

PARIS FONTAINEBLEAU  
Osenoit

222

37301

DIMANCHE 13 DÉCEMBRE 2009

270

**1928 BUGATTI type 37A Grand Prix**

Estimation sur demande / Estimate on request





**Ex-voiture de René Dreyfus**

1<sup>ère</sup> de sa classe, Grand Prix de Monaco 1929, 5<sup>ème</sup> au général

Propriété de la même famille depuis 1958

**The ex-René Dreyfus car**

1<sup>st</sup> in class, 1929 Monaco Grand Prix, 5<sup>th</sup> overall

Same family ownership since 1958

Châssis : 37.301

Moteur/Engine : 222

Moteur 4 cylindres de 69 mm x100mm de 1496 cm<sup>3</sup>  
Puissance environ 90 CV à 5000 tr/mn (avec compresseur)  
Distribution par arbre à cames en tête et 3 soupapes par cylindre.  
Vilebrequin sur 5 paliers.  
Alimentation par Carburateur Zénith type 36UH  
et compresseur type Roots (absent).  
Allumage par Magnéto SEV à avance variable.  
Graissage par pompe à huile.  
Embrayage multi disques à sec.  
Boite de vitesses à 4 rapports et MA.  
Transmission par pont arrière.  
Châssis longerons et traverses.  
Suspension par ressorts semi elliptiques à l'avant  
et ¼ elliptiques inversés à l'arrière.  
Essieu avant tubulaire et rigide.  
Freins à tambours sur les 4 roues à commande mécanique.  
Empattement 240 cm.  
Roues à rayons, pneus 4.50 x 19.  
Poids environ 720 kg.  
Vitesse maximum : environ 200 km/h





**Présentée lors du Grand Prix de Lyon en 1924 par Ettore Bugatti lui-même,  
la nouvelle voiture de course fit sensation.  
La finesse et la pureté de ses lignes surprisent tout le monde.**

## Quelle innovation !

Avec sa carrosserie qui épouse parfaitement la courbure des longerons du châssis, ses roues en aluminium coulé, son radiateur en fer à cheval et son moteur, un 2 litres 8 cylindres arbre à cames en tête, c'est non seulement une voiture de course très homogène, performante et efficace mais c'est aussi une sculpture d'une beauté incomparable, une œuvre d'art.

Cette voiture était si réussie que les différentes versions et évolutions conserveront la même carrosserie et le même châssis, seul le moteur changera.

Les modèles «Grand Prix Course» 8 cylindres à compresseur sont sortis à près de 100 exemplaires et autant pour les modèles sans compresseur. La version « Sport » fut le modèle le plus répandu avec près de 140 voitures. Son palmarès étalé sur plusieurs années est absolument éloquent, elle a tout gagné !

Devant cet immense succès, Ettore développe une version « 10CV Sport », le type 37 avec un moteur 4 cylindres au design similaire à la 8 cylindres et des roues à rayons. C'est à partir de ce type que mi-1927 sort la version « Course » de la 37, baptisée 37A.

La fabrication des T37 atteint les 210 exemplaires, alors que celle de la T37A fut limitée à 78 voitures d'après le registre de Conway, ce qui rend ce modèle plus rare que les 8 cylindres « Grand Prix » avec ou sans compresseur.

Beaucoup de jeunes pilotes feront leurs premières courses sur des 37A achetées neuves ou d'occasion comme Dreyfus, Veyron, Wimille, Doré, Czaykowski, Gaupillat, Rose-Itier, Bychawski... Il n'y eut que 23 voitures T37A vendues neuves en France, les autres furent exportées.

Les « Grand Prix » Bugatti représentent l'archétype de la voiture de course 1925/1930, la plus célèbre, la plus convoitée, certainement la plus belle et la plus victorieuse des voitures de course de son époque !

## René Dreyfus

Après avoir participé à quelques petites courses locales au volant des voitures familiales, Hotchkiss, Mathis ou Bugatti Brescia, René Dreyfus passe commande d'une Bugatti « Grand Prix » 1500 type 37A neuve chez le célèbre concessionnaire niçois, Ernest Friderich.

Avec son frère Maurice, il en prend livraison directement à l'usine de Molsheim en février 1928. Elle porte le numéro de série 37.301 et sera immatriculée sous le numéro 8700 M12. C'est la première T37A livrée en France en 1928.

