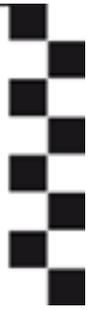




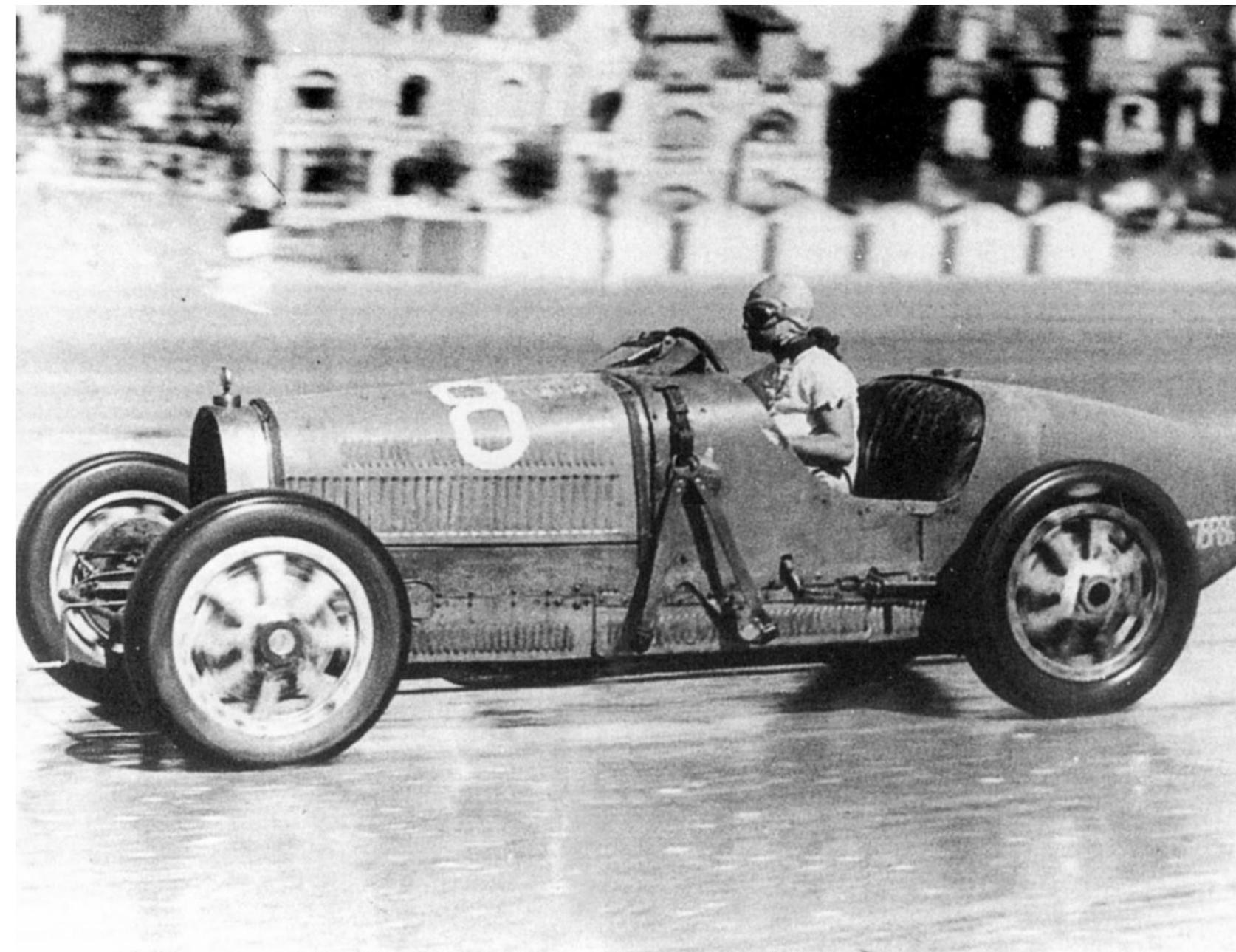
•

JORNAL DOS *Clássicos*

PAIXÃO MOTORIZADA DESDE 1996.



