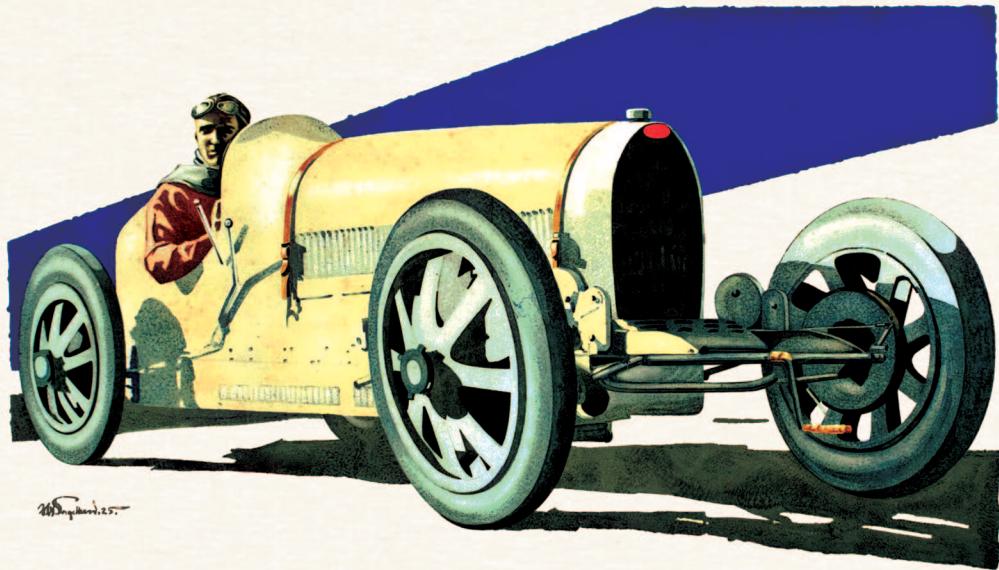




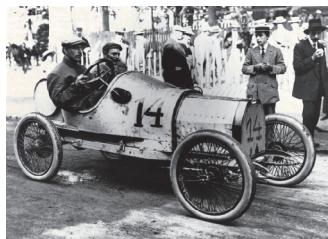
NOREV
COLLECTORS



TYPE 35



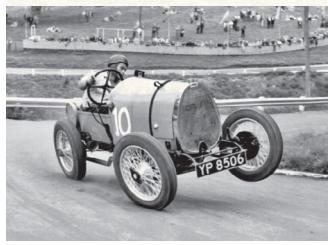
LE PUR-SANG DES AUTOMOBILES



Type 13 courant en 1911 et son évolution "Brescia" en 1920.

Type 13 racing in 1911 and its development "Brescia" in 1920.

Typ 13 im Renntrimm 1911, die Weiterentwicklung "Brescia" 1920.



Ettore Bugatti reste sans aucun doute l'une des personnalités les plus remarquables de l'histoire de l'automobile. De par ses créations automobiles originales, cet ingénieur, né à Milan en 1881, attira très tôt l'attention sur lui. Fortement engagé en compétition, il courait lui-même sur ses propres voitures.



Grand Prix de Strasbourg 1922
Bugatti Type 30

Pierre Marco (3rd), Jacques Monès-Maury (5th), Pierre de Viscaya (2nd), Ernest Friderich (-)

Ettore Bugatti is undoubtedly one of the most outstanding personalities in automotive history. Born in Milan in 1881, the engineer attracted attention with his own designs at an early age. He also raced his cars with success.

Baron Eugène de Dietrich noticed his genius and entrusted the then underage Bugatti with the development of a completely new series in 1902. After further employment with renowned manufacturers, he decided in 1910 to found his own company in Molsheim, Alsace.

The first car to bear the name Bugatti was the Type 13, which enabled him to win road races at that time. Technical innovations, such as four-valve technology, also attracted the attention of experts to ensure the economic success of the Type 13.

