



Aboutissement du génie mécanique et artistique d'Ettore Bugatti, la Bugatti Type 35 est la Bugatti par excellence. Archétype de la voiture de Grand Prix des années vingt, elle a fondé, avec ses dérivés, la légende de Molsheim encore si forte aujourd'hui.

La Bugatti Type 35 fait ses débuts en 1924 au Grand Prix de l'ACF couru à Lyon. Une date dans l'histoire Bugatti. Elle y fait sensation par la finesse et l'élégance de son dessin malgré sa configuration biplace rendue obligatoire par le règlement des Grands Prix qui prévoit la présence d'un mécanicien à bord. Sa ligne sublime attire tous les regards, comme ses célèbres roues en aluminium coulé incluant le tambour de frein, une innovation considérable qui apparaît pour la première fois sur une voiture de Grand Prix. Cinq voitures sont engagées ! Cependant, cette première course n'a guère été un succès. Si les bolides battent des records en entraînement, ils sont néanmoins battus par leurs concurrents lors de la course. Nous découvrirons plus tard que la cause de ces résultats médiocres n'était ni le moteur ni les mécaniciens mais des pneus mal vulcanisés et ne résistant pas aux vitesses élevées. La première Bugatti Type 35 ne pourra faire mieux que septième.

Il faut attendre la course suivante célébrée à Saint-Sébastien pour voir une Bugatti 35 se hisser sur la deuxième marche du podium, annonçant le début d'une carrière sportive inégalée.

C'est aussi le départ d'une brillantissime carrière commerciale car Bugatti vend à ses clients cette Formule 1 des années vingt. La Bugatti Type 35 remportera un nombre incalculable de victoires, un palmarès impressionnant constitué entre 1924 et 1933 : le titre de champion du monde en 1926 et cinq succès consécutifs à la Targa Florio de 1925 à 1929. Après l'arrêt de sa

production en 1930, la voiture permettra à des pilotes amateurs de se mettre en valeur et de se faire connaître (Amédée Gordini, Maurice Trintignant ou Raymond Sommer).

La Type 35 n'était pas une simple voiture de course. C'était une véritable prouesse technique : son concepteur, Ettore Bugatti, a associé pour la première fois un double roulement à rouleaux et un triple roulement à billes - le vilebrequin étant encore considéré aujourd'hui comme un trésor d'ingénierie. Un régime pouvant atteindre 6 000 tr/min met en mouvement les huit cylindres du moteur d'une cylindrée de seulement 2,0 litres à l'origine. Le résultat : la voiture la plus rapide jamais créée à cette époque. En utilisant deux carburateurs au lieu d'un, la puissance est accrue pour atteindre 95 ch environ. Un embrayage multidisques humide permet la transmission de puissance. Avec ce moteur, la première Type 35 pouvait circuler à plus de 190 km/h. Le type de base le plus abordable, la 35 A était dotée d'un moteur huit cylindres de 2,0 litres et 75 ch. Sur les évolutions ultérieures, la 35 B avec moteur huit cylindres de 2,3 litres et compresseur, on a atteint une puissance de 140 ch. La Bugatti pouvait rouler à plus de 215 km/h. Outre leur puissance élevée, les moteurs se distinguaient surtout par leur fiabilité et leur longévité.



Ettore Bugatti a compris dès le début des années 1920 que même avec une puissance élevée, une voiture lourde offre peu de résultats. Comme aucun autre à cette époque, il a donc misé sans compromis sur une structure légère et une conduite optimale. Bugatti a développé pour la première fois des roues légères spéciales afin de réduire les masses non suspendues et améliorer ainsi le comportement des suspensions. Les roues en fonte d'aluminium avec huit

rayons plats, jantes amovibles et tambours de freins intégrés sont une véritable innovation. Une bague de centrage permettait d'éviter que le pneu ne déjante.

Bugatti a en outre conçu un nouvel essieu avant creux forgé, dont les extrémités étaient scellées. Pesant une dizaine de kilogrammes, l'essieu était léger tout en restant stable. Il était rare qu'il se brise. Les masses non suspendues étaient encore réduites permettant à la Type 35 d'être plus rapide dans les virages. Opérationnelle, la voiture de course pesait environ 750 kilogrammes. Tous les modèles conçus par Bugatti étaient de pures voitures de course, mais le constructeur montait également sur demande des garde-boues et des phares pour une circulation sur la voie publique.

À cela s'ajoutait un design épuré et élégant - sculptural, comme l'ensemble du véhicule. La carrosserie élégante et bien proportionnée, au châssis léger et élancé et à la pointe arrière affinée, était composée d'un alliage spécial conçu par le constructeur. Aplati en bas, le radiateur élargi donnait à la Type 35 une allure imposante sur la route. Ce n'est pas un hasard si la Type 35 est considérée comme la plus belle voiture de course de son époque.