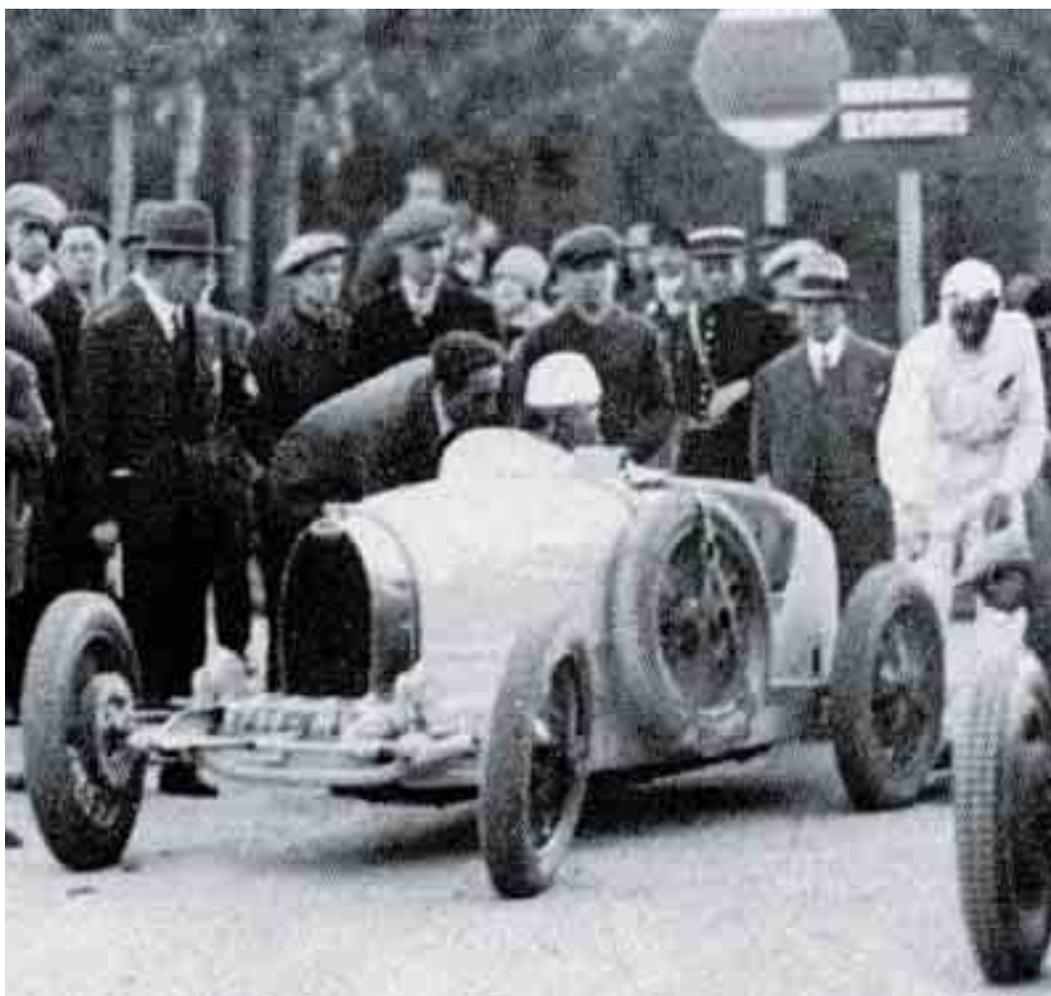
Quelques jours plus tard, la voiture est inscrite à la 1<sup>ère</sup> édition de la course « Circuit de la Riviera » qui se tient à Cannes. René et #37.301 gagnent leur manche et se classent 3<sup>ème</sup> de la course derrière les 35C de Chiron et de Bret. La voiture est sur le podium et première des 1500 ! Le 9 avril, soit 8 jours plus tard, on le retrouve avec #37.301 pour le 1<sup>er</sup> Grand Prix d'Antibes Juan les Pins. Là encore, la course se termine sur le podium avec une excellente 3<sup>ème</sup> place derrière les 35 à compresseur de messieurs Chiron et « Williams ». A noter la très bonne performance de Dreyfus qui termine à 54 secondes de « Williams » sur une course de 305 km, laissant l'Amilcar de Moriceau à près de 9 mn ! Il semble bien qu'il y ait moins d'écart entre une 2300 et une 1500 qu'entre une 1500 et une 1100, toutes à compresseur !





N°	Marque	Modèle	Immatriculation	Propriétaire	Pr. de vente						
1914	Ford	1914	Ford	1°	1000	2500	6	1914	1914		
1915	Bugatti	1915	Bugatti	1°	1000	2500	6	1915	1915		
1916	Bugatti	1916	Bugatti	1°	1000	2500	6	1916	1916		
1917	Bugatti	1917	Bugatti	1°	1000	2500	6	1917	1917		
1918	Bugatti	1918	Bugatti	1°	1000	2500	6	1918	1918		

Registre des immatriculations, Nice



1928 Circuit de la Riviera

Sur les conseils et l'insistance de son ami Louis Chiron, René Dreyfus part dans le sud de l'Italie au mois de mai pour courir la Targa Florio, considérée comme la course la plus difficile du monde ! En effet les 5 tours de 108 km sont particulièrement éprouvants avec près de 1200 virages par tour, des dénivelés variant de 0 à 1000 m.

C'est par la route qu'il se rend en Sicile avec #37.301 suivi de son frère Maurice dans la Citroën d'assistance. Le jeune René retrouve Chiron, Divo, Minoia, Constantini, Conelli... Après 7 heures et 53 minutes de course, Dreyfus, son mécanicien Jacobs et #37.301 avec le numéro 12 finissent à la 8<sup>ème</sup> place au général.

Dès son retour en France, il est appelé sous les drapeaux pour effectuer son service militaire. Grâce au soutien de son capitaine,

il continuera de courir avec sa 37A. S'étant lié avec Ernest Friderich, ce dernier l'embauche pour devenir son commercial et Dreyfus vendra beaucoup de Bugatti à la clientèle aisée de la Riviera.

La saison 1929 commence par la course de côte « Domaine de Rothschild » à Grasse, le 2 février, c'est la victoire en 2 mn 39 s. Il bat aussi le record de cette montée. Dreyfus améliore le freinage de sa Bugatti #37.301 avec un nouvel essieu comportant des gros freins de 350 mm.

Le 3 mars 1929, notre pilote et sa fidèle Bugatti 37A sont au départ de l'Esterel-Plage à Saint Raphaël et terminent par une nouvelle victoire !

Pour la plus ancienne course de côte du monde, celle de la Turbie, il remporte sa classe et fixe un nouveau record pour cette difficile montée.



*1928 Grand Prix d'Antibes, Dreyfus 3<sup>ème</sup> est à droite*



1928 Targa Florio





1929, course de côte de la Turbie, grands tambours de freins avant

Le Grand Prix d'Antibes Juan les Pins se tient le 1<sup>er</sup> avril, mais au 50<sup>ème</sup> tour sur les 75 de la course, c'est l'abandon.

Dès la semaine suivante, le 7 avril c'est une splendide 2<sup>ème</sup> place et une nouvelle victoire de classe que #37.301 et Dreyfus s'offrent à seulement 24 secondes de Bret sur Bugatti 35C.

Cette course se déroule sur un circuit de 3,4 km et 10 tours. Les manches qualificatives qui précèdent la course, se courent sur 6 tours. Dreyfus fait le meilleur temps toutes catégories confondues en 18 mn 48 s devant Bret et sa Bugatti en 18 mn 56 s, il aurait pu gagner la course !





