MOLSHEIM
11/09/2024

BUGATTI TYPE 35 : LES COURSES ET VICTOIRES ÉPIQUES À L'ORIGINE D'UNE LÉGENDE



Les annales du sport automobile recensent peu de modèles ayant connu autant de succès que la Bugatti Type 35, dont les débuts en compétition se firent il y a 100 ans. En tant que voiture de course, la Type 35 ne connaissait pas d'équivalent. Les principes visionnaires d'Ettore Bugatti en matière de conception et d'ingénierie, associés à sa recherche incessante de la perfection, ont donné naissance à un modèle dominant les Grands Prix, les courses de côte et les rallyes

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

routiers du monde entier, et remportant quelques 2 500 victoires au cours de sa carrière.

Des plus grandes courses routières de l'époque comme la Targa Florio, aux courses de côte épiques, comme La Turbie en France, la Bugatti Type 35 et ses dérivés n'ont laissé aucune chance à leurs concurrentes. Certaines de leurs victoires sont encore familières aujourd'hui, mais la Type 35 a aussi remporté de nombreuses courses perdues dans les sables du temps, notamment le Grand Prix de La Baule, en France.
À son apogée, la Bugatti Type 35 décrochait en moyenne 12 victoires par mois. Deux ans seulement après sa première course au Grand Prix de Lyon en 1924, la Type 35 remporta le Championnat du monde des Grands Prix en 1926. Entre 1925 et 1929, la Type 35 s'est également imposée dans l'éprouvante course routière de la Targa Florio, arrachant la victoire dans les montagnes de Sicile à cinq reprises consécutives.

« Grâce au sublime dessin d'Ettore Bugatti, la Type 35 était née pour gagner des courses. Tout dans la Type 35, du concept global au moindre détail, a été exécuté avec une extrême précision pour donner au véhicule un avantage en compétition.

Cependant, ce ne sont pas seulement la conception et l'ingénierie de la Type 35 qui ont contribué à son succès sans précédent en course. Il s'agit aussi des sensations qu'elle faisait ressentir à ses pilotes. En effet, la Type 35 possédait cette capacité à leur transmettre un sentiment de confiance suprême, qui les poussait à la victoire dans des conditions et contre les concurrents les plus difficiles. »

LUIGI GALLI
EXPERT HÉRITAGE ET CERTIFICATION CHEZ BUGATTI

À l'époque où la Bugatti Type 35 était en compétition, les succès en course de côte étaient aussi appréciés que les victoires sur circuit et les courses sur route de longue durée. À cette époque, la course automobile en était encore à ses débuts et le nombre de circuits dédiés à ce sport était encore extrêmement faible. La course de côte fut donc l'une des compétitions où la Type 35 mis le plus en valeur ses qualités sportives. Grâce à sa maniabilité lui permettant de négocier agilement des virages serrés, à son excellent rapport poids/puissance et à son accélération qui lui permet de grimper les pentes les plus raides, la Type 35 excellait dans cette discipline, reprenant le flambeau de son prédécesseur, la Type 13, avec laquelle Jean Mabille remporta la célèbre course de côte de La Turbie, en France, en 1922. 8 ans plus tard, René Dreyfus suivit les traces de Mabille en remportant la victoire au volant de la Type 35B.

Bien qu'il n'y ait pas eu de titre mondial officiel à se disputer en 1928 en raison de l'annulation d'épreuves, l'année s'avéra exceptionnelle pour Bugatti et la Type 35, avec des victoires dans toutes les courses. Sur les 26 principales courses internationales organisées en 1928, les pilotes Bugatti raflèrent 23 victoires, dont 11 lors de Grands Prix, ainsi que sur la Targa Florio.

Mais c'est l'année suivante, en 1929, que Bugatti remporta l'une de ses plus prestigieuses victoires avec la Type 35, lorsque le Monégasque Louis Chiron s'illustra chez ses féroces concurrents allemands, en dominant le Grand Prix des Nations au Nürburgring, deux ans seulement après l'ouverture du circuit. Ce dernier sera funestement surnommé « l'Enfer vert », en raison de son tracé d'une complexité extrême, cumulant virages à l'aveugle, dénivelés soudains et arbres en bordure de piste, éprouvant les pilotes comme jamais auparavant. Après 4 heures et 46 minutes et 508,77 km de course sans faille pour la Type 35 C sur ce parcours extrêmement difficile, Louis Chiron s'empara du drapeau à damier, avec une confortable avance de 12 minutes sur le deuxième, l'as français Georges Philippe, également au volant d'une Type 35C.

1929 vit également l'inauguration du Grand Prix de Monaco, un événement devenu l'un des plus iconiques du sport automobile, et figurant d'ailleurs toujours au calendrier actuel de la Formule 1. Cette année, une Bugatti Type 35B permit à William Grover-Williams de s'imposer sur le sinueux circuit routier. Le pilote britannique reçut alors un prix de 100 000 francs français, une véritable fortune à l'époque. Grover-Williams avait déjà remporté le Grand Prix de France 1928 au volant d'une Bugatti Type 35 — il remportera à nouveau la course au volant du même modèle en 1929.

Loin des principaux rendez-vous internationaux, l'une des épreuves les moins connues et les plus insolites où la Bugatti Type 35 s'illustra fut le Grand Prix de La Baule, situé sur la côte ouest française. Organisée à même la plage de ce lieu de villégiature exclusif, où les Parisiens aisés venaient échapper à l'agitation et à la chaleur de la capitale en été, la course permettait aux concurrents de s'affronter sur une surface unique, tout en gardant un œil averti sur la marée montante de l'océan Atlantique.

Le sable doré de La Baule s'avéra être un terrain de chasse idéal pour la Bugatti Type 35, le pilote britannique Captain George Eyston prenant la 1ère place de l'épreuve de 1927 avec plus de six minutes d'avance au volant de sa Type 35B. L'année suivante, Pierre Blaque-Belair rafla la victoire avec sa Type 35.

Après une domination sans faille du sport automobile de la fin des années 1920 au début des années 1930, l'étoile de la Bugatti Type 35 commença inévitablement à décliner, alors que les modèles plus récents et plus puissants émergeaient de l'atelier de Molsheim.

Aujourd'hui, on se souvient de la Bugatti Type 35 non seulement pour ses nombreuses victoires, mais aussi pour avoir redéfini ce que pouvait être une voiture de course : un chef-d'œuvre d'ingénierie qui continue d'inspirer l'admiration et le respect, à l'instar de ses débuts en piste il y a maintenant 100 ans.

En réalité, la Type 35 n'a jamais cessé de gagner. Un siècle plus tard, elle connaît toujours le succès dans le monde entier, pilotée par des passionnés de Bugatti entretenant la légende de cette voiture remarquable, non pas dans un musée, mais sur la piste, là où réside sa place.

Contact pour la presse
Nicole Auger
Head of Marketing and Communications
communications@bugatti.com