
1925 Bugatti Type 39

| | | | |
|---------------------|--|-----------------|--------|
| Lot sold | USD 1 229 655 - 1 639 540 EUR 1 050 000 - 1 400 000 (listed) | Drive | LHD |
| Year of manufacture | 1925 | Condition | Used |
| Chassis number | 4607 | Location | |
| Number of seats | 2 | Fuel type | Petrol |
| Drivetrain | 2wd | Exterior colour | Other |
| Lot number | 246 | Engine number | 7 |

Description

The Ex-works/Giulio Foresti, Ex-Carl Junker 1931 Australian GP-winning
1925 Bugatti Type 39 Grand prix Racing Two-Seater

Chassis no. 4607

Engine no. 7

Ex-usine/Giulio Foresti, Ex-Carl Junker victorieuse au Grand Prix d'Australie 1931
Bugatti Type 39 Grand Prix deux places 1925

Châssis N° 4607

Moteur N° 7

Toute la sophistication de la légendaire éthique d'ingénierie d'Ettore Bugatti est incarnée dans cette Bugatti Type 39 compétition d'usine à la magnifique présentation, telle qu'elle fut construite dans les mythiques ateliers de Molsheim en 1925...

M. Bugatti avait bâti sa réputation en créant des automobiles rapides et fiables, dotée de puissants moteurs très compétitifs, installés dans des châssis légers, compacts et agiles. Mais, surtout il avait saisi l'importance primordiale du rapports poids/puissance, contrairement à d'autres constructeurs de modèles d'élite pour lesquels le poids total paraissait sans importance en comparaison de l'obtention d'une puissance la plus élevée possible, pas forcément sur route ou même sur circuit, mais au banc d'essai...

Tout en combinant dans la plupart de ses modèles sportifs puissance élevée et poids minimal avec un châssis confortable à la bonne tenue de route, Ettore Bugatti les construisait d'une manière générale en assez grand nombre pour attirer et satisfaire la forte demande d'une clientèle fortunée, avide de compétition.

En 1924, M. Bugatti avait lancé sa Type 35 2 litres, suivie en 1925 par la Type 39 qui répondait à la cylindrée maximale de 1500 cm³ du règlement des courses de Voiturette en fait la Formule 2 de l'époque. Le recours à un vilebrequin à course courte pour son 8 cylindres en ligne donnait un alésage x course de 60 mm x 66 mm pour un total de 1 493 cm³. M. Bugatti avait probablement anticipé le changement de la limite de cylindrée en Grand Prix de 1926-27 qui allait abaisser la capacité des moteurs de 2 litres à 1,5 litre.

Les Type 39s firent leurs débuts au Grand Prix de Tourisme à Montlhéry au sud de Paris, en France, en juin 1925. Les quatre nouvelles voitures de l'équipe d'usine terminèrent aux 1^e, 2^e, 3^e et 4^e places de leur classe, à la 3^e place se trouvait 4607, la voiture que nous proposons ici, pilotée par Giulio Foresti.

Le summum de la compétition pendant les années 1920 était les courses de Grand Prix et, lorsqu'en 1925, le Grand Prix d'Italie sur l'Autodrome de Monza fut couru en même temps que le Gran Premio delle Vetturette en 1 500 cm³, l'usine Bugatti envoya une équipe complète de cinq Type 39.

La course se faisait sur 80 tours des 10km de l'Autodrome Milanais, combinant route et piste de vitesse. Le capitaine de l'équipe Bugatti était Bartolomeo « Meo » Costantini, qui faisait équipe avec Jules Goux, Pierre de Vizcaya, le comte Carlo Masetti et le comte Aymo Maggi, qui remplaçait Ferdinand de Vizcaya, le banquier espagnol bailleur de fonds de la société Bugatti qui était arrivé trop tard de Barcelone. Quand le comte Masetti dut se retirer en raison d'une blessure à la jambe, ce fut Giulio Foresti qui prit sa place au volant de 4607 dans cette longue course ...