Immediately after the war, the development of the Type 30 began at the factory, the first Bugatti powered by an 8-cylinder engine and equipped with

Zu den herausragenden Persönlichkeiten der Automobilgeschichte gehört zweifelsohne Ettore Bugatti. Der 1881 in Mailand geborene Ingenieur machte bereits früh durch eigene Konstruktionen, mit denen er erfolgreich Rennen bestreitet, auf sich aufmerksam.

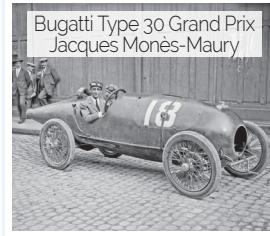
Sein Genie bemerkte auch Baron Eugène de Dietrich, der im Jahr 1902 dem seinerzeit noch minderjährigen Bugatti die Entwicklung einer komplett neuen Baureihe anvertraute. Nach weiteren Anstellungen bei renommierten Herstellern entschied er sich 1910, sein eigenes Unternehmen im elsässischen Molsheim zu gründen.

Der erste Wagen, der dann auch den Namen Bugatti trug war der Typ 13, mit dem auf Anhieb Siege bei den Straßenrennen jener Zeit eingefahren werden konnten. Technische Neuerungen wie beispielsweise die Vierventiltechnik sorgten auch in der Fachwelt für die notwendige Aufmerksamkeit, um den wirtschaft-

En 1902, le baron Eugène de Dietrich, remarquant ce jeune prodige encore mineur et déjà récompensé lors de l'Exposition internationale de Milan de 1900, l'engagea pour lui confier le développement de nouveaux modèles pour la marque. Après avoir travaillé pour le compte de fabricants renommés tels Deutz, Ettore Bugatti décida de fonder sa propre entreprise à Molsheim, en Alsace, dès 1910.

La première voiture à porter le nom de Bugatti en tant que constructeur fut la Type 13. Se caractérisant par un poids très mesuré conjugué à une tenue de route remarquable, la petite Bugatti, dite "Brescia" à la suite d'un quarté gagnant au Grand Prix d'Italie de 1921, remporta plus de 40 courses en l'espace de 4 ans. Sa carrière commerciale se prolongea au-delà du premier conflit mondial tandis que les solutions techniques employées faisaient sa renommée.

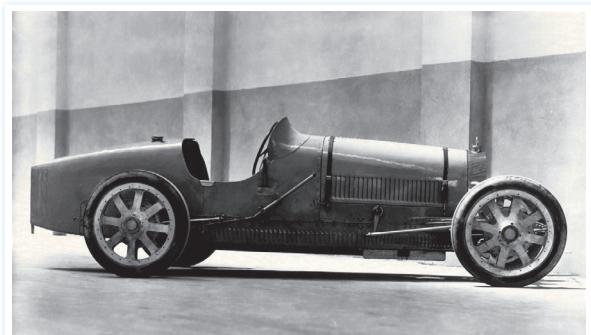
Au sortir de la guerre, le Type 30 perpétua la tradition de technologie de Bugatti (premier moteur 8 cylindres 24 soupapes de la marque, freins à câbles) ainsi que de développement des modèles (la version tourisme et la version course toutes deux disponibles) tout en annonçant le modèle le plus emblématique de son histoire, le Type 35.



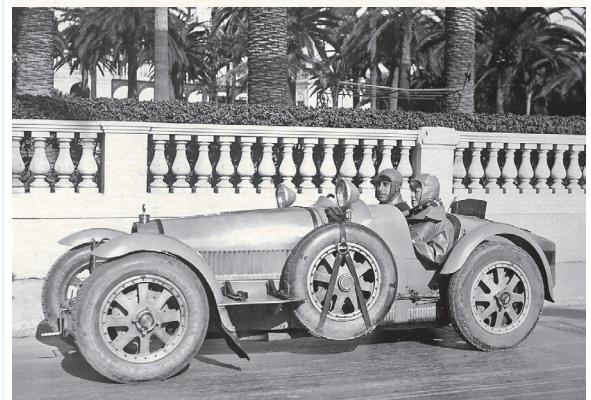
Bugatti Type 30 Grand Prix
Jacques Monès-Maury