- [Showroom](#)
- [Clássicos](#)
- [Modernos](#)
- [Eventos](#)
- [Competição](#)
- [Mercado](#)
- [Automobilia](#)
- [LifeStyle](#)
- [Arquivos](#)
- [Calendário](#)



31 de Julho de 2014

Lendas da Competição: Bugatti Type 35B (1930)



A época de ouro da marca fundada por Ettore Bugatti coincidiu com a carreira do Type 35, que deu mais de duas mil vitórias à casa de Molsheim – nas quais estavam incluídas todas as provas, da mais humilde rampa ou quilómetro de arranque, ao mais prestigiante Grand Prix – e que começou em Julho de 1924, no GP de França, disputado em Lyon.

O Type 35 apresentava umas linhas extraordinárias, um pouco mais convencionais do que as do Tank Type 32, que tinha uma carroçaria completa, envolvendo as rodas. No 35 a silhueta do capot fluía a partir da grelha do radiador, em forma de ferradura, prolongando-se até à traseira em bico, onde se encontrava o depósito de combustível. Outro detalhe excepcional eram as rodas em alumínio, uma novidade absoluta, sendo o mesmo material era utilizado na carroçaria.

O que não se via era o novo chassis, com longarinas curvas, para melhor suportar a leve carroçaria. Mas outro detalhe a que ninguém ficava indiferente era o eixo dianteiro, feito numa só peça. Foi necessário apelar a toda a arte da fundição para o conseguir realizar, já que era oco no centro e sólido nas extremidades.

A caixa de quatro velocidades derivava do modelo Brescia Type 22 e os travões, comandados por cabo, eram de tambor nas quatro rodas. Quanto ao motor, era um oito cilindros em linha, originalmente com dois litros de capacidade e cerca de 90 cavalos de potência.

As primeiras evoluções do Type 35 foram um monolugar chamado Type 36 e cinco voitures equipadas com um motor de 1.500 c.c. de capacidade, que estiveram na origem do modelo 35A, uma versão “civil” da máquina de corridas, que era designado por Demi Course ou Tecla, que era como se chamava às pérolas de cultura, por oposição às naturais.

Para tornar o carro de Grand Prix mais competitivo, Bugatti sabia que era inevitável a utilização de um compressor. Decidiu utilizar um Roots, de origem inglesa, que, depois de adaptado ao seu carro de corrida, fez nascer o Type 35C, em 1926. Ainda nesse ano, aumentando o curso de 88 para 100 mm, Bugatti conseguiu ganhar mais 300 c.c. de capacidade. Este modelo tinha sido modificado para a Targa Florio de 1926 e foi baptizado 35T. Depois, quando se adaptou um compressor de maiores dimensões no 35T apareceu o 35TC ou, como ficou mais conhecido, o 35B.

Este modelo venceu por duas vezes o Grande Prémio do Mónaco – em 1929 e 1930 – e a Targa Florio outras tantas – em 1928 e 1929 – tendo obtido lugares de destaque sobretudo entre 1928 e 1930. Em 1931 apareceu o Bugatti Type 51, um pouco mais potente e que não era mais do que uma versão evoluída do 35B.

Um Bugatti português

O Bugatti Type 35B em exposição no Museu do Caramulo foi português desde que nasceu. Encomendado por Henrique Leherfeld, piloto que já corria em Bugatti, tem o número de chassis #4952 e o motor #209 TC. Foi-lhe entregue em Julho de 1930 e, a 4 de Agosto, Leherfeld vencia ao seu volante o Quilómetro de Arranque de Setúbal. Ao longo de cerca de cinco anos, este automóvel esteve sempre entre os lugares de honra nas provas organizadas em Portugal. Em 1930 venceu ainda o Quilómetro Lançado do Mindelo, estabelecendo a vertiginosa média de 194 km/h.

No ano seguinte participou na Rampa da Rebassada, em Barcelona, onde obteve o terceiro lugar, conseguindo ainda um quinto no GP de la Baule, em França. Em 1933, sempre com Henrique Leherfeld, obteve dois segundos lugares no Circuito do Campo Grande e no Circuito da Boavista, vencendo em Outubro a Rampa do Cabo da Roca.

