



Nouvelle gamme de modèles statiques montés à l'échelle 1/18ème moulés en résine polyuréthane et polyester. Pour des raisons de finesse et de réalisme un certain nombre de pièces sont aussi injectées, en ABS ou ABS souple, telles que les pneus, les jantes, train avant... puis chromées. Chaque modèle est « piloté » par un personnage dont la position et la tenue sont basées sur des documents et ou photos originaux.

New range of handbuilt models in scale 1/18 cast with polyurethane and polyester resin. For accuracy reasons some parts are also injected in ABS or soft ABS like tires, rims, front track suspension and axle and then chromed plated. Each miniature is supplied with a driver in a realistic position mainly based on original documents.



Pour ces trois modèles le décor est moulé en résine. Il reproduit la chaussée d'une rue pavée des années 1930's. Un morceau de avec une bouche de caniveau. Du côté opposé, estampillée du logo original de LE MANS miniatures.

Il reproduit la chaussée d'une trottoir se situe en haut à droite la plaque d'égout patinée est

For these three models, the basis is made of resin. It represents the pavement of a street of the 1930's. We can see a gutter and a manhole cover. A look closer shows a special engraving stamped with LE MANS miniatures original logos of 1991.

La boîte qui sert d'écrin à ce nouveau projet a aussi été l'objet d'une collaboration avec Erika Bienabé pour l'illustration principale. Le graphisme reprend l'esprit de la nouvelle boîte des modèles au 1/32ème dans un camaïeu de rouge orangé plus chaud et en liaison avec le nouveau boîlage de nos productions de kits au 1/87ème, d'accessoires et de figurines.

Pour ouvrir la boîte il suffit de tirer sur la languette et de faire glisser le couvercle. Ensuite pour sortir le modèle de la boîte, il faut aussi simplement faire glisser le socle hors de la boîte dont le pan avant s'ouvre.

The packaging that serves as the box for this new project was also the subject of a collaboration with Erika Bienabé for the main illustration. The graphic has the same spirit as the one of the new for for 1/32 scale slot model cars in a shade of orange red warmer and is in connection with the new paperboard box of our productions of kits to 1/87th, accessories and figurines for the other colour and lines.

To open the box just pull on the cloth tab and slide the sleeve cover. Then to get out the model for the bottom, slide the base out the side automatically opened.



BUGATTI 59

1934 - CHASSIS N°59124



The Bugatti type 59 is regarded by many as the most beautiful Grand Prix car in history because of its outstanding lines but also many details such as the drilled chassis, the perfectly shaped aluminum panel over the cockpit and the design of the wheels (referred to as "piano wire wheels") an unprecedented compromise between the Alpax mass and the wire wheel.

The particular construction of the bodywork, composed of 2 riveted half-hulls, creates a thin ridge. A tonneau cover hides the passenger side. Another specificity of this car is also the 5° angle of the front wheels which was the solution found to improve the turning radius and road holding of the car.

This Type 59 Grand Prix chassis #59124 has remained in very original condition and it is arguably the best-surviving example of the model like the black restored model owned by the fashion designer Ralf Lauren. We have reproduce the model as we saw it at the Rétromobile in Paris in February 2016.

La Bugatti type 59 est souvent considérée comme la plus belle voiture de GP de l'histoire en raison de ses lignes exceptionnelles, mais aussi de nombreux détails tels que le châssis percé, le panneau en aluminium parfaitement façonné sur le cockpit et la conception des roues (appelées "roues de fil de piano") à rayons métalliques, compromis inédit entre la jante en Alpax massif et les rayons filaires.

La construction particulière de la carrosserie composée de 2 demi-coques rivetées lui dessine une fine arête dorsale. Un tonneau cover dissimule le côté passager. Une autre particularité de cette Bugatti 59 est aussi l'angle de 5° des roues avant qui était la solution trouvée pour améliorer le rayon de braquage et la tenue de route de la voiture.

Cette type 59 Grand Prix châssis n°59124 est restée dans son jus et c'est sans doute l'exemplaire le mieux conservé avec le modèle noir restauré par le couturier designer Ralf Lauren. Nous avons reproduit le modèle tel que nous avons pu le voir à l'occasion du salon de Rétromobile en Février 2016.



118001M/LB



BUGATTI 59

GRAND PRIX AUTOMOBILE

1934

MONACO



Based on the road version, the race versions have been modified significantly. In order probably to give priority to accessibility in case of repair needs, the body cut has been revised and the rear ridge has disappeared. The fuel tank caps are now screw-type and not hinged. The blades are also longer because a mesh was used to lock and unblock them.

The Monaco Grand Prix takes place on 6 April 1934. La Scuderia Ferrari's Carlo Trossi Alfa Romeo tipo B° 22 takes pole position.

The T59 of French pilots René Dreyfus and Jean-Pierre Wimille are entered by the Bugatti factory.

The French driver René Dreyfus's car No. 8 is blue colored. There is no fuel tank to his left but fuel transfer pipes. Dreyfus's nickname was tactician. He starts third and finishes third.

The Wimille No. 10 car starts in 9th position and retires after only 18 laps due to brake problems.

The Type 59 n°28 is in the Italian colours since it is driven by Tazio Nuvolari who entered the car himself. It should be noted that he left the Scuderia violently at the end of 1933. An additional fuel tank appears to the left of the driver. He wears a brown leather outer jacket on the driver suit. He is 5th position on the starting grid. While he is in 3rd place, he is slowed down by brake problems and finishes 5th two laps behind the winner Guy Moll on the Alfa Romeo tipo B n°20 while the n°22 had to give up 5 laps before the end.

Ref. FLM118035



118002/28M





Basée sur la version civile, les versions compétition ont subi des modifications significatives pour s'adapter aux conditions de course. Pour probablement privilégier l'accessibilité en cas de besoin de réparation, la découpe de la carrosserie a été revue et l'arête dorsale arrière a disparu. Les bouchons de réservoirs d'essence sont maintenant à vis et non plus à charnière. Les pales sont d'ailleurs allongées car on utilisait un maillet pour les bloquer et débloquer.

Le Grand Prix de Monaco a lieu le 6 avril 1934. C'est l'Alfa Romeo tipo B n° 22 de Carlo Trossi engagée par La Scuderia Ferrari qui prend la pole position.

Les T59 des pilotes français René Dreyfus et de Jean-Pierre Wimille sont engagées par l'usine Bugatti. La voiture n°8 du pilote français René Dreyfus est de couleur bleue. Il n'y a pas de réservoir d'essence à sa gauche mais des tuyaux de transfert d'essence. Dreyfus avait pour surnom le tacticien. Il part en 3^{ème} position et termine 3^{ème}.

La voiture n°10 de Wimille part en 9^{ème} position et abandonne après 18 tours seulement en raison de problèmes de frein.

La Type 59 n°28 est aux couleurs italiennes puisqu'elle est pilotée par Tazio Nuvolari qui a engagée lui-même la voiture. Il faut noter qu'il a quitté violemment la Scuderia à la fin de l'année 1933. Un réservoir additionnel d'essence apparaît à la gauche du pilote. Il porte une surveste en cuir marron sur sa combinaison. Il prend la 5^{ème} position sur la grille de départ. Alors qu'il pointe à la 3^{ème} place, il est ralenti par des problèmes de frein et termine 5^{ème} à deux tours du vainqueur Guy Moll sur l'Alfa Romeo tipo B n°20 alors que la n°22 a dû renoncer 5 tours avant la fin.



Disponibles à partir de fin 2021

Available from 12/2021

118002/8M