L'utilisation d'un compresseur Roots en 1926 a permis d'accroître la puissance de la Type 35 jusqu'à 140 ch. Le bolide était ainsi non seulement léger et souple, mais aussi extrêmement puissant. Pour adapter le nouveau compresseur à l'apparence esthétique du compartiment moteur, Bugatti a redoublé d'efforts en termes de design. La beauté vient de l'intérieur, Ettore Bugatti le savait déjà il y a plus de 90 ans.



La Bugatti Type 35 (le nombre correspond au numéro de l'étude) va être déclinée en plusieurs et prestigieux modèles dérivés. La Type 35 C est une 35 équipée d'un compresseur de type Roots dessiné par l'ingénieur Moglia, qui porte la puissance à 150 ch. De plus, ce dernier favorise l'onctuosité du moteur. Première Bugatti suralimentée, elle est pour beaucoup la meilleure des 35.

En 1926, Bugatti aligne au départ de la Targa Florio des Type 35 dont la cylindrée a été portée à 2,3 litres par augmentation de la course — elle passe de 88 à 100 millimètres. La voiture devient Type 35 T (T pour Targa). Peu d'exemplaires en seront construits en raison de la limitation à deux litres des voitures de Grand Prix.

Lancée en 1927, la 35 B apparaît comme une 35 T (2,3 litres) dotée du même compresseur que celui de la 35 C. Dénommée officiellement Type 35 TC, elle gardera l'appellation de 35 B que lui avait donné le bureau d'études de Molsheim. Un peu plus puissante que la 35 C, elle demeure sans doute la plus désirable des Bugatti Type 35.



La 35 A voit le jour en 1925 sous l'appellation « Course imitation 35 A » — elle sera surnommée Técla du nom d'une marque de bijoux d'imitation. Il s'agit d'un modèle assagi, dont l'atout majeur était une fiabilité et une simplicité d'entretien supérieures à la 35. Il reçoit des petites soupapes et l'allumage se fait par distributeur. L'essieu avant est plein et les roues sont à rayons, les roues en alliage étant en option.

Environ 340 Bugatti 35 seront construites jusqu'en 1930. Environ parce qu'Ettore Bugatti avait coutume de livrer à ses clients des voitures déjà utilisées par l'usine, d'où un certain flou dans les numéros de châssis. Si on ne peut dire que la 35 était la meilleure dans tous les domaines, elle fut la plus complète et la plus homogène. Une qualité exceptionnelle qui a donné naissance au mythe du pur-sang de Molsheim.



La Bugatti que nous présentons est une Bugatti 35 A née en 1925. Son historique dans les années 30 n'est pas connu mais on retrouve notre voiture dans les années 50 immatriculée dans l'Isère. Le propriétaire actuel, un collectionneur actif de voitures d'avant-guerre, a acheté la voiture en 1998 en tant que projet de reconstruction avec un châssis, une carrosserie et un moteur du type correct mais de provenance inconnue. Il trouve notre 35 dans un bien triste état mais complète. Il entreprend alors une longue reconstruction pour lui redonner une seconde vie. C'est dans un premier temps Mr Pacic qui remonte la voiture en utilisant les pièces existantes lorsque c'est possible ou des pièces neuves disponibles sur le marché en remplacement des éléments hors d'usage ou manquants. La carrosserie et la sellerie quant à elles sont confiées aux bons soins de Jean-Luc Bonnefoy qui réajuste la ligne si particulière de cette Bugatti Grand Prix. Après quelques années d'utilisation, c'est le renommé garage Novo qui récupère la voiture. C'est dans les mains expertes de Jean et de Frederic que notre voiture reçoit les derniers soins mécaniques nécessaires à une utilisation régulière et sportive. Depuis lors, notre Bugatti 35A avale les kilomètres de rallye en rallye toujours sous l'œil averti de Fred

Novo qui en assure l'entretien. Dotée d'une Carte Grise française du bon type « 35A », notre Bugatti attend le propriétaire qui voudra partager les prochaines années en sa compagnie.

