



## *Bugatti "Type 35B": l'imprendibile francese degli anni Venti*

In questi anni trascorsi alla scoperta d'automobili d'epoca, è forse il pezzo più iconico di cui abbiamo potuto assaporare il pregio. Ce l'ha svelato il collezionista, scrittore e autore di numerosi libri tematici Lionel Decrey in una tranquilla scorribanda lungo le assolate vie della campagna vedese. Leggera, scattante, nervosa, innovativa, estrema, sicura, aggressiva; se vi parliamo pure del suo stupendo manto color blu francese, avrete certamente intuito che il sublime oggetto della nostra recente avventura giornalistica è una Bugatti, nata nel 1927 come "Type 35A" e poi riconvertita da mani esperte nella versione corsaiola 35B.

Come d'abitudine però, prima d'accodarci in vettura (in questo caso alla sinistra del conducente), compiamo un piccolo balzo a ritroso nella storia per capire quali furono le vicende umane e ingegneristiche che elettrizzarono l'Europa di quei tempi.

Si sono scritti fiumi d'inchiostro sul genio d'Ettore Bugatti, progettista e imprenditore nato a Milano nel 1881, poi naturalizzato francese. Un uomo che ebbe il dono dell'intraprendenza e della spregiudicatezza creativa fin da giovanissimo, quando, a 16 anni, iniziò il suo apprendistato presso la "Prinetti e Stucchi". L'azienda fabbricava, tra altri innumerevoli articoli meccanici, anche tricicli che lui insistette fossero motorizzati

De Dion per partecipare a gare come la Verona-Mantova (di cui divenne un fuoriclasse). Questa sorta d'ingenuità nozionistica dettata dall'età, anziché rivelarsi uno svantaggio, lo portò a sperimentare idee rivoluzionarie che lo accompagnarono lungo tutta la sua carriera, fin da quella prima creazione esposta al Salone di Milano (per la quale vinse il primo premio) che gli fruttò l'assunzione, non ancora maggiorenne, da parte del barone alsaziano De Dietrich.

Seguendo il filo della storia, lo ritroviamo poi in uno scantinato di Colonia a realizzare la capostipite della sua meravigliosa discendenza, la "Type 10" (la vettura finita dovette abbattere la porta della cantina per farla uscire) e, nel

1910, grazie a magnati che lo sostennero finanziariamente, a installare una fabbrica di proprietà a Molsheim, 30 chilometri fuori da Strasburgo. Fu l'inizio di un'epopea che ancora oggi viene perpetuata dal marchio Volkswagen Aktiengesellschaft.

Ettore Bugatti, fin dal 1906, si rivelò un avanguardista: costruì motori con albero a camme in testa, sofisticate punterie ricurve; dal 1924, sorprendenti 8 cilindri in linea e ruote in lega leggera con tamburo freni integrato, anticipando tutti di trent'anni. Capi, prima degli altri, qual era la via giusta da percorrere per ottenere prestazioni superiori da una vettura, identificando nel peso il nemico da combattere. Anziché produrre unità propulsive sempre più imponenti, ne aumentò la velocità di rotazione e l'efficienza, ottimizzando al contempo la struttura generale delle auto, sempre più leggera grazie anche al largo impiego di materiali come l'alluminio. Tutto ciò, naturalmente, aveva un costo che i facoltosi clienti erano però disposti a pagare: quelle macchine erano stellari, vincenti sul piano agonistico e scandivano il progresso a un ritmo mai neppure immaginato. Bugatti non fece mai differenza tra clienti privati e case ufficiali: ogni sua creazione era forgiata per andare al massimo.

**La Type 35** ► Con la 37 e la 51, fu parte integrante di quella famiglia purosanguine, nata tra il 1924 e il 1931, che vanta un palmares ancora oggi ineguagliato. Le sportive migliori di sempre, come sono state definite in virtù delle loro circa 2mila vittorie.