## Le Grand Prix de Monaco 1929

Le 14 avril 1929 se tient pour la première fois en principauté de Monaco, la course qui allait devenir la plus prestigieuse, celle pour qui une victoire est synonyme d'absolu : le Grand Prix de Monaco.

C'est l'Automobile Club de Monaco et Anthony Noghes qui s'occupent de lancer les invitations aux meilleurs pilotes à travers toute l'Europe. Grâce à l'appui de Friderich, Dreyfus obtient sa participation pour ce rendez-vous international de très haut niveau. L'équipe constituée pour l'occasion comprend : Ernest Friderich, Maurice le frère de René et Jerry, le mécanicien de Friderich, Jacobs ayant rejoint l'Usine de Molsheim après la Targa.





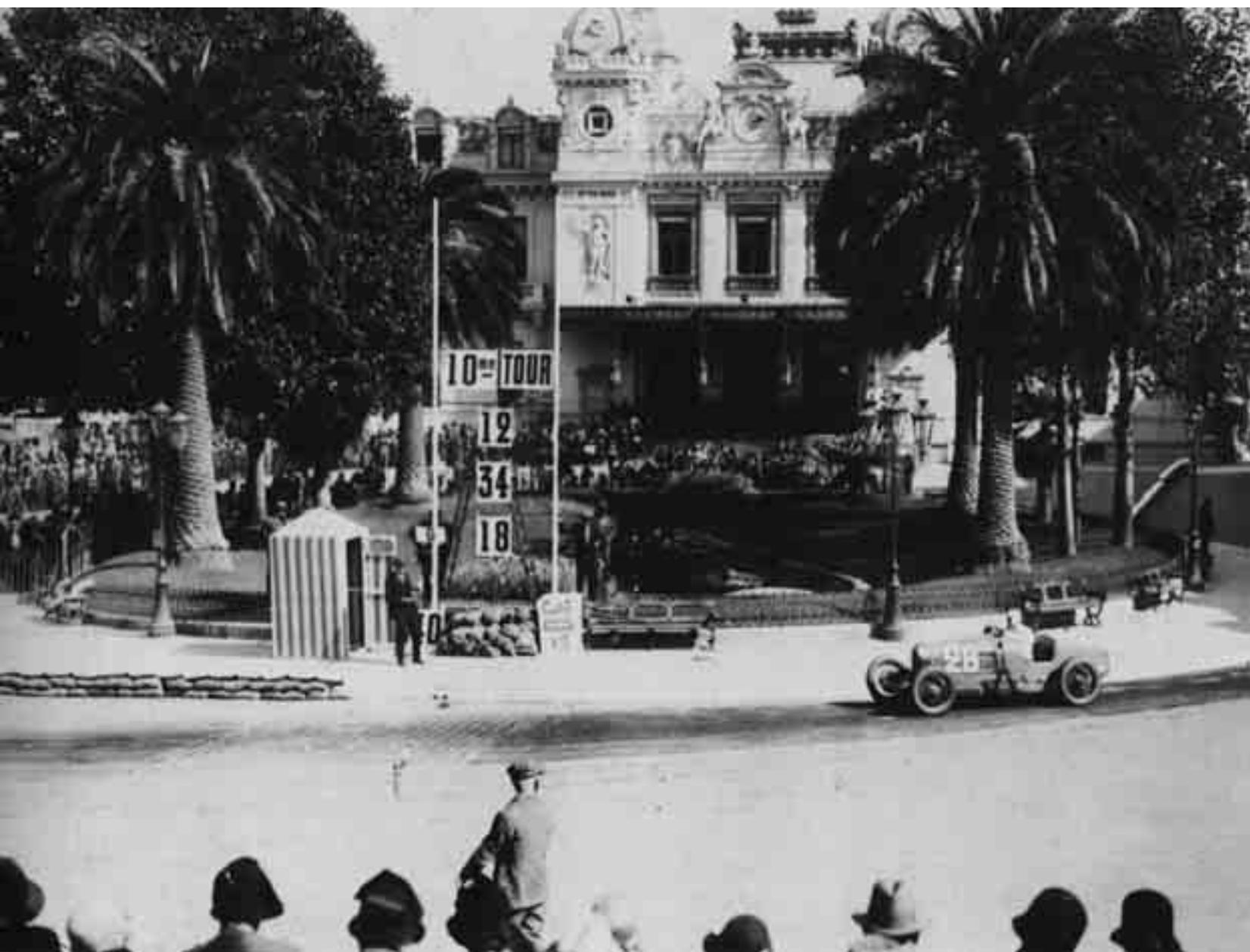
• 11



La Principauté avait attiré les meilleurs pilotes, de Rotschild, Etancelin, Lehoux, « Williams », Bouriano, Lepori, Lamy, Dauvergne, Bychowski, tous sur Bugatti 35B ou 35C, les Alfa Romeo 6c1750 étaient confiées à Zehender, Rigal et Ghersi, Carraciola sur une Mercedes SSK et les Maserati étaient pilotées par Sandri et de Sterlich, Dreyfus était le seul inscrit avec une Bugatti 37A. Dans la catégorie 1500, on trouvait Doré et sa Licorne, Perrot sur Alfa Romeo 6c1500 et de Rovin sur une Delage 8c1500. Absent, Louis

Chiron, monégasque et enfant du pays, se trouvait aux USA pour courir les 500 miles d'Indianapolis sur une Delage 8c1500. Il finira d'ailleurs à la 7<sup>ème</sup> place au général.

A Monaco, 16 voitures prennent le départ. Dreyfus et la Bugatti #37.301 sont positionnés sur la 4<sup>ème</sup> ligne avec le numéro de course 28 juste devant Carraciola.