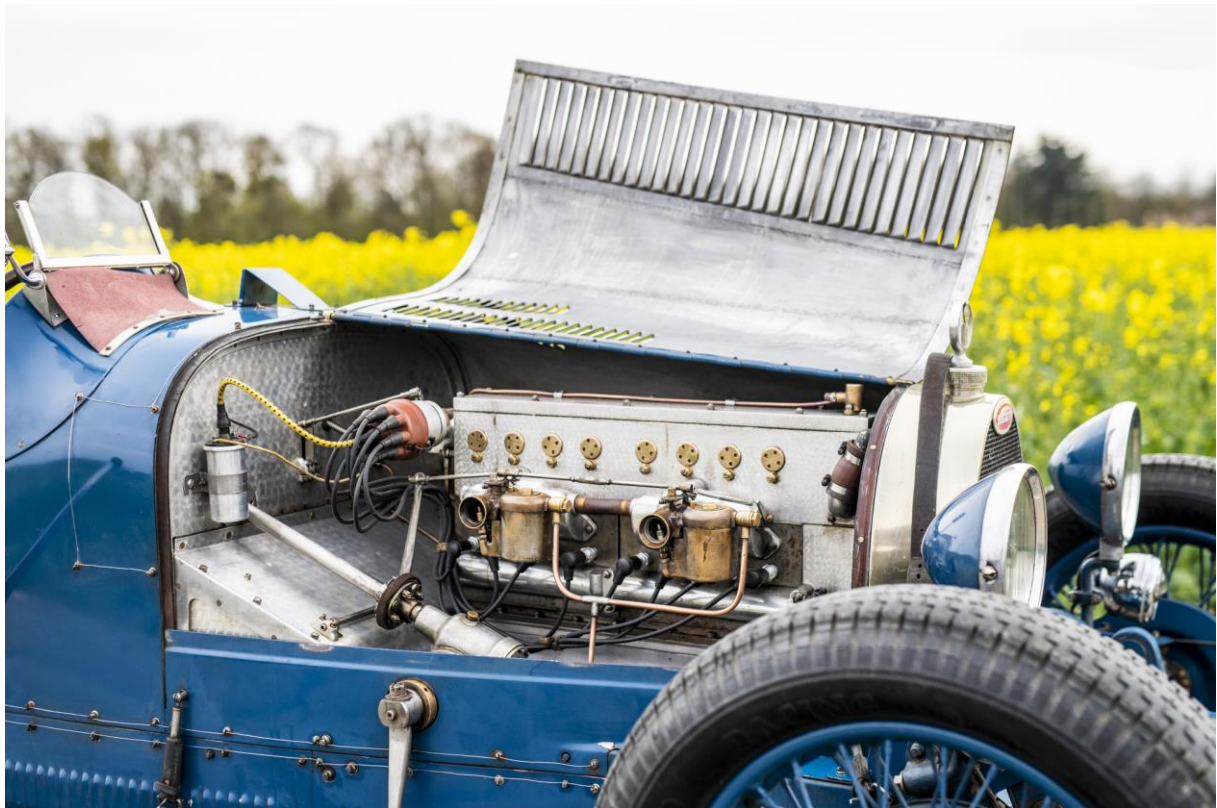
*The result of Ettore Bugatti's mechanical and artistic genius, the Bugatti Type 35 is the Bugatti par excellence. It was the archetypal Grand Prix car of the 1920s and, together with its derivatives, created the Molsheim legend that is still so strong today.*



*The Bugatti Type 35 made its debut in 1924 at the ACF Grand Prix in Lyon. A milestone in Bugatti history. It caused a sensation with its slender and elegant design, despite its two-seater configuration, which was made compulsory by the Grand Prix regulations, which required the presence of a mechanic on board. Its sublime lines attracted all eyes, as did its famous cast aluminium wheels including the brake drum, a considerable innovation which appeared for the first time on a Grand Prix car. Five cars were entered! However, this first race was hardly a success. Although the cars broke records in practice, they were beaten by their competitors in the race. It was later discovered that the cause of these poor results was neither the engine nor the mechanics, but the tyres, which were not properly vulcanised and did not withstand the high speeds. The first Bugatti Type 35 could only finish seventh. It was not until the next race in San Sebastian that a Bugatti Type 35 reached the second step of the podium, heralding the beginning of an unparalleled sporting career.*

*It was also the start of a brilliant commercial career, as Bugatti sold this 1920s Formula 1 to its customers. The Bugatti Type 35 went on to win countless victories, including the World Championship title in 1926 and five consecutive victories in the Targa Florio from 1925 to 1929. After production was stopped in 1930, the car allowed amateur drivers to showcase their skills and make a name for themselves (Amédée Gordini, Maurice Trintignant or Raymond Sommer).*