Au cours du Gran Premio, non seulement les Bugatti dominèrent la catégorie Voiturette, mais elles rejoignirent les 2 litres de Grand Prix en tête de la course. Finalement après 5 heures 44 minutes et 40,91 secondes précisément (les chronométreurs italiens étaient particulièrement fiers de leur tout nouvel équipement au centième de seconde) le Gran Premio delle Vetturette revint à la Bugatti Type 39 de Costantini, devant ses jumelles pilotées par Ferdinand de Vizcaya et Giulio Foresti, respectivement 2^e et 3^e. La Type 39 de Pierre de Vizcaya se plaçait quatrième, tandis que le moteur de Jules Goux avait rendu l'âme après 64 des 80 tours. Au classement général, les Bugatti Type 39 s'étaient montrées si rapides et si fiables que Costantini finissait le Grand Prix 3^e au classement général, Ferdinand de Vizcaya 6^e et Foresti au volant de 4607, proposée à cette vente, 7^e.

Une trace de cette voiture et de sa jumelle 4604 subsiste, les deux ayant été vendues peu après à l'importateur britannique, le colonel Sorel à Londres, et on suppose que Giulio Foresti un magouilleur accompli trouva un acheteur impatient pour les deux un certain A. V. Turner - en Australie, bien qu'une autre source suggère que 4607 aurait été importée là-bas par le célèbre pilote Vauxhall Boyd Edkins.

Le 19 juin 1926, la voiture fit son apparition à Maroubra, le circuit à virages relevés de Sydney, pilotée par un ami et collègue d'Edkins, Dick Clarke. Alors que les Type 39 ou Monza, comme on finit par les surnommer en Australie se faisaient remarquer par la magnifique sonorité aigüe de leur échappement, elles n'étaient pas adaptées à Maroubra, en raison de leur rapport de pont trop long pour le petit circuit. Clarke réussit néanmoins à remporter une manche le 4 septembre 1926, et 4607 tourna 86 mph (136 km/h). À Penrith, Clarke gagna une manche et la demie finale avant de se placer 2^e et 3^e dans deux des épreuves suivantes. De retour à Maroubra pour la rencontre de janvier 1927, Clarke remporta deux manches se classant 2^e dans la finale.

La voiture passa plus tard à Sid Cox, fils d'un riche magnat de l'immobilier âgé de 20ans. Le jeune avait déjà une Bugatti Type 40 qu'il utilisa comme transporteur pour emmener 4607 à Philip Island, près Melbourne, dans la province de Victoria, pour le Grand Prix d'Australie 1928. Avec son ami Ken McKinney à ses côtés, Sid Cox participa aux essais et trouva de la limaille de bronze dans le filtre à huile, signe que les coussinets étaient usés. Le jour de l'épreuve le moteur de 4607 coula une bielle.

Un nouveau vilebrequin et un carter neuf furent achetés pour la voiture, mais c'est l'ancien carter qui fut repris et associé au nouveau vilebrequin. Cox vendit alors 4607 à l'artiste affichiste Reg Saint John, connu pour avoir conservé la Bugatti dans son état immaculé, toute brillante et parfaitement entretenue. Il l'aurait utilisée pour parader sur Swanston Street, à Melbourne, en admirant son reflet dans les vitrines. Pourquoi pas ?

Quoiqu'il en soit, le pilote australien Carl Junker acquit alors la voiture et avec Reg Nutt comme mécanicien l'engagea au Grand Prix d'Australie en 1931 et à nouveau à Philip Island. Ils étaient second derrière la Bugatti Type 37A de Hope Bartlett dans l'avant-dernier tour, lorsque son moteur cassa, Junker et Nutt se retrouvant les heureux vainqueurs du Grand Prix avec 4607. C'est Ernie Nutt qui avait préparé la voiture et il se rappelait que Junker montait les rapports à 7 000 tr/min, 4607 atteignant 55mph (88 km/h) en 1e, 72 mph (115 km/h) en 2e et 103 mph (165 km/h) en 3e.

À nouveau engagée dans le Grand Prix d'Australie 1932, Junker améliora son temps au tour, mais fut victime d'un problème d'allumage et il ne termina que 5e. finissant la longue course devant lui ce jour-là, on trouvait Merton Wreford sur sa Bugatti Brescia, et ce dernier racheta 4607 à Junker, après une autre panne de moteur à ce qu'on dit.