A 16h31, Charles Faroux le directeur de course donne le départ et tout le monde s'élançe dans un tonnerre, seule la Delage de De Rovin qui a calé prend déjà du retard. Carraciola et la formidable puissance de sa Mercedes double dès la première montée 6 ou 7 concurrents dont Dreyfus ! Au 10ème tour Carraciola est 2<sup>ème</sup> derrière « Williams », Dreyfus 12<sup>ème</sup> est derrière la 1500 de Doré. Perrot sur l'Alfa 1500 abandonne au 20<sup>ème</sup> tour, alors que Dreyfus s'est porté à la 8<sup>ème</sup> place. Devant, la bagarre fait rage entre Carraciola et « Williams », plus loin, les Alfa 1750, la Delage et la Licorne sont toutes derrière Dreyfus. De Rovin abandonne suite à une sortie de route.

Dreyfus ne commet aucune faute et signe des temps qui s'améliorent de tour en tour. La Bugatti bleue #37.301 est 7<sup>ème</sup> au 30ème tour et 5<sup>ème</sup> au 40<sup>ème</sup> tour, ayant doublé les deux T35 d'Etancelin et de Lepori. Les positions ne bougeront plus. Dreyfus laisse à l'arrivée Lepori à 3 tours et Etancelin à 1 tour. C'est « Williams » qui est vainqueur sur la Bugatti 35B #4914 de l'usine, suivent Bouriano sur une 35C et Carraciola sur la SSK. Derrière de Rothschild, **Dreyfus termine à une splendide 5<sup>ème</sup> place remportant la victoire dans la classe 1500.**



*Photos 1 et 2 : 1959-1962, Monsieur B., le propriétaire*

*Photos 3 e*

Le 16 juin 1929, Dreyfus, tout auréolé de la victoire Monégasque, se retrouve à Lyon pour le Grand Prix de Lyon-Quincieux sur un circuit de 6,513 km, il faut faire 38 tours. Portant le numéro 20, la voiture abandonnera au 33<sup>ème</sup> tour.

La page de l'histoire commune entre notre pilote et sa Bugatti 37A #37.301 va se tourner. En effet, son ami Albert de Bondeli, a acheté la 35B #4914 d'usine, victorieuse du Grand Prix de Monaco. Impressionné par la virtuosité de René Dreyfus, il décide de lui confier le volant de sa nouvelle acquisition. Dès lors, Dreyfus se consacrera au pilotage de la 35B avec laquelle il connaîtra de nouvelles victoires. Début 1930, il achète avec Friderich, une 35B neuve. Remisée dans son garage depuis 6 mois, il vendra sa 37A #37.301, pour financer cette acquisition.

Mais à qui vend-il sa voiture ? Cela reste au moment de ces lignes une interrogation mystère, bien que plusieurs pistes aient été identifiées. La voiture ne semble pas avoir été réimmatriculée, cela s'explique facilement par le fait que de nombreux pilotes amateurs couraient avec des plaques « garage », ne nécessitant pas une nouvelle immatriculation. Il reste donc à découvrir qui a continué de courir avec #37.301, car il semble peu probable qu'une voiture aussi compétitive n'ait pas allongé un palmarès déjà bien fourni.

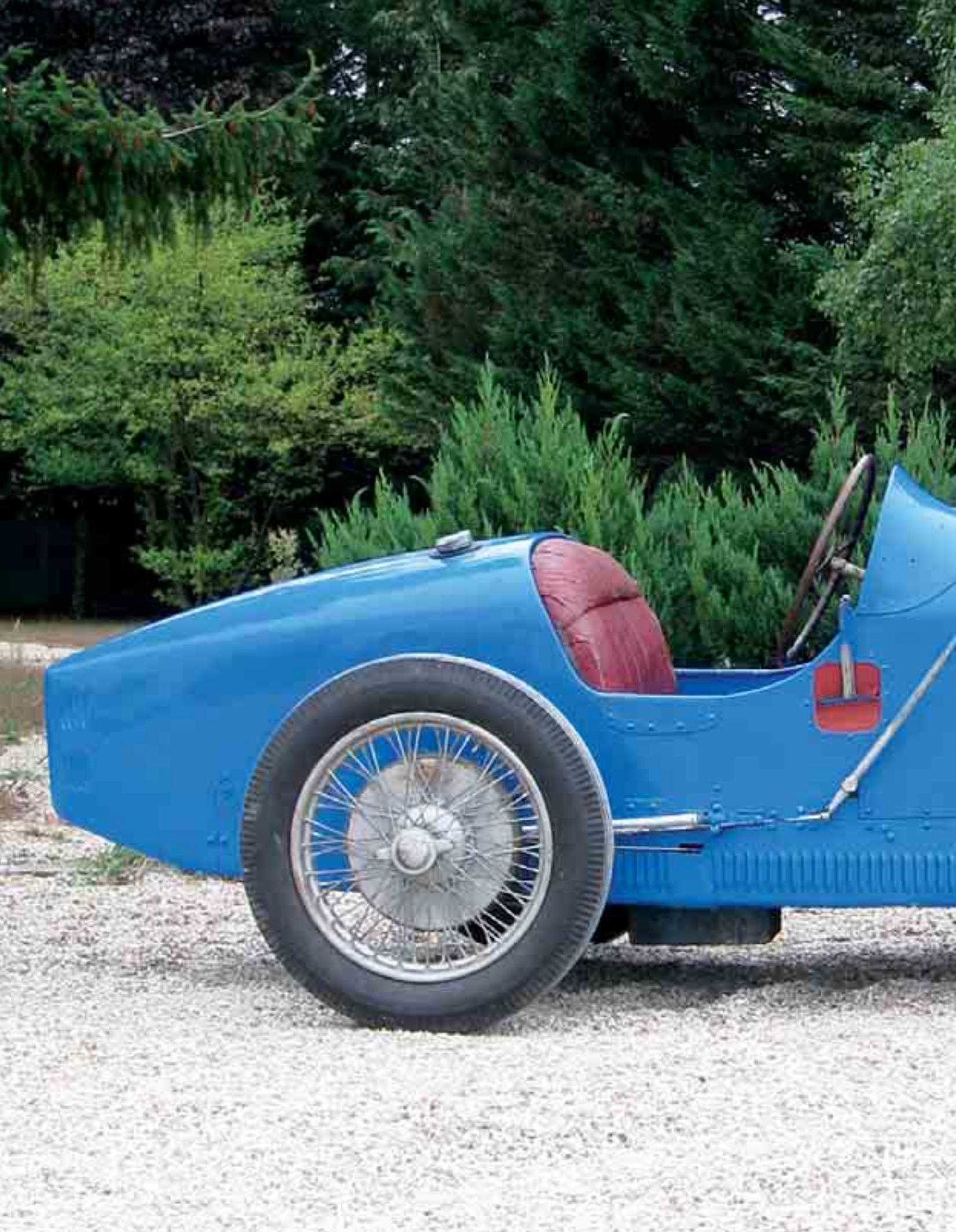
Dreyfus sera plus tard pilote d'usine pour Maserati (1931/1932 et 1937), Bugatti (1932/1934), Alfa Romeo-Scuderia Ferrari (1935/1936), Talbot (1936), Delahaye (1937/1938), il signera de nombreuses victoires comme le Grand Prix de Belgique 1934 sur Bugatti 59, le Grand Prix de la Marne 1935 et 1936 sur Alfa Romeo tipo B et sur Talbot T150, le Grand Prix de Florence 1937 sur Maserati 6CM, le Grand Prix du Million 1937 et le Grand Prix de Pau 1938 sur Delahaye 145. René s'exilera à New York au début de la guerre. Il ouvrira avec son frère Maurice un restaurant, le Gourmet puis le Chanteclair. Ne pouvant s'arrêter, il continuera sa carrière sur différentes voitures jusqu'en 1955 comme les 12h de Sebring sur Arnold Bristol. Il a aussi couru les 24 heures du Mans sur Delahaye en 1937 (3<sup>ème</sup>) et 1938 (ab) ainsi que sur une Ferrari en 1952 (ab). Les Mille Miglia, le Rallye de Monte-Carlo ou les 500 miles d'Indianapolis ont aussi vu sa participation. Né à Nice en 1905, il décèdera à New York en 1993 et aura eu deux vies très remplies ! Il est, à juste titre, considéré comme un des meilleurs pilotes de sa génération.

