

32

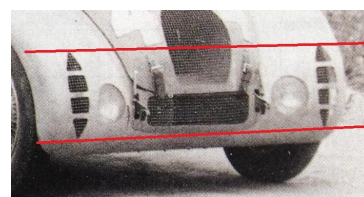
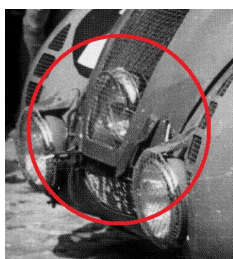
BUGATTI 57 G TANK



n°2 : Jean-Pierre Wimille & Robert Benoist
Gagnante & 1er indice de Performance
Winner & 1st performance index

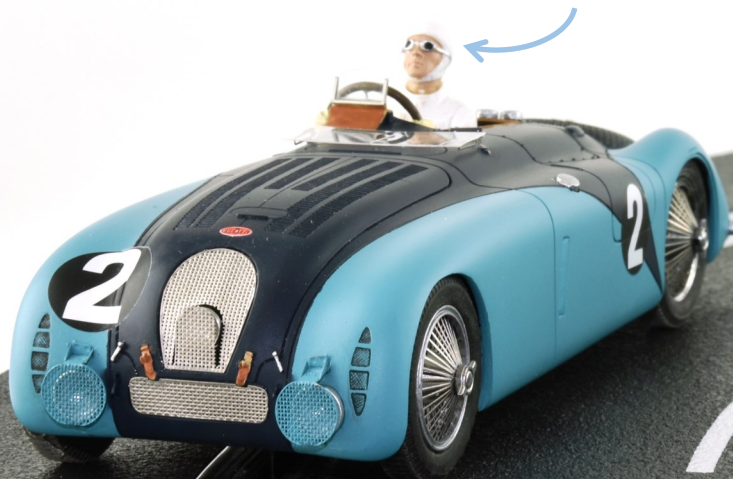


n°1 : Roger Labric & Pierre Veyron
Abandon 130 tours / Retired after 130 laps



ROBERT BENOIST

PIERRE VEYRON



24 HEURES DU MANS 1937

Caractéristiques / Technical Specifications

Carrosserie en résine polyuréthane / body cast in polyurethan resin

Moteur longitudinal / inline engine

Nouveautés version évolution / New on « evolution » version

Châssis ABS injecté / injected ABS chassis

Couronne / inline crown : Slot.it ref.GO24al

Jantes alu à l'arrière / rear aluminum turned rims with M2 screws

Figurine incluse / included figurine

Peinture mat / matt painting

Poids : 88 g

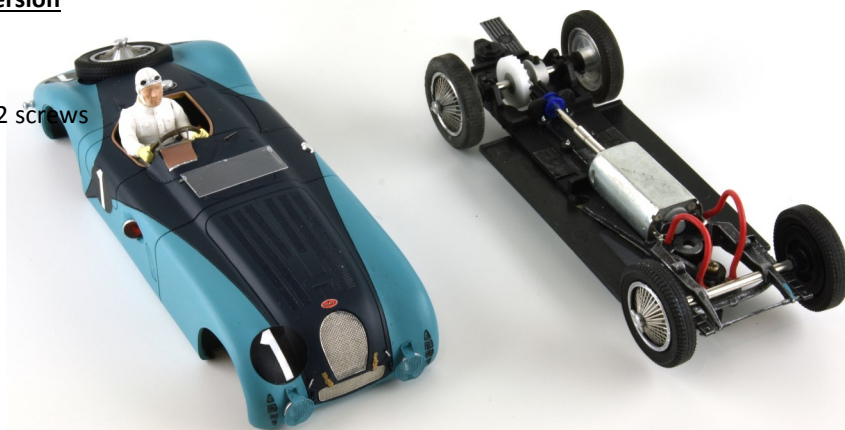
Ref. 132010EVO/2M

Ref. 132074M



3 700474 500316

3 700474 500323



Historique / Historical background

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 en position avant, fréquent à l'époque, double arbre à cames en tête en version « compétition » à carter sec et allumage par magnéto central.

La carrosserie, mono pièce profilée en aluminium carénait entièrement la mécanique. L'utilisation des roues de type 59 améliorait le refroidissement et facilitait l'échange des garnitures de frein. Sous le carénage, le radiateur en forme de sabot de cheval, était invisible capot fermé. Les 2 voitures qui de prime abord semblent identiques sont différentes à l'avant : la calandre est ouverte sur le phare de la n°2, et la découpe des capots est différente, ce détail est d'ailleurs souligné par la différence de couleur sur la n°1.

En 1937 la firme alsacienne ne cache pas ses ambitions en revenant au Mans avec ses « tanks » et deux voitures sont engagées par l'écurie Roger Labric qui prend d'ailleurs le volant de la voiture n°1 associé à Pierre Veyron. L'équipage de la n°2 se compose de Jean-Pierre Wimille, le jeune et déjà prometteur, et Robert Benoist, le vétéran, vainqueurs du Grand Prix de l'ACF de Montlhéry de 1936.