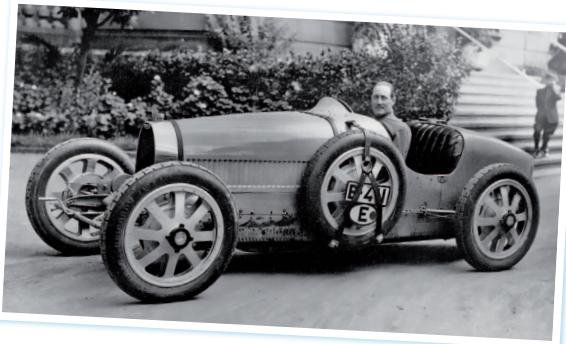
lichen Erfolg des Typ 35 sicher zu stellen.

Unmittelbar nach dem Krieg begann im Werk die Entwicklung des Typ 30, dem ersten Bugatti, der von einem 8-Zylinder Motor angetrieben wurde und der über eine auf alle vier Räder wirkende Seilzugbremse verfügte. Der Tradition des Hauses folgend wurde eine Version für den Rennsport entwickelt – der legendäre Typ 35, mit dem die erfolgreichste Ära des Herstellers eingeläutet wurde.



1924. Prototype du Type 35.
identique au modèle qui sera mis en production immédiatement.
1924. Prototype for the Type 35.
identical to the model that will be released soon.
1924. Prototyp des Typ 35.
weitestgehend identisch mit dem Serienfahrzeug.

