

32

BUGATTI T57 S45



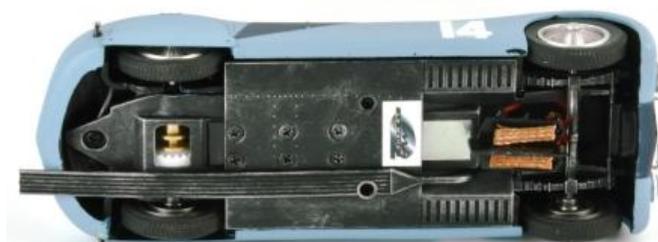
# GRAND PRIX DE L'A.C.F.



1937

n° 14 pilotée par / driven by  
Jean Bugatti

n° 16 pilotée par / driven by  
Jean-Pierre Wimille



## Caractéristiques / Specifications :

Carrosserie / Body : Résine polyuréthane  
Châssis / Chassis : ABS injecté / injected ABS  
Jantes / Rims : 4 jantes alu avec vis M2  
4 Aluminum rims with M2 screw  
Moteur / Engine : Longitudinal à l'avant / Front inline  
Couronne / Crown : Corona offset Z23 LMM  
Pignon 10 dents en bronze / brass 10-teeth pinion  
Tresses en cuivre / copper braids  
Poids / Weight : 94 g



Ref. 132099/14M

Ref. 132099/16M



## Historique / Historical background :

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 et, enfin, c'était aussi le retour de Delage.

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.

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'avéreront 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.

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 and, at last, it was also the return of Delage.

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.

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.