Mert Wreford résolut le problème et engagea la Type 39 au Grand Prix d'Australie 1933 où il se trouva confronté à Carl Junker au volant de la Bugatti Monza 1925 jumelle châssis 4604. Les deux Type 39 étaient les vedettes de ce Grand Prix et après que le moteur de Junker eût explosé, Wreford prit la tête pour voir le moteur de 4607 tomber en panne à trois tours de la fin. De toute évidence les deux Monza hors de service furent abandonnées le long du circuit mais Mert Wreford avait battu le record du tour.

Un nouveau propriétaire fut alors trouvé pour 4607 en la personne du spécialiste Jack Day d'Ajax Pump Works qui équipa 4607 de son propre compresseur Day, entraîné en tête de vilebrequin. Il fit ses débuts avec la voiture suralimentée en août 1933, à la course de côte de Frankston. Mais le bloc à compresseur se montra décevant, Jack Day démontra alors le moteur Bugatti et le remplaça par un V8 Ford. Cette Type 39 devint alors la première spéciale Australienne à être animée par un V8 Ford « black iron » américain. La Day Spéciale s'avéra très compétitive au cours de la saison 1936, battant de nouveaux records en course de côte à Mitcham et Rob Roy. Reg Nutt pilota la voiture grée en monoplace à Phillip Island en 1937 et au Grand Prix du sud australien en 1938.

Après la seconde guerre, le secouriste-surfeur, champion de ski nautique à Bondi Beach et catcheur amateur « Gelnite » Jack Murray acheta 4607 sous sa forme Day Spéciale à Jack Day, pour 1 100 £.

On lui avait donné le surnom de « Gelnite Jack » parce qu'il dynamitait les dunes avec des bâtons de gélignite pendant le RedeX Australia Trial. Chacun son hobby...

La voiture reçut une livrée rouge et des chromes, selon les goûts de Jack Murray, et sous cet aspect réalisa le meilleur temps, terminant 5e au Grand Prix des Galles du sud à Bathurst, en 1946. En 1947 il était à nouveau près de l'emporter mais ne put terminer. La voiture fut chronométrée à 170 km/h. Aux Bathurst 100 de 1948 la Day Spéciale fut chronométrée à 188 km/h et se plaça 3e dans la classe des plus de 1500 cm³. Des surchauffes moteur affectait souvent la voiture équipée du V8 Ford, mais « Gelnite Jack » continua d'engager sa spéciale vieillissante en 1954 quand il réalisa un incroyable 4e meilleur temps et se classa 7e au Bathurst Easter Meeting.

Plus tard, la voiture survécut remise dans le garage de Murray à Bondi, jusqu'à ce qu'il la vende accompagnée d'une masse de pièces Bugatti à un passionné de la marque, Ted Lobb. Alors que le châssis original du Type 39 survivait sur la Day Spéciale, Ted Lobb acquit également son moteur N° 7 qui avait été monté dans sa jumelle 4604 possédant désormais également le moteur à compresseur N° 6 à l'origine sur 4604 de Jack Day. Vers 1974, Ted Lobb vendit la Day Spéciale et le moteur N° 6 ainsi que de nombreuses pièces Bugatti à Bob King, qui décida plus tard de reconstruire 4607 dans sa configuration « Monza » du Grand Prix d'Italie 1925.

Plus tard, il écrivit : « La monumentale reconstruction fut terminée au début de 1980, en utilisant un vilebrequin de Type 39 provenant de la Type 51A N° 4847 de Lance Dixon. Le vilebrequin numéro 27 était en parfait état ex-usine, toutes les pièces frappées de numéros concordants. Un carter de boîte fut trouvé en Angleterre chez Ian Preston. Le différentiel est un Type 38, modifié en conséquence de

la Nuttbug (BC4) ». Il concluait « 4607 a été vendue à Art Valdez de Californie en 1986... ».