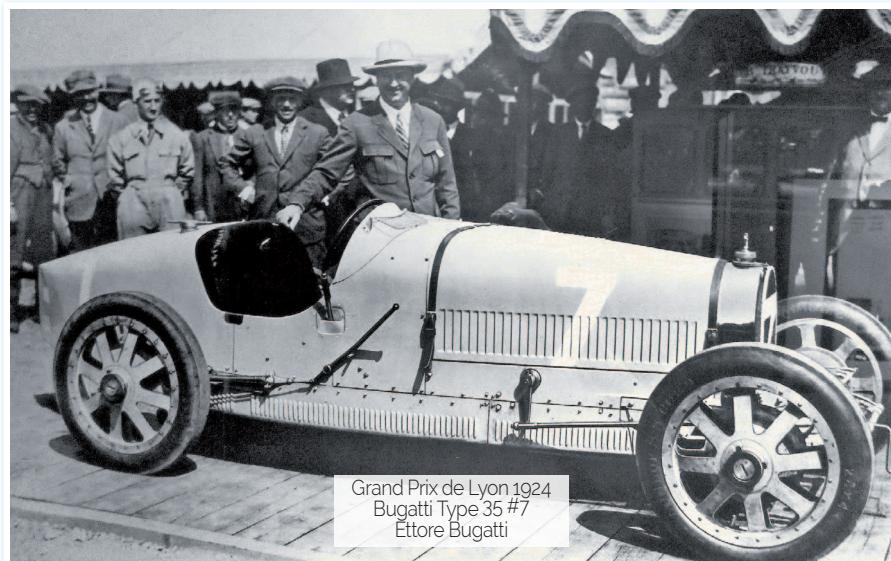




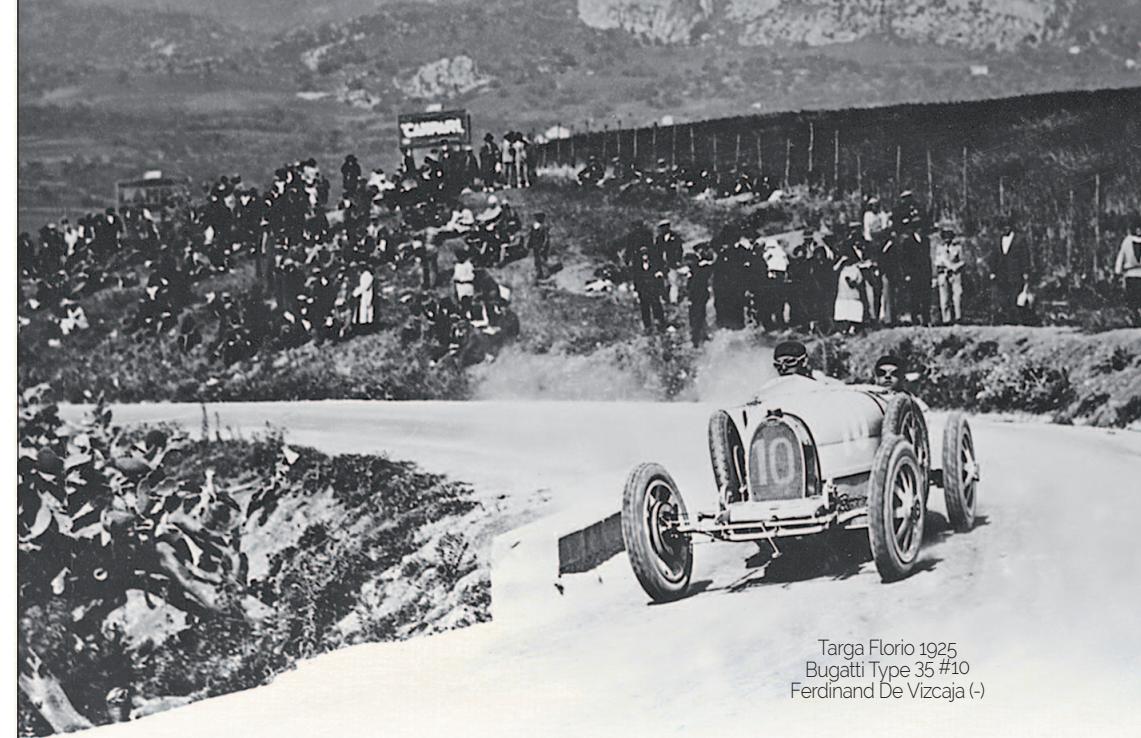
Le 3 Août 1924, lors du Grand Prix de Lyon, Ettore Bugatti présente six voitures Type 35, prolongement légitime des Types 13 et 30. D'emblée, ce nouveau modèle retint l'attention, d'une part de par ses solutions techniques avancées telles un vilebrequin à cinq paliers utilisé pour la première fois, mais également de par sa construction soignée et son esthétique poussée. Par ailleurs, ces «pur-sang» de course étaient disponibles à l'achat pour quiconque

For the first time, a five-bearing crankshaft was used—which is still considered a masterpiece of engineering today. The mixture preparation was carried out by two carburetors, so that the output increased to around 95 hp, the power transmission was via a multi-disc clutch. Driven in this way, the first Type 35 reached speeds of more than 190 km/h. In addition to the powerful and stable engines, intelligent lightweight construction of the body and chassis

Erstmals wurde eine fünffach gelagerte Kurbelwelle eingesetzt, welche noch heute als Meisterstück der Ingenieurskunst gilt. Die Gemischaufbereitung übernahmen zwei Vergaser, so dass die Leistung auf rund 95 PS anstieg, die Kraftübertragung erfolgte über eine Mehrscheiben-Kupplung. So angetrieben erreichten die ersten Typ 35 Geschwindigkeiten von über 190 km/h. Neben den ebenso leistungsstarken wie standfesten Motoren sorgten intelligenter Leichtbau an Karosse und Fahrgestell für ein überlegenes Fahrverhalten. Insbesondere der Reduzierung der ungefederten Massen widmete man sich ausgiebig; eine ebenso leichte wie bruchsichere Vorderachse sowie die speziellen Aluminium-Räder trugen maßgeblich zum sicheren Fahrverhalten des Typ 35 bei.



Grand Prix de Lyon 1924
Bugatti Type 35 #7
Ettore Bugatti



Targa Florio 1925
Bugatti Type 35 #10
Ferdinand De Vizcaya (-)

pouvait l'acquérir, permettant à tout-un-chacun de courir sur un bolide en tout point identique à ceux que la marque au fer-à-cheval engageait.