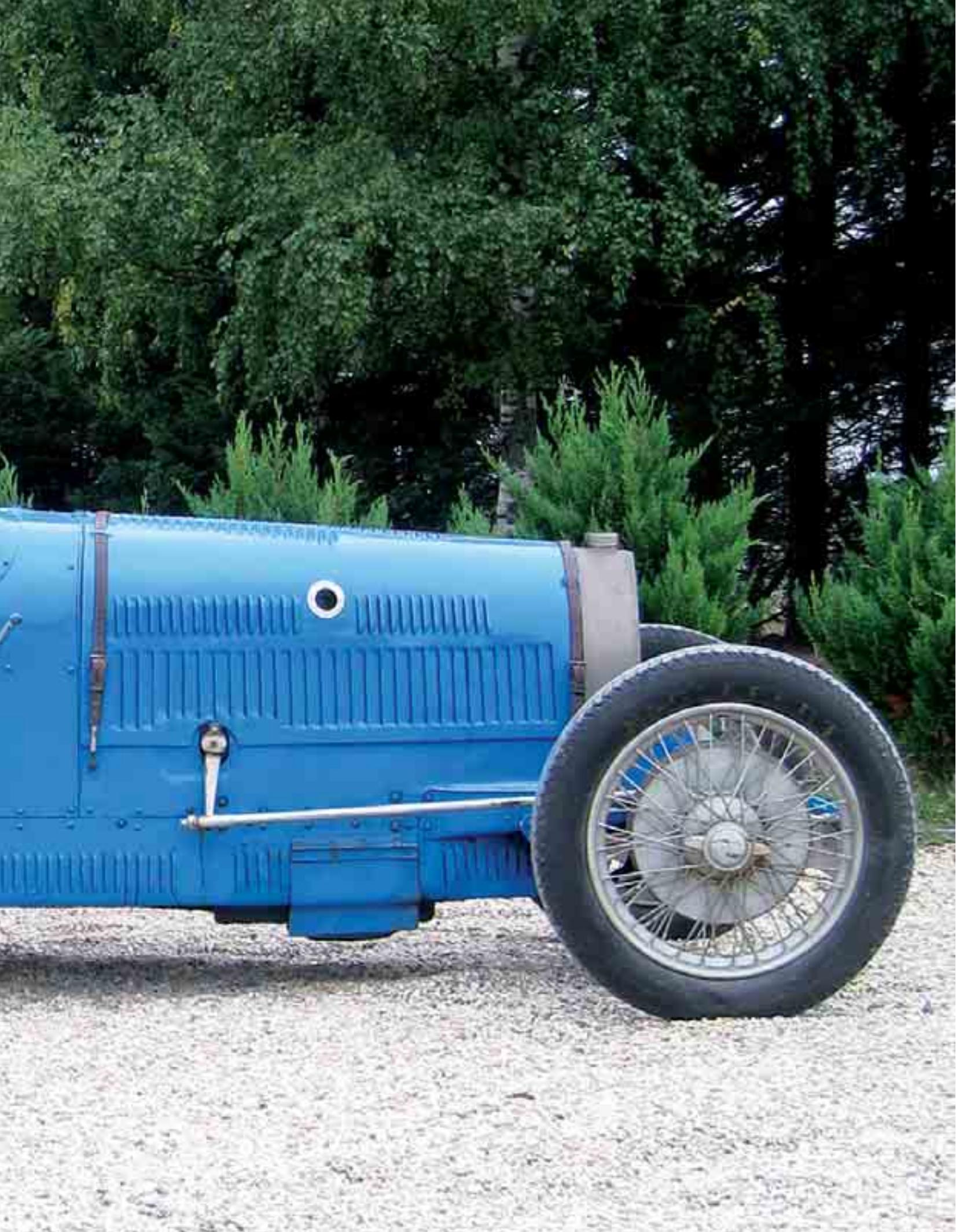
La Bugatti type 37A de la vente fut sauvée par Louis Desbordes, le ferrailleur de Rennes bien connu pour sa belle collection d'ancêtres et pour le musée qu'il ouvrit plus tard. C'est vers 1958 qu'il échangea cette Bugatti à Monsieur B contre une Renault EK de 1913 à restaurer. Père de l'actuel propriétaire, Monsieur B. possédait, dès 1956 une trentaine de voitures, chiffre qui s'éleva à 60 en 1959 et 80 en 1963. Il était à la tête de plus de 150 automobiles en 1970. Il posséda entre 45 et 50 Bugatti dont plusieurs du type « Grand Prix » (35, 35A, B et C et 37). La seule à laquelle il restera fidèle et dont il ne se sépara jamais était la 37A #37.301 : c'était sa préférée ! Légère et vive, précise et agile, rapide et coupleuse, robuste et fiable, elle avait toutes les qualités pour être un « super jouet ». Les types 35 à compresseur sont bien sûr plus puissants et plus prestigieux mais aussi plus lourds sur la bascule et donc plus lourds à conduire, ils sont moins agiles et moins amusants.

