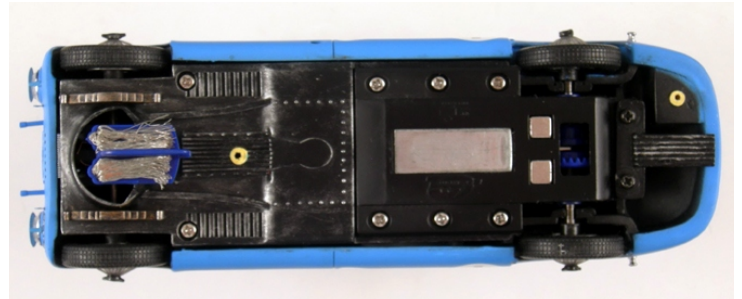


BUGATTI 57C n°1 24 Heures du Mans 1939



Probablement la voiture la plus longue de l'histoire  
des 24 Heures du Mans !

*Probably the longest car in Le Mans' story !*

Longueur / length : 16.4 cm

Longueur réelle / real length : 5.25 m

N°1 : Jean-Pierre Wimille & Pierre Veyron



# Caractéristiques / Specifications :

Carrosserie & châssis / Body & chassis : résine polyuréthane / polyurethan resin  
Moteur longitudinal / inline motor mount  
Peinture polyuréthane / polyurethan painting  
Jantes & pneus injectés / injected rims and tires  
Poids / Weight : 122 g

Modèle fabriqué sous licences Bugatti et ACO-24 Heures du Mans  
Modèle manufactured under Bugatti and ACO-24 Heures du Mans licenses

## A regarder de plus près... Look at closer...

*Les roues à rayons avec pneus sculptés / the spoked wheels with engraved tires...  
Le bleu mat comme en 1939 / the matt blue painting as in 1939*

## Historique / Historical background :

If, in 1937, Bugatti had chosen 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.

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

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 and the Delahaye #15 of Mazaud-Mongin. The Bugatti #1 is in 4th position nearly followed by the Delage #22 of Loyer-Hug and those #19 of Chaboud-Giraud-Cabantous.

When the sun raised the Delahaye #15 must retire. Around 8 am the Talbot of Chinetti-Mathieson must withdraw too. The Bugatti could finally keep the second position then took delay consequently to mechanical troubles. But in its turn the Delage was slowed and the Bugatti could make up for its wasted time, then overtook the Delage and increased the gap to finish first after 3154.76 km.

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 a La Baule Grand Prix that was in fact never born, and the Second World War put an end to their projects.

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

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

Pendant les premières heures, la tête est disputée par la Talbot n°33 de Chinetti-Mathieson, la Delage n°21 de Gérard-Monneret et la 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 levé du jour, la Delahaye n°15 abandonne finalement. Vers 8h du matin, la Talbot n°3. La Bugatti maintient alors la seconde position puis reprend un certain retard à la suite de petits ennuis mécaniques. Mais à son tour c'est la Delage qui est ralentie, la Bugatti rattrape donc son retard, la dépasse et augmente son avance pour terminer victorieusement avec 3154.760 km au compteur.

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.

## Emballage / Packing :



180 x 100 x 80

## Monté / built

Réf. / Item number : 132011M

Code barre / barre code : 3700474500231