Infatigable et auréolé de nombreuses victoires dont la Targa Florio cinq fois de suite ainsi que le Grand Prix de Nürburgring en 1929, la carrière du Type 35 ne sera arrêtée qu'au cours de l'année 1930 après une production de plus de 340 unités (y compris 140 Types 35A simplifiés) et différentes déclinaisons dont les 35B et 35C équipées d'un compresseur et vendues jusqu'en 1931.

photos: Bugatti

ensured superior driving performance. Particular attention was paid to reducing the unsprung masses; a front axle that was as light as it was literally unbreakable and the special aluminium wheels made a significant contribution to the safe handling of the Type 35.

Famous drivers of the 1920s won countless races on the new Bugatti, including the Targa Florio five times in a row, the unofficial world championship title in 1926 and the Grand Prix at the Nürburgring in 1929.

A good 340 units of the Type 35 were built between 1924 and 1931, which regarded as one of the most beautiful racing cars of its time.



Berühmte Fahrer der 1920er Jahre errangen auf dem neuen Bugatti zahllose Siege, unter anderem fünfmal in Folge die Targa Florio, den inoffiziellen Weltmeistertitel 1926 oder beim Grand Prix auf dem Nürburgring 1929.

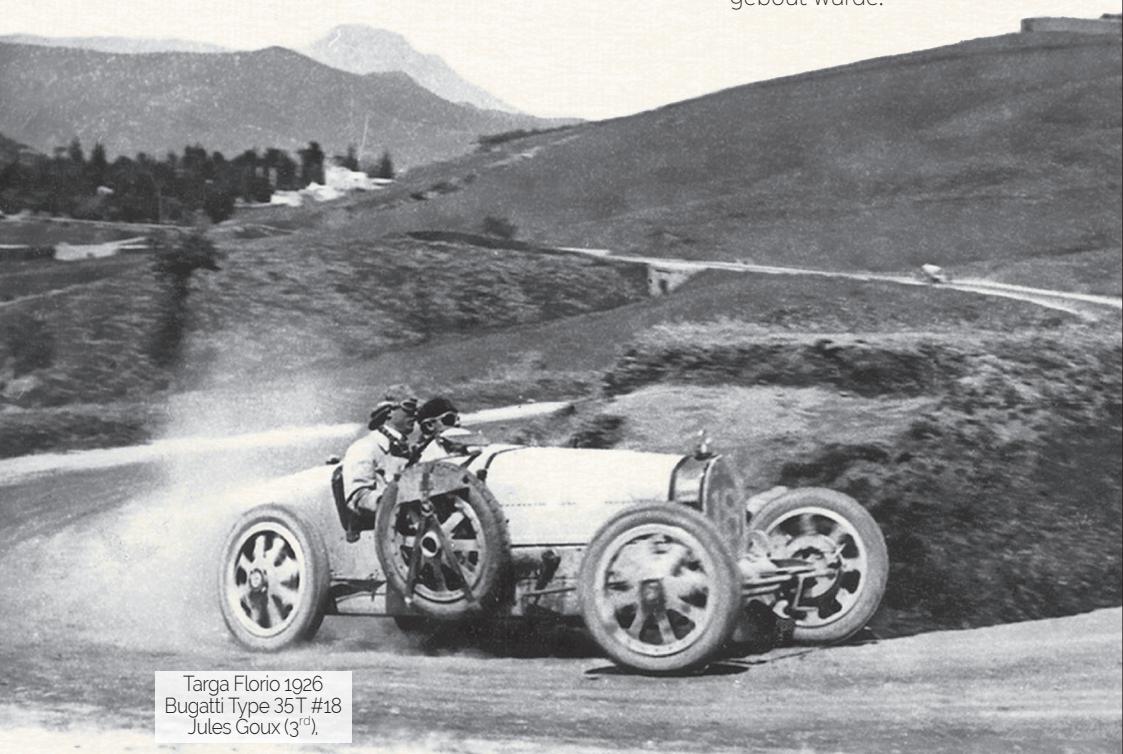
Gut 340 Exemplare des Typ 35 wurden zwischen 1924 und 1931 gebaut, der nicht umsonst als einer der schönsten Rennwagen seiner Epoche gilt.