Au départ la Delahaye n°8 de Brunet manifeste quelques velléités mais Sommer réagit et l'offensive de son Alfa Romeo n°4 entraîne la réaction immédiate de Wimille. Quelques tours suffisent à ce dernier pour battre un premier record du tour et prendre le commandement de la course que seuls le mauvais temps et des accidents nombreux perturberont (un peu). Pour Veyron-Labric, une fuite de carburant durant la treizième heure alors qu'ils pointaient en 5^{ème} position et l'impossibilité de ravitailler légalement dans les délais provoquent leur abandon.

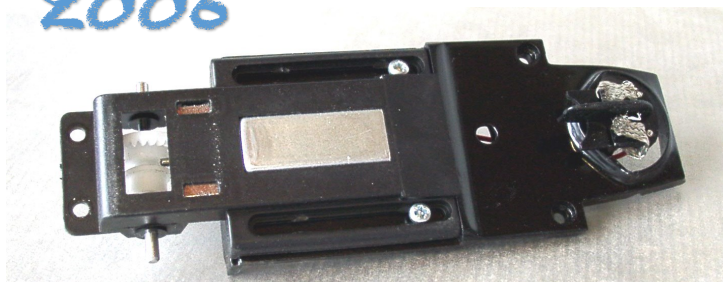
The 57G sports chassis were pulled down and cut (wheelbase = 2980mm). The passage of the rear axle went through the chassis. Each was fitted with an eight cylinder engine in line of 3257cc, double camshaft heading in "competition" version with a dry crankcase and ignition by central magneto.

The body of the car was made of aluminium in only one part, streamlining the entire machine. The use of the type 59 wheels improved the cooling system and facilitated the brake lining exchange. The famous radiator looked like a horse-shoe under the fairing but was not visible with the bonnet closed. At first glance the two cars looked identical. But the fronts were different: the front grid is opened on the front headlamp on car number 2, and the cut of the front hoods were different, this detail was underlined but the different colour on car number 1.

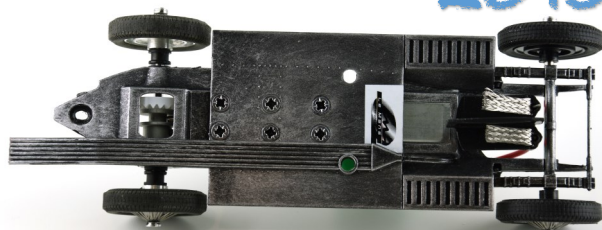
In 1937, the Alsatian firm did not hide its ambitions by coming back to LeMans with its "tanks" and two cars are entered by the Labric Team, whose director took place into car number 1 associated with Pierre Veyron and its winning crew of the ACF Grand Prix of Montlhéry in 1936: Jean-Pierre Wimille, the younger and promising driver, and Robert Benoist, the veteran winner.

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. Only bad weather and (numerous) accidents could disturb them. 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 refuelling in deadlines obligated its withdrawal.

2006

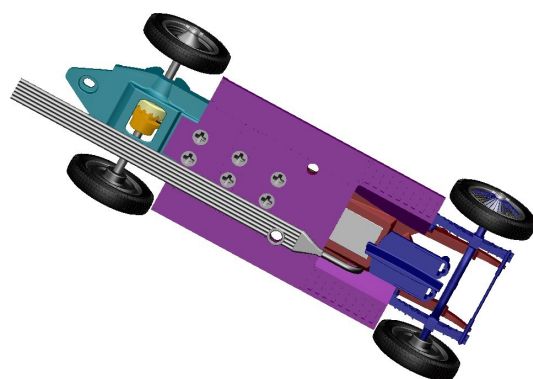


2018



La Bugatti 57G que nous avons fabriquée en 2006 était équipée d'un châssis résine associé à un berceau moteur MRRC. La nouvelle version « EVO » que nous proposons maintenant est constituée d'un châssis complet en ABS injecté dessiné par nos soins spécialement pour ce modèle. Son dessin reprend le plus fidèlement possible le châssis de la vraie voiture et comme sur les modèles de l'époque nous avons choisi de laisser le moteur à l'avant. La miniature passe ainsi de 122g à 88g. Sur la piste de slot, les sensations sont les mêmes que pour les pilotes Bugatti de 1937.

La carrosserie n'a subi aucune modification d'aspect. La publication d'une nouvelle photo nous montre clairement cependant l'ouverture de la calandre sur la n°2. Quant à la n°1, la position à l'avant des grilles et la découpe du capot différent de la voiture n°2



The Bugatti 57G Tank we produced in 2006 was fitted with a resin chassis completed with MMRC motor mount. The new « EVO » version we now propose is composed of a complete ABS injected chassis designed by Benoît Moro especially for these references. The design resumes as accurate as possible the chassis of the real car and as on real cars of this time we chose to keep on the slot car the engine in front. The miniature loses weight of 34g, passing from 122 to 88. On slot track, the feelings are same as for a Bugatti's driver in 1937.

The body shape is same as in 2006 for the outside, the inside must be adapted to new ABS chassis. A new published picture obviously shows the opening of the radiator grill on car number 2. Concerning car number 1, in front the position of the grids and the cut of the hood are different from car number 2.

Articles associés / Associated items



Ref. SPA132020EVO



Ref. ENG132050-DHV

JEAN-PIERRE WIMILLE



Ref. FLM132059M