Le châssis d'origine porte le n°566 frappé sur la traverse arrière, la peinture d'origine reste visible par endroit. Le bras support et le pont sont numérotés 356 avec le plus long rapport, le 15x54. La boîte de vitesse porte le n°400. Le support arrière gauche du moteur est frappé du n°222 correspondant à #37.301. Le compresseur est absent mais son système d'entraînement est toujours présent et porte le n°59 pour le moteur n°222, c'est donc celui d'origine. La boîte à cames porte le n°222 avec le numéro de



et 4 : 1965, Michel Bugatti





montage 12. Le support avant gauche du moteur cassé et réparé témoigne du passé glorieux de notre voiture ! Le radiateur, le capot et la carrosserie sont authentiques.

La curieuse pédale de frein en aluminium coulé, a la forme d'une chaussure, sans doute un accessoire d'époque.

C'est avec émotion que nous avons découvert la sellerie d'époque en moleskine rouge garnie de crin sous le simili qui le recouvrait. Malgré ses 80 ans elle est parfaitement conservée. Les deux assises sont réunies formant une seule pièce de sellerie. Un cache protecteur recouvre la boîte de vitesse connue pour ses dégagements de chaleur.

C'est au début des années 60 que notre voiture a été restaurée par Monsieur B. La voiture a été entièrement démontée et après révision des principaux organes mécaniques tels que moteur, boîte, pont et freins, remontée à l'identique à l'exception du réservoir d'essence trop abîmé.

Lors de l'inauguration du Circuit Bugatti, en octobre 1965, Michel, le dernier fils d'Ettore Bugatti, prendra le volant de notre 37A. Pour remercier le propriétaire, il lui offrira un volant de Bugatti type 57 qui sera immédiatement installé sur la voiture et qui y est encore aujourd'hui.

On retrouve encore #37.301 dans le film « les Bugatti » d'Alain Blondel et Yves Plantin, sorti en 1967. Depuis lors, la voiture a peu mais régulièrement servi, restant exposée dans le musée privé de son propriétaire.

A la manivelle, les compressions du moteur sont impressionnantes et équilibrées, les étincelles de la magnéto fortes, l'état des bougies démontre une excellente carburation.

Après les préparatifs d'usage, et malgré une inaction de presque 15 ans, le moteur a retrouvé sa voix rauque après seulement quelques tours de manivelles. La tenue du ralenti pourrait laisser penser que la voiture tourne régulièrement

La fiabilité, la robustesse et la facilité d'entretien des Bugatti 4 cylindres « Grand Prix » sont des réalités vérifiées.

Notre voiture est donc toujours équipée de son châssis, moteur, boîte et pont, ce qui est exceptionnel pour une voiture de course. Avec son capot d'origine, sa carrosserie et sa sellerie entièrement d'époque, c'est sans aucun doute possible la plus historique et la plus prestigieuse des Bugatti T37A !





When presented at the Lyon Grand Prix in 1924 the new Grand Prix Bugatti caused an extraordinary effect, surprising everybody with the finesse and the purity of her line. She was innovative in the fact that her bodywork followed the curves of the chassis side members and her wheels were aluminium cast. The horse shoe shaped radiator remains in everybody's memory. The specifically designed engine with an overhead camshaft is like a sculpture, a work of art. This is an extremely high-performance and efficient car and incomparably beautiful.

A new model was launched in mid-1927 with a four-cylinder engine with super-charger, the 37A type. A great many young racers, started with new or used 37As, such as Dreyfus, Veyron, Wimille, Doré, Czaykowski, Gaupillat, Rose-Itier, Bychawski...

The "Grand Prix" Bugatti is the 1925/1930 racing car archetype. The most famous, the most coveted, the most desired and certainly the most beautiful and most historically significant racing car of the era!

René Dreyfus ordered a new 37A type to famous Bugatti dealer Ernest Friderich in Nice, at the beginning of 1928. In February 1928

René Dreyfus took the train to the Bugatti factory in Molsheim to collect it. The car, serial N° 37.301 was registered under the Number 8700 M12 on the 28th of March 1928. This was also the first Bugatti T37A to be delivered in France in 1928.

René raced a lot with his car #37.301 : Antibes Grand Prix, Riviera Grand Prix,... but one of the most important race was in May 1928, the Targa Florio in Sicily. The most difficult race of this period. He finished 8th overall and 5th of the 1500 class.





After the Targa he became the Friderich salesman and he sold a lot of Bugatti to the Riviera customers.