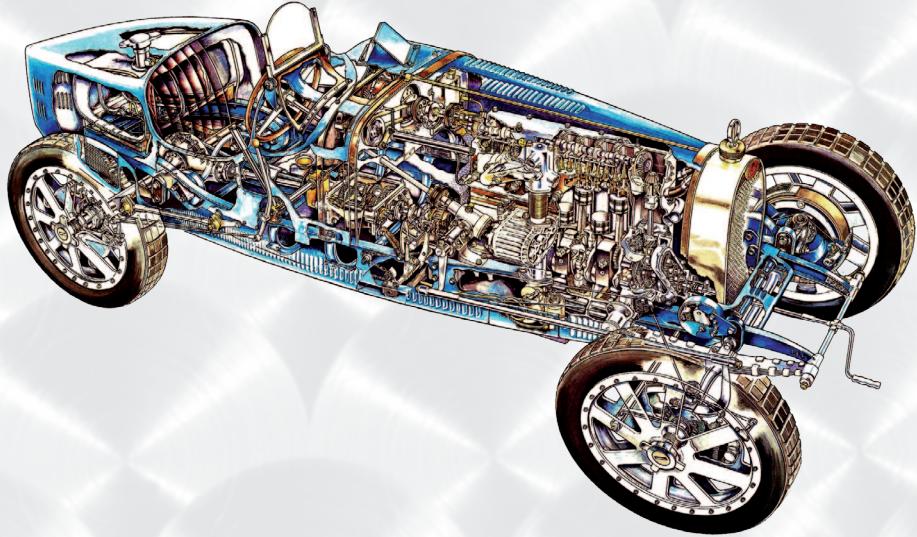
Norev a réduit au 1:12 la Bugatti Type 35T qui n'a été produite qu'au cours de l'année 1926.

Norev reduced to 1:12 the Bugatti Type 35T that was produced only during the year 1926.

Das von Norev im Maßstab 1:12 gefertigte Modell zeigt den Bugatti 35T, der nur im Jahr 1926 gebaut wurde.



Targa Florio 1926
Bugatti Type 35T #18
Jules Goux (3rd).



Type	BUGATTI Type 35	(1924 - 1926)
Type	Type 35A	(1925 - 1927)
Type	Type 35T	(1926)
Typ	Type 35C	(1926 - 1931)
	Type 35B	(1927 - 1931)

Moteur	<i>8 cylindres en ligne 24 soupapes</i>
Engine	<i>compresseur</i>
Motor	<i>strait 8 cylinder 24 valves</i>
	<i>compressor</i>

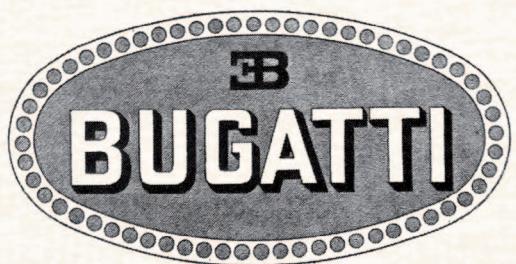
Cylindrée	1991	cm³	(35 / 35A / 35C)
Displacement	2262	cc	(35T / 35B)
Hubraum		ccm	

Puissance	90 / 100	ch SAE	(35 / 35A)
Power	110	bhp	(35T)
Leistung	120	PS	(35C)
	130		(35B)

Vitesse maximale	190 - 210 km/h
Maximum speed	
Höchstgeschwindigkeit	

Chef Designer	Ettore Bugatti
Chief Designer	
Chefkonstrukteur	

Responsable du développement	Ettore Bugatti
Head of the development	
Leiter der Entwicklungsabteilung	



LE PUR SANG
—
DES AUTOMOBILES

ETTORE BUGATTI
MOLSHEIM (Bas-Rhin)
116, CHAMPS-ÉLYSÉES, PARIS