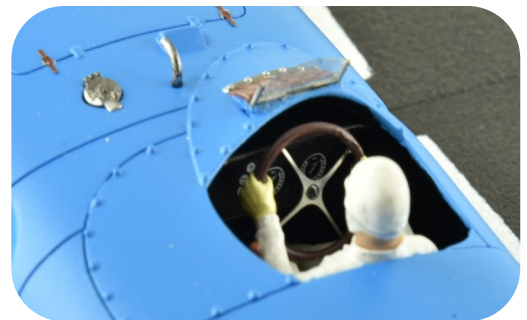
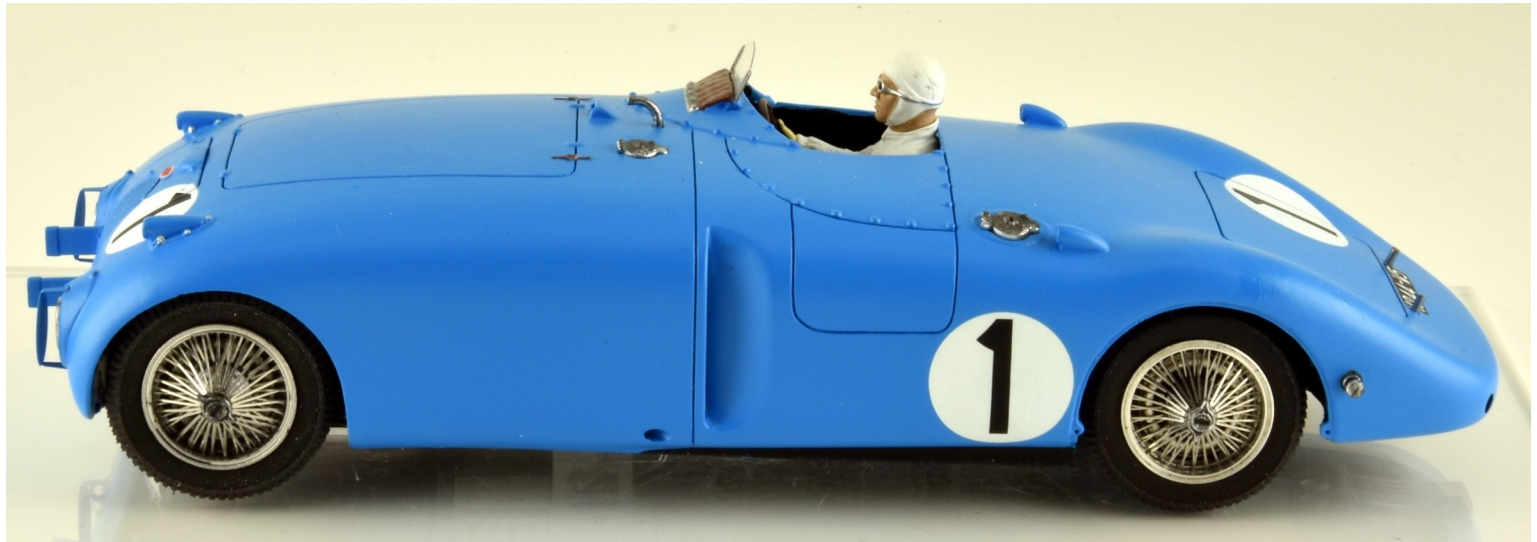


32

BUGATTI 57C TANK WINNER



24 HEURES DU MANS 1939

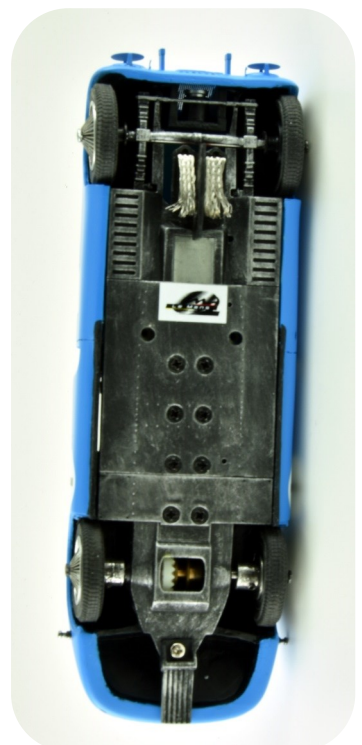


n°1 : Jean-Pierre Wimille & Pierre Veyron



Ref. FLM132025M

Ref. FLM132059M



Caractéristiques / Technical Specifications

Carrosserie en résine polyuréthane / body cast in polyurethan resin

Moteur longitudinal à l'avant comme sur la vraie voiture / inline engine at the front as on the real car

* Châssis ABS injecté avec entretoise additionnelle pour atteindre la longueur / injected ABS chassis with additional spacer to reach the length.

* Palier en bronze pour améliorer la transmission mécanique / Bearing in bronze to improve the transmission

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

Peinture mat / matt painting

* Couronne / inline crown : Slot.it ref.GO24al or equivalent

Poids : 108 g

Ref. 132011EVO/1M



*** NOUVEAU / NEW**



Historique / Historical background

Si en 1937, Bugatti avait choisi d'inscrire deux 57S carrossées en tank avec moteur de compétition 57G et avait donné à la maison Bugatti un succès haut la main, en 1939, la course s'annonce plus difficile.