Em Julho de 1934, António Guedes Herédia convence Leherfeld a ceder-lhe o 35B para o Circuito de Vila Real. Ao volante deste carro, numa demonstração de grande classe e virtuosismo, leva de vencida todos os outros participantes. No ano seguinte, Leherfeld leva o seu Bugatti ao Brasil, disputando no Circuito da Gávea uma prova excepcional, classificando-se em segundo lugar. Voltou lá em 1936, mas desistiu. O sexto lugar em Vila Real no ano de 1937 foi o saldo da última participação importante deste Bugatti, que em 1956 foi adquirido por João Lacerda, passando a integrar a colecção automóvel do Museu do Caramulo, o que não impede que seja utilizado com grande frequência, em demonstrações nacionais e internacionais como um dos mais originais Bugatti do mundo.

Este automóvel faz parte da exposição temporária “Lendas da Competição”, patente no Museu do Caramulo até ao dia 18 de Outubro.

Ficha técnica

1930
França
135 CV
8 cilindros
2.262 c.c.
4 velocidades
750 Kg
208 Km/h
Motor #209 TC



A visualização das galerias de imagens do **Jornal dos Clássicos** é reservada a assinantes.
[Faça já a sua assinatura.](#)

Deixe o seu comentário:

O seu endereço de email não será publicado.

Nome *

Email *

Comentário

Nesta secção pode ainda ver:



- [Marta-Real: um automóvel construído em Angola](#)



- [Vídeo: Recordando o 2º Troféu Turístico Do Clube Shell na Pena de 1957](#)



- [Uma das primeiras corridas pós-revolução \(com Vídeo\)](#)



- [A Base Aérea do Sobreiro, Albergaria-a-Velha](#)



- [O primeiro radar montado num automóvel](#)



- [Fiat Spider: Quando a paixão conduz a mente](#)



- [Abarth SE048 – O Grupo C do Grupo Fiat](#)



- [O caminho até à F1: John Love](#)



- [O caminho até à F1: Ian Raby](#)



- [Lendas da Competição: Ginetta-Zytek GZ09S/2 \(2009\)](#)

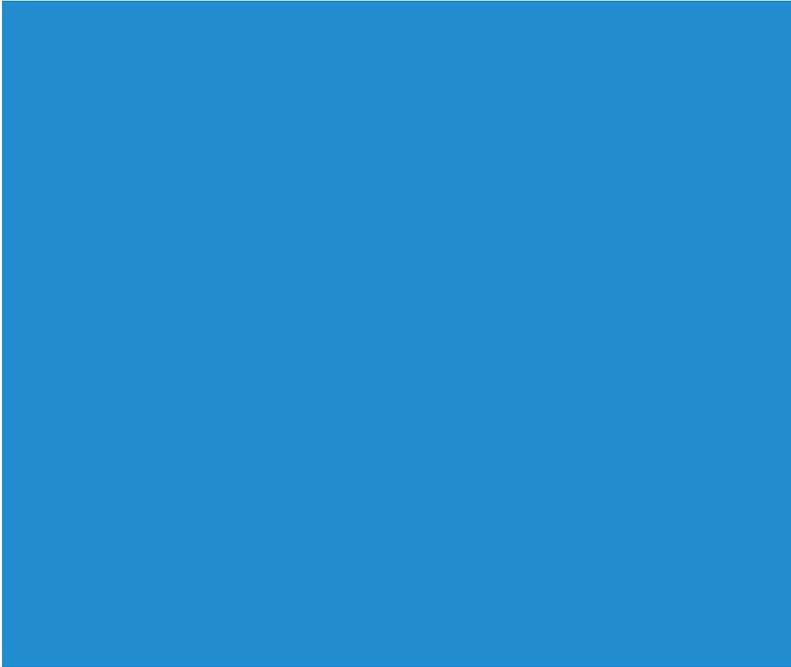
• área pessoal [entrar](#)



Jornal dos Clássicos

Gostar da Página 7,6000 gostos

Sê o primeiro dos teus amigos a gostar disto



Subcreva a nossa Newsletter



Nº 100 6000€ Neoclássico Morgan Plus Four

Motor Clássico As máquinas do tempo

AC Cobra 427 EDICAO 100

EXPLOSIVO!

Reportagem Red X Palace Classic AutoShow

Microcarros Isotta 300 vs. Heinkel 200

Clássicos a pedais

Marcas centenárias | Jaguar SS 100 | 1000 km do Benfica 1960 | Index completo

HIGH PERFORMANCE CAR CARE HAND MADE IN SWITZERLAND



[Política de Privacidade](#) [Ficha Técnica](#) [Contactos](#)
[Jornal dos Clássicos](#) © 2014 Todos os Direitos Reservados