L'idea d'Ettore Bugatti era orientata su una vettura già impostata per le corse, sia sul piano meccanico sia su quello motoristico. Nella sua mente campeggiava un'unità a 8 cilindri, agognata fin dai tempi della guerra, ma più progredita e affidabile rispetto alle rare apparizioni precedenti. La progettazione della 35 si concluse nella primavera del 1924, dando avvio a una folgorante carriera in gara che ne reclamò numerose declinazioni e più d'una derivata.

Leggerezza, concretezza e velocità: la Type 35 è ancora oggi molto apprezzata dagli appassionati perché incarna, forse meglio d'ogni altra, lo spirito originario delle Bugatti. Riuscì ad ammaliare le generazioni con un disegno essenziale che la rendeva adatta ai tracciati di tutto il mondo, dove peraltro dominò durante gran parte degli anni Venti. Unica con-

cessione fu quella relativa al radiatore a forma di ferro di cavallo (derivato dalla passione equina di Bugatti "les pour sangues de la route"), diventato poi un elemento distintivo del marchio. Il lungo cofano era chiuso da due cinte in cuoio e dominava su quel minuto abitacolo biposto molto arretrato che lo separava dalla coda semi-ogivale, corta e appuntita. Quasi ogni zona del telaio era incastonata tra i lamierati, in modo da proteggere le parti meccaniche e assicurare una più efficace penetrazione aerodinamica.

**Tecnicamente** ► Era forgiata attorno ad un telaio a longheroni e traverse in acciaio, secondo la più classica delle impostazioni. I longheroni seguivano la forma della carrozzeria, convergendo nella parte posteriore. Frontalmente, erano distinguibili alla base del radia-



tore e servivano come sostegno per le molle a balestra semiellittica longitudinali (dietro montava balestre invertite a quarto d'ellisse, poste esattamente sotto il serbatoio). Una novità introdotta dalla 35 furono i caratteristici cerchi in lega leggera a otto razze che, in seguito, si ritrovarono anche su altri modelli. Dal punto di vista motoristico, era equipaggiata con un 8 cilindri in linea da 1'991 cm<sup>3</sup>. La distribuzione era affidata a un solo asse a camme in testa, che andava ad azionare le tre valvole presenti su ogni cilindro, mentre l'albero e le bielle erano su cuscinetti a rulli. Con una potenza massima di 100 CV a 5'000 giri/min., unitamente ad un peso molto ridotto, la 35 spuntava ottime prestazioni, arrivando a 185 km/h. L'esordio sportivo avvenne nell'agosto 1924 al Gran Premio di Francia, ma fu in quello di San Sebastian dello stesso anno che colse la prima vittoria. La Type 35, nella sua declinazione originale, fu prodotta in appena 96 esemplari.

**Type 35A** ► Soprannominata Tecla (una ditta che in quegli anni realizzava collane per signore con perle finte tanto accurate da sembrare vere), affiancò la 35 già nel maggio del 1925. Era una sorta di versione stradale destinata a clienti che apprezzavano le belle vetture e il piacere di guida, ma che non avevano molta esperienza in campo agonistico. Si distingueva dalla sua progenitrice per il propulsore meno potente (75 CV a 4'300 giri/min.) con albero motore a 3 supporti di banco, bielle e pistoni su



bronzine. L'alimentazione era affidata a due carburatori Solex, ma in alternativa potevano essere impiegati anche gli Zenith. Fu costruita fino al 1929 in 139 unità. L'accensione a magneto fu, più tardi, convertita con spinterogeno, batteria e bobina. Le ruote erano a raggi.

**Type 35B** ► Introdotta all'inizio del 1927, montava un 2'262 cm<sup>3</sup>, ma il compressore volumetrico che l'accompagnava fin dalla genesi le permetteva di raggiungere i 140 CV a 5'300 giri/min. (210 km/h di punta). Risultò un modello estremamente vincente su ogni tipo di tracciato



(anche in salita) e riuscì pure a vincere il Gran Premio di Francia del 1929. Fu realizzata fino al 1930 in soli 45 pezzi.