On March 1929, René Dreyfus upgraded the front axle to fit the big brakes of 350 mm. He ran the la Turbie HillClimb, the oldest race of this type in the world. He finished first in class and broke the new record.

### The inaugural Monaco Grand Prix 1929

On the 14th of April 1929, what was to become the most prestigious and most difficult race in the world, took place in the Principality of Monaco. A race in which victory is synonymous of absolute: the Monaco Grand Prix.

Quite naturally the Monaco Automobile Club and Anthony Noghes dealt with inviting the best drivers throughout Europe.

The Principality had of course attracted the great drivers, Rothschild, Etancelin, Lehoux, Williams, Bouriano, Lepori, Lamy, Dauvergne, Bychowski who all drove Bugatti 35Bs or 35Cs. Alfa Romeo 6c1750s were driven by Zehnder, Rigal and Ghersi. Carraciola drove a Mercedes SSK and the Maseratis were driven by Sandri and Sterlich. Dreyfus was the only driver entering a Bugatti 37A. In the 1500 category there were Doré and his Licorne, Perrot with an Alfa Romeo 6c1500 and de Rovin with a Delage 8c1500.

Meanwhile in Monaco, Dreyfus and his Bugatti #37.301 were positioned on the 4th row with the number 28 just in front of Carraciola.

At 16h31 the race manager Charles Faroux gave the departure signal and everybody was off in a thundering noise. Only De Rovin's Delage which had stalled lost a little time. Carracciola with the help of his formidably powerful Mercedes (which had left almost last) overtook 6 or 7 competitors (amongst whom Dreyfus, of course) in the first ascent. On the 10th lap Carracciola is in 2nd place behind Williams, Dreyfus is in 12th position behind de Doré's 1500. The unlucky ones had mechanical problems, ignition problems or buckled wheels. Perrot abandoned on the 20th lap, whilst Dreyfus had gained the 8th place. In front of him the battle between Carraciola and Williams was gripping. The Alfa 1750, the Delage and the Licorne were all behind Dreyfus. De Rovin abandoned after going off track but anyway he wasn't really in the race. Doré also went off track and lost time with a buckled wheel.

Our driver completed a magnificent race, making no mistakes and gaining time as the race went by. The blue 37.301 Bugatti was 7th on the 30th lap, 5th on the 40th having overtaken both Etancelin and Lepori's Bugatti 35s. The positions didn't differ from then on, Dreyfus put more and more distance between himself and his pursuers, leaving Lepori 3 laps behind him and Etancelin 1. Only 3 cars finished on the same lap; Williams, the winner in his factory Bugatti 35B #4914, Bouriano in a 35C and Carracciola in his SSK.

### Dreyfus finished with a splendid 5th place and a victory in the 1500 category.

The love affair between the Bugatti 37A#37.301 and our driver was about to end. Indeed his friend Albert de Bondeli, had acquired a Bugatti 35B #4914 from the factory, the Bugatti that had won the Monaco Grand Prix driven by Williams a few months beforehand. De Bondeli only used this car on the roads for personal pleasure. Aware of René Dreyfus' potential and that of his new car, he decided to create a highly competitive team by entrusting the wheel of the #4914 to Dreyfus for the races. René Dreyfus with The Bugatti 35B #4914 won the Dieppe Grand Prix on July 1929.