La Bugatti Type 39 restaurée fut alors envoyée à Bangkok, en Thaïlande, juste à temps pour que son nouveau propriétaire, Art Valdez, puisse la piloter dans le Grand Prix de Bangkok en mémoire du Prince Bira le 5 décembre 1987. Anton Perera rapporta dans le journal The Nation : « Dans le défilé figurait la plus ancienne voiture, une Bugatti Type 39 de 62 ans avec un moteur de 1 493 cm³. Et son moteur ronronnait bruyamment, indiquant qu'elle pourrait bien être une menace sur les 2,5 km du circuit de Pattayala la semaine prochaine... Oui, la gagnante du Grand Prix d'Australie 1931 a l'air en parfaite condition prête à lâcher ses chevaux ... »

John Fitzpatrick du Bugatti Register australien écrivit plus tard comment « à Pattaya, où la course d'ancienne clôturait une quinzaine absolument magique... Art Valdez était euphorique après sa première course dans une Bugatti de Grand Prix... ». Comme Neil Corner l'affirmait encore récemment « ...avoir une Bugatti Grand Prix qui marche bien, c'est vivre avec les dieux ... ».

La voiture fut conservée dans la collection de M. Valdez en Californie jusqu'en avril 1993, lorsqu'il téléphona à l'ancien propriétaire Bob King pour lui déclarer son intention de la vendre. Quoiqu'il en soit, ce ne fut pas avant 2017 que la voiture passa d'Art Valdez aux mains du vendeur.

Aujourd'hui 4607 se présente très bien, ayant récemment bénéficié d'une révision mécanique, d'un démontage et d'une reconstruction dans les très réputés ateliers Hawker Racing de Tony Ditheridge à Milden, dans le Suffolk, en Angleterre. Ce travail comprend un nettoyage complet et une révision qui est allée jusqu'au changement des ressorts de soupapes. Cet ancien cheval de guerre de l'usine Bugatti est désormais lâché sur les routes. Actuellement soumise aux vérifications habituelles et aux réglages, 4607 est prête pour une très active saison 2020.

La voiture est accompagnée d'un historique complet, d'un rapport d'inspection effectué par les très respectés spécialistes Bugatti David Sewell et Mark Morris.

En résumé, ils confirment que la Type 39 châssis 4607 se présente aujourd'hui comme un exemplaire reconnu de « Bugatti Grand Prix 8 cylindres ». Ils poursuivent : « Un des facteurs clés qu'il ne faut pas oublier est que la plupart des composants ont été fabriqués à l'usine de Molsheim ». Le châssis est le N° 61 tandis qu'ils soulignent que le carter de vilebrequin est le N°7 ex-4604 le haut moteur de Molsheim est le N° 114 la culasse de Molsheim la N° 7 la boîte de vitesses de Molsheim la N° 113 le couvercle de boîte de Molsheim le N° 856 alors que le carter de pont arrière de Molsheim a été modifié à partir de celui d'une voiture de tourisme, rapport 12x54, N° 284.

Bonhams est donc particulièrement heureux de présenter sur le marché cette Bugatti Type 39 parfaitement utilisable (et également très agréable et à même de courir) victorieuse du Grand Prix d'Australie 1931 voiture de l'équipe d'usine du pilote Bugatti Giulio Foresti, troisième au Grand Prix de Tourisme 1925 troisième au Gran Premio delle Vetturette d'Italie à Monza en 1925 et 7e au classement général au Grand Prix d'Italie, les plus importants jalons de son histoire.

Une enchère décisive, et cet extraordinaire exemplaire de Pur Sang avec un palmarès particulièrement étoffé sur route et sur piste pourrait être à vous ...

Veuillez noter que des formalités spéciales d'enregistrement seront exigées si vous souhaitez enchérir sur ce lot. Contactez notre service clients au +44 20 7447 7447 / bids@bonhams.com au moins 24 heures avant la vente. Veuillez aussi noter que les enchères en ligne ne seront pas disponibles pour ce lot.

Bonhams 1793

Title Mr

First name Jamie

Last name Knight

101 New Bond Street

London

W1S 1SR

United Kingdom

Phone +33-142611010

Fax +44-2074477401

<https://www.bonhams.com/auctions/26005/>

<https://www.classicdriver.com/en/car/bugatti/type-39/1925/730668>

© Classic Driver. All rights reserved.