**La nostra vettura** ► Si tratta di una magnifica Type 35B, consegnata a Parigi il 31 luglio del 1926, che appartiene oggi al vodese Lionel Decrey: «La passione per questo marchio iniziò quando, trent'anni fa, comprai una 3 litri cabriolet "Type 44" con la quale, per un decennio, percorsi in lungo e in largo tutt'Europa, dalla Svezia alla Sardegna, sovente in compagnia del mio amico Hans Matti (creatore del Registro svizzero delle Bugatti). Ho sempre apprezzato la sua tenuta di strada, la sicurezza dei freni, il comfort e la flessibilità di un motore potente quanto piacevole. Tuttavia, quando Hans, 17 anni fa, mi segnalò che un noto bugattista svizzero, Jürg Brigel, era intenzionato a vendere la sua Grand Prix 2.3 litri a compressore (Type 35B) non esitai. Quell'auto stava su un altro pianeta: era leggera, performante, quasi brutale da condurre, dotata di una tenuta di strada esemplare. Il limite? Soltanto la paura di un pilota di saggiarne le prestazioni», ci confida con un sorriso. Decrey la descrive inoltre essere molto manegge-

vole e affidabile, in maniera quasi sorprendente per essere una macchina da corsa. «Mi ci sono divertito parecchio e, sebbene non disponessi di un carrello, ho partecipato a diverse gare sia in pista sia in salita».

L'istoriato della vettura, che nacque come 35A (il cui motore a cuscinetti a strisciamento è stato ripreso da un modello da turismo, al contrario delle versioni da competizione nelle quali l'albero e le bielle sono su rulli), è conosciuto e documentato senza interruzione fino a oggi. All'inizio si trovava nei Vosgi, tra le mani di un figlio di papà che gestiva un'impresa di trasporti. Poi, come molte delle sue consorelle, negli anni Sessanta partì alla volta degli Stati Uniti d'America per poi tornare in Svizzera nel 1987 grazie a Jürg Brigel che la convertì a regola d'arte in una 35B da competizione. «Malgrado il suo pedigree, è confortevole; vi si possono affrontare 300 chilometri senza particolare sforzo. Anche le mie figlie l'hanno utilizzata per correre ottenendo grandi soddisfazioni. Oggi cerco di venderla perché utilizzo con molto piacere una "Type 43" che, al confort della 44, unisce il motore da competizione della 35B. Naturalmente, la maneggevolezza e la scarica d'adrenalina non sono le stesse».

L'auto è ancora oggi meravigliosamente funzionante e ha partecipato a varie competizioni: tra le altre, il rallye du Cinquantenaire in Francia, la cronoscalata Ollon-Villars (11 km) e la gara su pista Courtedoux / Porrentruy.

di Elias Bertini  
foto: Gianmarco Balemi



Il motore fu ricostruito da Maddeley e messo a punto da Dutton senior. I componenti della vettura sono tutti originali tranne i due blocchi cilindri, la manovella del cuscinetto a rulli e l'albero a camme.

#### SCHEDA TECNICA



Modello: Bugatti "Type 35B" riconvertita da una 35A  
 Anno: 1926  
 Telaio: pianale in acciaio, longheroni laterali a sezione quadrangolare  
 Carrozzeria: in alluminio, Point Bordino  
 Colore: blu francese  
 Motore: 8 cilindri in linea, monoalbero a camme in testa  
 Cilindrata: 2'262 cm<sup>3</sup>  
 Rapporto di compressione: 7,5 : 1  
 Alesaggio x corsa: 60 x 100 mm  
 Carburatori: in alternativa Zenith 48k (per le competizioni) oppure Solex 46 AVDP (per uso stradale)  
 Potenza: 140 CV a 5'300 giri/min.  
 Velocità massima: 210 km/h  
 Trasmissione e cambio: trazione posteriore, cambio a quattro rapporti  
 Freni: a tamburo sulle quattro ruote  
 Passo: 240 cm - Lunghezza: 382 cm - Larghezza: 150 cm - Altezza: 105 cm  
 Peso: 762 kg

#### VALUTAZIONI DI MERCATO

- Bugatti 35A: da CHF 900'000.- a 1'200'000.- (lista completa delle riparazioni e proprietari)
- Bugatti 35B: da CHF 2'500'000.- a 4'500'000.- (lista completa proprietari e passato sportivo)