L'HISTOIRE DE BUGATTI AUX 24 HEURES DU MANS



Cette année, la course des 24 Heures du Mans, réputée comme l'épreuve automobile la plus prestigieuse au monde pour ses voitures et ses pilotes, célèbre son centenaire. Au cours de ces 100 années d'histoire, la légende de Bugatti est étroitement liée depuis la toute première course en 1923.

Lors de cette année d'inauguration, Bugatti a inscrit deux Brescia 16S, dont l'une était pilotée par Max de Pourtalès et Sosthène de La Rochefoucauld. La Brescia était réputée pour sa légèreté et sa fiabilité sans compromis, se distinguant à une époque où de nombreuses voitures de course étaient encombrantes et peu maniables. Malgré des conditions météorologiques pluvieuses tout au long des 24 heures de la course, la Brescia pilotée par de Pourtalès et de La Rochefoucauld se classe parmi les dix premiers. Ce début prometteur révèle ainsi le formidable potentiel de Bugatti dans le domaine des courses d'endurance.
En 1930, Bugatti fait son retour sur le circuit de la Sarthe, où se déroulent encore aujourd'hui les 24 Heures du Mans, avec une Type 40 engagée par la propriétaire privée Odette Siko. Ce qui rend cet événement remarquable est le duo exclusivement féminin qu'Odette Siko et sa coéquipière

Marguerite Mareuse formaient, à une époque où beaucoup doutaient des capacités des femmes à accomplir une course automobile aussi exigeante. Cependant, grâce à leur détermination et leur talent, ces deux pionnières ont été propulsées par leur Bugatti Type 40 et ont obtenu une honorable septième place. Leurs exploits au Mans ne font qu'illustrer les nombreuses femmes audacieuses qui ont participé au plus haut niveau du sport automobile au volant de véhicules Bugatti ainsi qu'aux côtés d'icônes telles que Hellé Nice et Eliška Junková.

Au fil des années, Bugatti connaît des résultats contrastés lors des 24 Heures du Mans. Malgré une série de performances solides — une sixième place en 1932, une neuvième en 1934 et une quatorzième en 1935 — tous les éléments nécessaires pour monter sur le podium du Mans ne se sont jamais alignés. Cependant, tout va changer de façon spectaculaire en 1937.

Suite aux nouvelles règles établies par les organisateurs des 24 Heures du Mans en 1936, Bugatti entreprend rapidement la construction d'un nouveau véhicule de course, la Type 57 Grand Prix. Cette voiture, spécialement conçue pour les compétitions automobiles de haut niveau, est propulsée par un moteur huit cylindres en ligne de 3 266 cm^3, développant une puissance de 170 PS. Le châssis a été méticuleusement conçu avec des perforations afin de réduire son poids de manière cruciale. Elle était également dotée d'une large carrosserie aérodynamique, en alliage de magnésium qui enveloppait les roues. Cette forme distinctive lui a valu le surnom affectueux de « Tank ». Sur la légendaire ligne droite du circuit de la Sarthe, elle a atteint une vitesse de pointe impressionnante de près de 220 km/h (135 mph).

Grâce au talent exceptionnel du pilote français Jean-Pierre Wimille, la puissance de la Type 57G Tank est pleinement exploitée. En 1937, associé à Robert Benoist, l'un des meilleurs pilotes français de l'entre-deux-guerres, Wimille a conduit la voiture vers une victoire éclatante. Ils franchissent la ligne d'arrivée après avoir parcouru près de 100 kilomètres de plus que la voiture classée deuxième, témoignant ainsi du génie technique et de l'esprit pionnier de Bugatti. Cette victoire ne représente pas seulement la première pour Bugatti au Mans, mais marque l'établissement d'un nouveau record de distance par Wimille et Benoist, qui ont parcouru 3 287 kilomètres lors de cette course, laissant une empreinte indéniable dans l'histoire.

La maîtrise de la Type 57G par Wimille est loin d'être épuisée. Bien que Bugatti doive se retirer de la course de 1938 en raison de problèmes techniques, le pilote Wimille et la marque de Molsheim font leur retour sur le circuit du Mans en 1939, cette fois avec Pierre Veyron comme copilote, au volant de la Type 57C, une version évoluée de la Type 57G.

Sous la carrosserie aérodynamique de la Type 57C se cache cette année un moteur huit cylindres amélioré développant environ 200 PS. Ce moteur permet d'atteindre des vitesses supérieures à 255 km/h en ligne droite. De plus, grâce à diverses améliorations, Bugatti est parvenu à réduire le poids du capot rond. L'essieu arrière, le vilebrequin et d'autres pièces ont également été optimisés.

Dès le début de la course, la Bugatti est confrontée à une forte concurrence de la part de Raymond Sommer, au volant d'une nouvelle Alfa Romeo. Ce dernier prend rapidement la tête de la course, mais le pilote Bugatti fait preuve d'un talent exceptionnel en adoptant des trajectoires précises dans les virages, tout en préservant ses pneus et ses freins. Durant la nuit, les voitures ne cessent d'accélérer. La lutte intense entre Sommer et Wimille pour la première place est bientôt rejointe par Louis Gérad et Georges Monnert, pilotes de Delage. Malheureusement, leur voiture de course ne résiste pas à l'effort. Le lendemain matin, un problème moteur les contraint à s'arrêter dans les stands. Pendant ce temps, Pierre Veyron continue sa course, poussant la Type 57C Tank à chaque tour de piste.

Avec une distance de piste de près de 13,5 kilomètres par tour, Wimille et Veyron ont parcouru 3 354 kilomètres, soit 247 tours en 24 heures, ce qui leur a valu une victoire impressionnante. La Bugatti a atteint une vitesse moyenne de 139 km/h, la deuxième voiture de course a été distancée de trois tours et la troisième de neufs tours. Sur les 42 véhicules ayant pris le départ, seulement 20 ont franchi la ligne d'arrivée. Ettore Bugatti a déclaré plus tard que les mécaniciens n'ont jamais eu besoin d'ouvrir le capot pendant la course, témoignant de la fiabilité du moteur à huit cylindres.

Le début de la Seconde Guerre Mondiale marque le début d'une interruption de dix ans pour les 24 Heures du Mans. Ce n'est qu'en 1994, exactement 55 ans après la dernière victoire de la marque de Molsheim, qu'une Bugatti a été de nouveau présente dans cette course mondialement connue. Il s'agit de la EB 110 Super Sport qui a malheureusement rencontré un problème technique et n'a pu terminer la course.

En cette année de célébration du centenaire des 24 Heures du Mans, Bugatti fera son retour sur le circuit de la Sarthe. Le samedi 10 juin 2023, la Bolide effectuera un tour de piste dynamique dans l'après-midi, marquant ainsi ses débuts officiels.

Contact pour la presse
Nicole Auger
Head of Marketing and Communications
communications@bugatti.com