937, French entries equalled those of foreign representation.

The brand Bugatti took part in the first edition of the 24 Hours in 1923 with two Brescia 16 valve engines entered by private racing teams. Not returning again until 1930, the only Bugatti was engaged by a woman, Mrs. Mareuse and driven by herself and associated with Mrs. Odette Siko.

Jean Bugatti launched this project for participation in the 24 Hours of LeMans in 1936 choosing to prepare three chassis 57S in order to race them in the "sport" category. These models were very close to the standard cars 57S. The 57G sports chassis were pulled down

and cut (wheelbase = 2980mm). The passage of the rear axle went through the chassis. Each was fitted with an eight cylinder engine in line of 3257cc, double camshaft heading in "competition" version with a dry crankcase and ignition by central magneto. They had the same girders, the same crosspiece except the central one, created with cut and riveted Duralumin sheets. Only the finishing and adjustment of the engine without compressor was different. However, a mystery still exists today concerning Bugatti's engines in Le Mans in 1937: they were supposed to be without compressors, normally prohibited by the rules in force.

The body of the car was made of aluminium in only one part, streamlining the entire machine. Its lightness and aerodynamic shape were its major assets. The use of the type 59 wheels (a multitude of sparkle spokes in front of an indented disk which fitted into the alloy wheels), improved the cooling system and facilitated the brake lining exchange. The famous radiator looked like a horseshoe under the fairing but was not visible with the bonnet closed.

In 1937, the Alsatian firm did not hide its ambitions by coming back to LeMans with its "tanks" and its winning crew of the ACF Grand Prix of Montlhéry in 1936: Jean-Pierre Wimille, the younger driver, and Robert Benoist, the veteran winner. Most of today's books wrongly mention the team as Wimille-Benoist whereas from official's documents, it was Robert Benoist who was designated as the primary driver (red armband).

A second Bugatti was entered, driven by Pierre Veyron and Roger Labric. Both cars were normally equipped with non-supercharged engines (prohibited by the official rules). However, in 1937, the Bugatti n°1 and n°2 were penalized in the departure scale established in decreasing order of cylinders.

At the start, the Delahaye car number 8 of Brunet showed some offensive impulses, but Sommer reacted and his Alfa Romeo #4 caused Wimille's immediate response. Only a few laps were sufficient for him to beat his first lap's record and take the advantage. A dramatic crash happened in Maison Blanche which cost the lives of René Kippeurth and Pat Fairfield's and eliminated 6 cars. This should have slowed the 2 best drivers but when Wimille gave the steering wheel to Benoist, this one succeeded to improve the record as soon as he finished his second lap.

At 6:30 pm the crew Benoist/Wimille had already overtaken and lapped all the other cars at least once. The successive withdrawals of Sommer in Alfa car number 4 and then Delahaye car number 11 left Wimille and Benoist's Bugatti a clear field. They maintained a strong rhythm without encountering any problems.

The Bugatti car number 1 of Veyron-Labric suffered from a fuel leak during the 13th hour while it was in the fifth position. The impossibility of a legal refueling in deadlines obligated its withdrawal. In the morning and 15 laps ahead of the second place Delahaye, car number 14 of Paul-Mougouin, Wimille won the final lap record with an average of 155km/h. And with one hour of racing remaining, the distance record was already broken by the Bugatti car number 2.

In 1938, Bugatti did not enter any car in the 24 Hours of Le Mans, leaving the podium to Delahaye and Talbot. The Bugatti's 57G career was as short as it was brilliant. In 5 consecutive races they won each time. Their last race in the 24 Hours of Le Mans was in 1939. Only one car was entered in Le Mans 1939 and it won the race. Jean Bugatti died in this car in September 1939, while testing the car to make further improvements in it. He had been predicted to be the honourable successor of his father.