

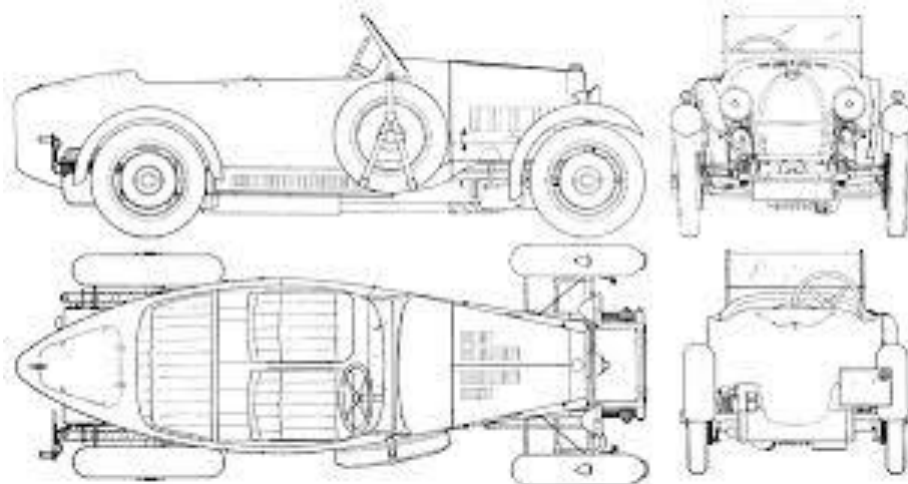
Bugatti Type 40 1928, scratch bouw door Nik Levecque

Bugatti blijft een van de meest tot de verbeelding sprekende merken in de geschiedenis van de automobiel. Het waren niet alleen de achtcilinder-types die tussen 1924 en 1933 overal in Europa grote racesuccessen behaalden in de superieure categorieën, maar ook hun viercilinder lichtgewicht-auto's droegen bij aan de ijzersterke reputatie van het exclusieve Bugatti.

De Bugatti type 40 werd gebouwd van 1926 tot eind 1931 en was de opvolger van de bekende 'Brescia' uit het begin van de jaren 1920. Er werden ongeveer 800 chassis gebouwd waarvan een deel van een fabriekscarrosserie werden voorzien, maar vaak kregen ze ook een gepersonaliseerd ontwerp dat dan bij een gespecialiseerde koetswerkbouwer werd vervaardigd.

De 1496cc viercilinder motor met 45 ps kon de 850 kg wegende wagen maximum 125 km/u doen halen, wat in die tijd en op vaak erbarmelijke wegen een hele prestatie was.

Er bestaat geen kit van dit type dus moest dit een scratch model worden. Gelukkig vond ik enkele technische tekeningen en kon ik met de wielbasis en het spoor de exacte afmetingen en verhouding van het model op 1/24 berekenen.



De tekening ging over een Grand Sport fabriekscarrosserie, maar ik paste die aan naar een tweezitter, iets wat in die tijd wel vaker werd gedaan.

Spaakwielen werden gemaakt met velgen en banden van een oude kit van Heller, Alfa Romeo 1750.



Het achterste deel van de romp kwam van een oude kit van Auto Replicas van een achtcilinder Bugatti, dat grondig werd gewijzigd. Al de rest werd full scratch. Het bagagerekje werd gesoldeerd uit nikkel draad van 0.7mm. Het windscherm en de neus werd volledig in aluminium gemaakt.



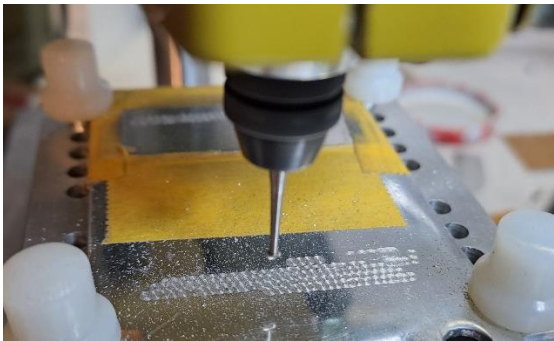
De plooi kap was een verhaal op zich : eerst een structuur maken in metaal draad, daarna een materiaal zoeken dat licht en plooibaar was, maar tegelijk ook goed te verwerken en niet te grof van structuur. Ik kwam uit bij papier, doodgevoerd papier van een tafelserviette.





Er bestaat niet echt een norm voor het 'echte Bugatti-blauw'. Intussen zijn die auto's honderd jaar oud en is de originele kleur al lang niet meer wat ze geweest is. Laat staan dat er vooroorlogse kleurfoto's zouden bestaan, en dan nog. Bugatti's hadden ook niet allemaal hetzelfde blauw, er is in de loop der jaren wel wat variatie geweest. Het blauw heeft iets mysterieus : als de toon niet juist is, herken je er geen Bugatti in....dus goed mengen en testen geblazen!

Het instrumentenpaneel werd gebouchonneerd, een techniek die nu nog gebruikt wordt om roestvrij staal onderhoudsvriendelijk te maken, zoals bij melktanks.



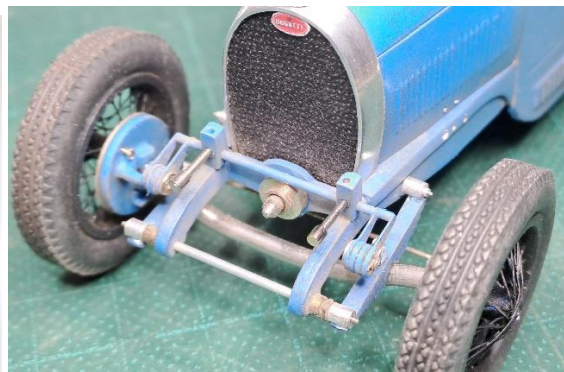
Het stuur werd uit palissander finer gemaakt en het interieur kreeg een bekleding in bloedkleurig leder, dat zachtjes met wat schoensmeer werd gepatineerd.





De Bugatti T40 was met zijn 1500cc viercilindermotor niet echt auto voor de racecircuits, waar zijn grote broers zoveel successen behaalden. Wel werd hij veel gebruikt in rally's en toertochten zoals Paris-Nice in 1928. De auto werd geprezen om zijn lichtheid, uitstekende wegligging en duurzaamheid. Op dit voorbeeld werden de koplampen zeer laag geplaatst voor een betere verlichting van het wegdek, en werden grilles gemonteerd tegen schade door steenslag. De motorkap werd aangespannen met slechts één riem, die zowel links als rechts snel kon worden opengemaakt.

Typisch voor die tijd waren ook de frictieschokdempers, maar wel ingewikkeld om op 1/24 te maken...



Voor de weathering werd pigmentpoeder gebruikt. In combinatie met de lichtjes opgeschuurde matte verflaag geeft dit een vintage, verweerd effect.



Nik Levecque