*The Type 35 was not just a racing car. It was a real technical achievement: its designer, Ettore Bugatti, combined a double roller bearing and a triple ball bearing for the first time - the crankshaft is still considered an engineering treasure today. A speed of up to 6,000 rpm sets the eight cylinders of the engine, which originally had a displacement of only 2.0 litres, in motion. The result: the fastest car ever created at that time. By using two carburettors instead of one, power is increased to around 95 hp. A wet multi-plate clutch enabled power transmission. With this engine, the first Type 35 could travel at over 190 km/h. The most affordable basic type, the 35 A was equipped with a 2.0-litre, 75 hp eight-cylinder engine. In later versions, the 35 B with a 2.3-litre eight-cylinder engine and a supercharger, 140 hp was achieved. The Bugatti could reach speeds of over 215 km/h. In addition to their high output, the engines were distinguished above all by their reliability and longevity.*



*Ettore Bugatti realized as early as the early 1920s that even with a high output, a heavy car would not be very successful. Like no other at the time, he therefore relied on a lightweight structure and optimal driving characteristics. For the first time, Bugatti developed special lightweight wheels to reduce the unsprung mass and thus improve the suspension behavior.*

*The cast aluminium wheels with eight flat spokes, removable rims and integrated brake drums are a real innovation. A centring ring prevented the tyre from coming off the rim.*

*In addition, Bugatti designed a new forged hollow front axle with sealed ends. Weighing about ten kilograms, the axle was light yet stable. It rarely broke. The unsprung weights were further reduced allowing the Type 35 to be faster in the corners. In operation, the race car weighed about 750 kilograms. All Bugatti models were pure racing cars, but on request the manufacturer also fitted mudguards and headlights for use on public roads.*

*In addition, the design was pure and elegant - sculptural, like the entire vehicle. The elegant, well-proportioned body, with its light, slender chassis and slender rear end, was made of a special alloy developed by the manufacturer. The wide radiator, flattened at the bottom, gave the Type 35 an imposing appearance on the road. It is no coincidence that the Type 35 is considered the most beautiful racing car of its time.*

*The use of a Roots supercharger in 1926 increased the power of the Type 35 to 140 hp. This made the car not only light and flexible, but also extremely powerful. In order to adapt the new compressor to the aesthetic appearance of the engine compartment, Bugatti redoubled its design efforts. Beauty comes from within, as Ettore Bugatti already knew more than 90 years ago.*



*The Bugatti Type 35 (the number corresponds to the number of the study) was to be developed into several prestigious derivative models. The Type 35 C is a 35 with a Roots-type compressor*

*designed by the engineer Moglia, which increases the power to 150 hp. The latter also made the engine smoother. As the first supercharged Bugatti, it is for many the best of the 35.*

*In 1926, Bugatti entered a Type 35 in the Targa Florio, whose displacement was increased to 2.3 litres by increasing the stroke from 88 to 100 millimeters. The car became Type 35 T (T for Targa). Few examples were built due to the two-litre limit for Grand Prix cars.*

*Launched in 1927, the 35 B appeared as a 35 T (2.3 litres) with the same compressor as the 35 C. Officially named Type 35 TC, it kept the name 35 B given to it by the Molsheim design office. Slightly more powerful than the 35 C, it remains without doubt the most desirable of the Bugatti Type 35s.*

*The 35 A was launched in 1925 under the name "Course imitation 35 A" - it was nicknamed Técla after a brand of imitation jewellery. It was a tuned down model, whose main advantage was its reliability and simplicity of maintenance, which were superior to those of the 35. The car is powered by an eight-cylinder engine similar to that of the Type 30, It has small valves and ignition is by distributor (instead of a magneto on the 35). The front axle is solid and the wheels are spoked, alloy wheels being optional.*



*About 340 Bugatti 35s were built until 1930. Approximately because Ettore Bugatti usually delivered cars that were already in use at the factory, which led to a certain lack of clarity in the chassis numbers. The 35 was not the best in every respect, but it was the most complete*

*and consistent. An exceptional quality that gave birth to the myth of the Molsheim thoroughbred.*

*The Bugatti we present is a Bugatti 35 A born in 1925. Its history in the 1930's is not known but our car can be found in the 1950's registered in Isère. The present owner, an active collector of pre-war cars, bought the car in 1998 as a rebuilding project with a chassis, body and engine of the correct type but with unknown provenance. He found our 35 in a very sad but complete state. He then undertook a long rebuild to give it a second life. First of all, Mr Pacic rebuilds the car using existing parts when possible or new parts available on the market to replace the missing or out of order parts. The bodywork and upholstery are entrusted to the good care of Jean-Luc Bonnefoy who readjusts the so particular line of this Bugatti Grand Prix. After a few years of use, the renowned Novo garage took over the car. It is in the expert hands of Jean and Frederic that our car receives the last mechanical care necessary for a regular and sportive use. Since then, our Bugatti 35A has been driven from rally to rally under the watchful eye of Fred Novo, who is responsible for its maintenance. With a French registration of the correct type "35A", our Bugatti is waiting for the owner who wants to share the next years in its company.*