Pour Bugatti une victoire au Mans ne pouvait être vraiment exploitée que si la voiture victorieuse était déclarée par le constructeur du même type que celui offert à la clientèle. Jean Bugatti avait déclaré que la voiture standard excepté le régime maximum de 5000 tours, les roues fils corde à piano (type 59) et un carburateur différent.

Le châssis type 57, préparé pour cette épreuve comportait cependant un moteur 57G avec compresseur et une carrosserie spéciale encore plus « tank » qu'en 1937 dont les prises d'air à l'avant permettaient le refroidissement des freins hydrauliques.

Bugatti est de retour mais la résistance s'est organisée. Dès le départ la lutte est sévère entre Bugatti, Delahaye, Delage et Talbot. Pendant les premières heures, la tête est disputée par la Talbot n°3 de Chinetti-Mathieson, la Delage n°21 de Gérard-Monneret et le Delahaye n°15 de Mazaud-Mongin. La Bugatti n°1 est en 4ème position suivie de la Delage n°22 de Loyer-Hug et de la Delahaye n°19 de Chaboud-Giraud-Cabantous.

Au lever du jour, un incendie contraint la Delahaye n°15 à l'abandon alors qu'elle était en seconde position. La Delage n°21 de Gérard-Monneret est toujours en tête et a déjà engrangé de nombreuses primes horaires, suivie de la Talbot n°33, de la Bugatti de Wimille-Veyron, de la Delage de Loyer-Hug et des deux Lagonda n°5 et n°6 engagées.

Malheureusement, vers 8h du matin la Talbot de Chinetti-Mathieson doit abandonner à la suite d'un éclatement de pneu provoquant une sortie de route et l'endommagement de la direction. La Bugatti maintient assez longtemps une seconde position très proche de la Delage, puis prend un certain retard (5 tours) à la suite de petits ennuis mécaniques. Elle doit même marquer un temps d'arrêt aux Hunaudières. Le moteur a même chauffé car la voiture roule sans son carénage inférieur. Mais à son tour la Delage est ralentie par des ennuis mécaniques, la Bugatti rattrape son retard, dépasse la Delage et augmente son avance pour terminer victorieusement avec 3154.76 Km au compteur.

Pour Jean-Pierre Wimille, c'est une seconde victoire au Mans en deux participations. Il ne cumule pas la victoire de l'indice à la performance comme en 1937 qui revient à la S.i.m.c.a Huit n°39 qui termine à la 10ème place.

La 57C devait être revue pour les prochaines 24 Heures. La mort de Jean Bugatti en août 1939 au volant de cette même voiture en faisant un dernier essai avant un Grand Prix de la Baule qui ne fut jamais couru et la guerre mirent fin à ces projets.

If, in 1937, Bugatti had chose to enter two 57S cars, in tank configuration with competition 57G engine and granted to the Bugatti company a beautiful success, in 1939, the race was announced as more as difficult.

A victory in LeMans could be really exploited only if the victorious cars were declared by the manufacturer of the same type as that sold to the customer. Jean Bugatti had declared it was a standard model except the engine rpm of 5000, spoked wheels (type 59) and a different carburetor.

However the chassis type 57 prepared for this test was composed of an engine 57G with compressor, a special body even more tank that in 1937 which air intakes in front allowed the cooling of the hydraulic brakes.

Bugatti is back but the competition is organized. From the start, the fight is hard between Bugatti, Delahaye, Delage and Talbot. During the first hours racing the lead of the race is disputed by the Talbot #3 of Chinetti-Mathieson, the Delage #21 of Gérard-Monneret was leaded, nearly followed by the Talbot #3 of Chinetti-Mathiseon. The Bugatti of Wimille-Veyron is fourth nearly followed by the Delage #22 driven by Loyer-Hug and the Delahaye #19 of Chaboud- Giraud-Cabantous.

When sunrise Delahaye car #15 must give up when fire starts while it was in second position. Delage car #21 of Gerard-Monneret is the leader and has already collected many hourly bonuses. It is followed by Talbot car #33, the Bugatti #1 of Wimille -Veyron, then Delage of Loyer-Hug and both Lagondas entered #5 and 6.

Unfortunately around 8 am the Talbot of Chinetti-Mathiseon must withdraw : because of a puncture the car went off and damaged the steering. The Bugatti could keep during a long time the second position behind the Delage #21, then took delay consequently to mechanical troubles . The Bugatti must even stop on the Hunaudières to cool the engine overheated and despite the car runs without the lower body hood. When Delage #21 is slowed down by mechanical problems, the Bugatti catches up, overtakes it and increases the gap to cross the finish line first after 3154.76km. On 42 entered cars only 20 have seen the checkered flag.

For Jean-Pierre Wimille it is a second victory for two participations. The teammates do not win the performance index as in 1937 which is won by the S.I.M.C.A Huit #39 that crosses the finish line in 10th position.

The 57C should have been reviewed for the next 24 Hours Lemans race. Jean Bugatti's death in August 1939 in this car while he was testing it for a last practice before the La Baule Grand Prix that was in fact never born, and the Second World War put an end to their projects.