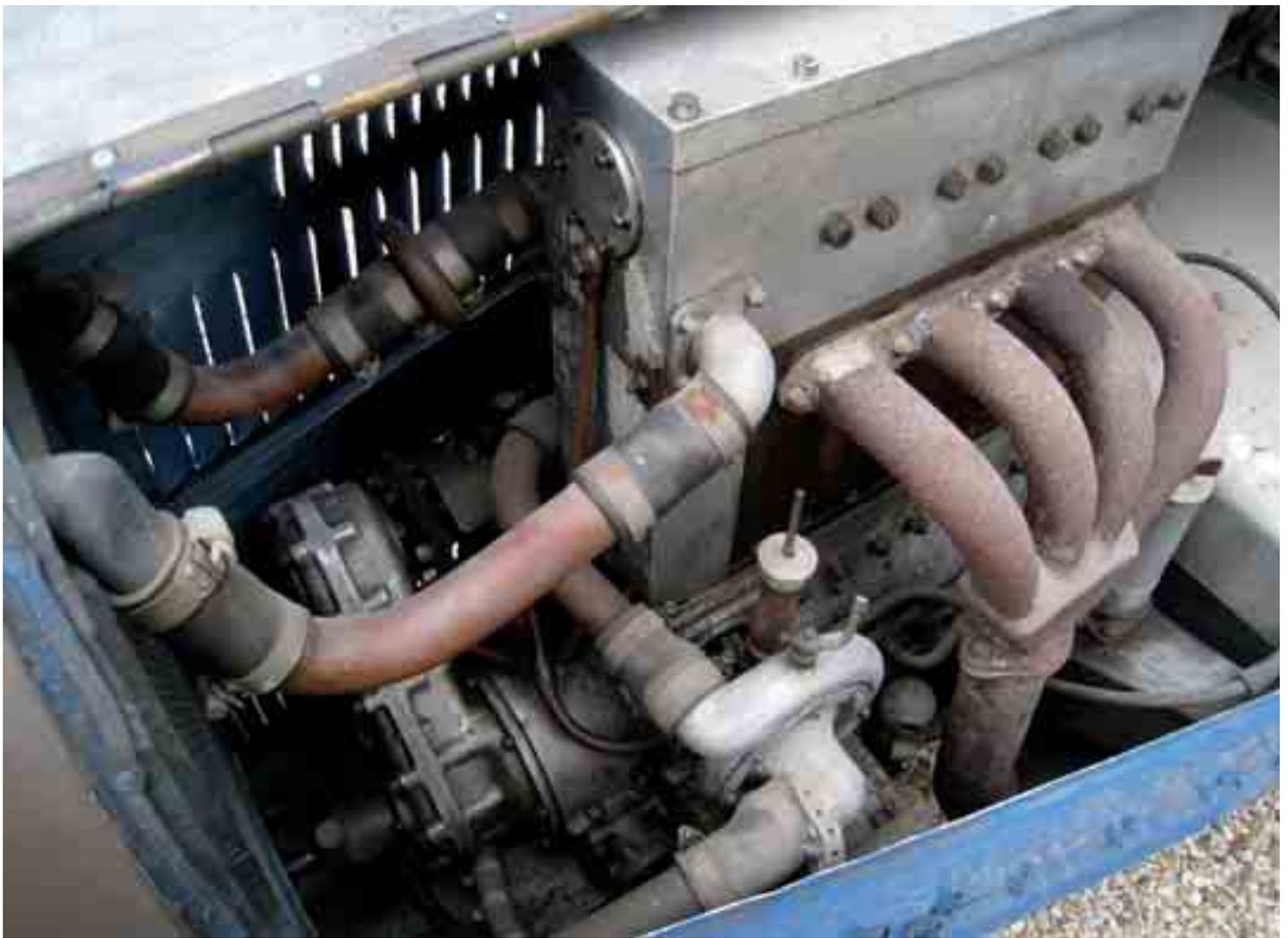




Being unable to use the #4914 at the beginning of 1930 Friderich and René Dreyfus bought a new 35B type. Dreyfus sold his Bugatti 37A to pay half the the 35B. But who did he sell the car to? Even today, this remains a mystery, although there are several possibilities. The car doesn't appear to have changed its registration number which is explained by the fact that many amateur drivers race with "garage" number plates. There was no need to change the registration number. We need to find out who carried on racing with the #37.301, as it seems improbable that such a competitive car hadn't acquired even more honors. The honors list we have drawn up is probably incomplete as Dreyfus raced a great deal with his 37A.

Dreyfus later became a driver for the Maserati plant (1931/1932 & 1937), for Bugatti (1932/1934), for Alfa Romeo-Scuderia Ferrari (1935/1936), Talbot (1936), Delahaye (1937/1938). He won numerous races such as the Belgian Grand Prix in 1934 aboard a Bugatti 59, the Marne Grand Prix in 1935 & 1936 in an Alfa Romeo tipo B and a Talbot T150, the Florence Grand Prix in 1937 with a Maserati 6CM, the Million grand Prix in 1937 and the Pau grand Prix in 1938 driving a Delahaye 145. At the beginning of the Second World wWar he went to New York where he opened a restaurant with his brother, first "Le Gourmet" and later "Le Chanteclair". Both restaurants were to become famous. However, he couldn't give up racingg, and continued his career in various cars and particularly in the USA, in races like the Sebring 12 hours driving an Arnold Bristol. His career as a driver ended in 1955. He also participated in the Mans 24 hours driving a Delahaye in 1937 (3rd, in 1938 (unplaced) and in 1952 driving a Ferrari (unplaced) He was also seen at the Mille Migla, the Monte Carlo Rally and the Indianopolis 500 miles.





He was born in Nice in 1905 and died in New York in 1993 having had two very full lives. He is rightly considered one of the greatest drivers of his time.

The Bugatti type 37A on sale was saved by Louis Desbordes, a scrap merchant from Rennes who is well-known for his magnificent collection of ancestors and for the museum that he opened at a later date. He sold the Bugatti in about 1958 to the actual owner father, Mr B, in exchange for a 1913 Renault EK in need of restoration. In 1956 he owned 30 cars, 60 in 1959 and 80 in 1963. In 1970 he owned 125 vehicles.

Our Mr B. owned between 45 & 50 Bugattis, among which, several "Grand Prix" models, the only one he never sold was our #37.301, because it was his "favorite". This car had all the qualities of a "super toy" being light & vivacious, precise and agile, robust and reliable and fast with perfect acceleration. Of course the 35s with compressors have more power and prestige, but are a lot heavier, they are less fun to drive.

The original chassis bears the Number 566 which is stamped on the rear cross member, it still has traces of the original paint in places. The axle bear the number 356 & have the amazing ratio of 15 x 54 which is the longest. The gear box is numbered 400 and the left rear engine support is numbered 222. This engine no longer has its compressor but the supercharger drive is in place stamped with the number 59 for engine 222. The camshaft box is stamped 222 with the assembly number 12 on all the parts. The front left engine support was repaired, but after the glorious past of this engine, it seemed to be normal !

The radiator, the bonnet and the bodywork are obviously original and authentic. The original dash board contains the magnificent SEV "Racing" magneto. The most impressive is the original fabric on the seater. That is incredible for a race car of this period !





At the beginning of the 1960s Mr B, an excellent mechanic undertook a restoration of the vehicle. He took the car to pieces and then rebuilt her and serviced the main mechanical parts (engine, gear box, rear & front axles and brakes.) He also did a complete paint job and renewed the upholstery, by covering the original with modern vinyl.

In October 1965 the Sarthe permanent racing Circuit was inaugurated and christened the Bugatti Circuit. Michel Bugatti, Ettore's youngest son, was of course invited. He drove Mr B's Bugatti 37A. Later to thank Mr B for the loan he gave him a steering wheel for a Bugatti57. Since then, this is the steering wheel of #37.301.

#37.301 can also be seen in the film "Les Bugatti" that was made over several years by Alain Blondel and Yves Plantin and that came out in 1967. Since then the car has been used seldom but regularly. It was on show in Mr B's private museum.

The engine compressions are impressive and well balanced. The sparks emitted by the magneto are of fine quality. The spark plugs show excellent carburation. After the usual preparation, and despite not having been used for nearly 15 years, the engine bust into its distinctive roar after only a few turns of the crank. This model is equipped with an original gear box cover and therefore doesn't have an electric starter!







The ticking over of the engine after starting up was so impressive that one could have imagined that the car had been used on a regular basis recently, and we could feel the presence of true power. The reliability and sturdiness, the ease of maintenance of the 4 cylinder Bugattis are a confirmed reality.

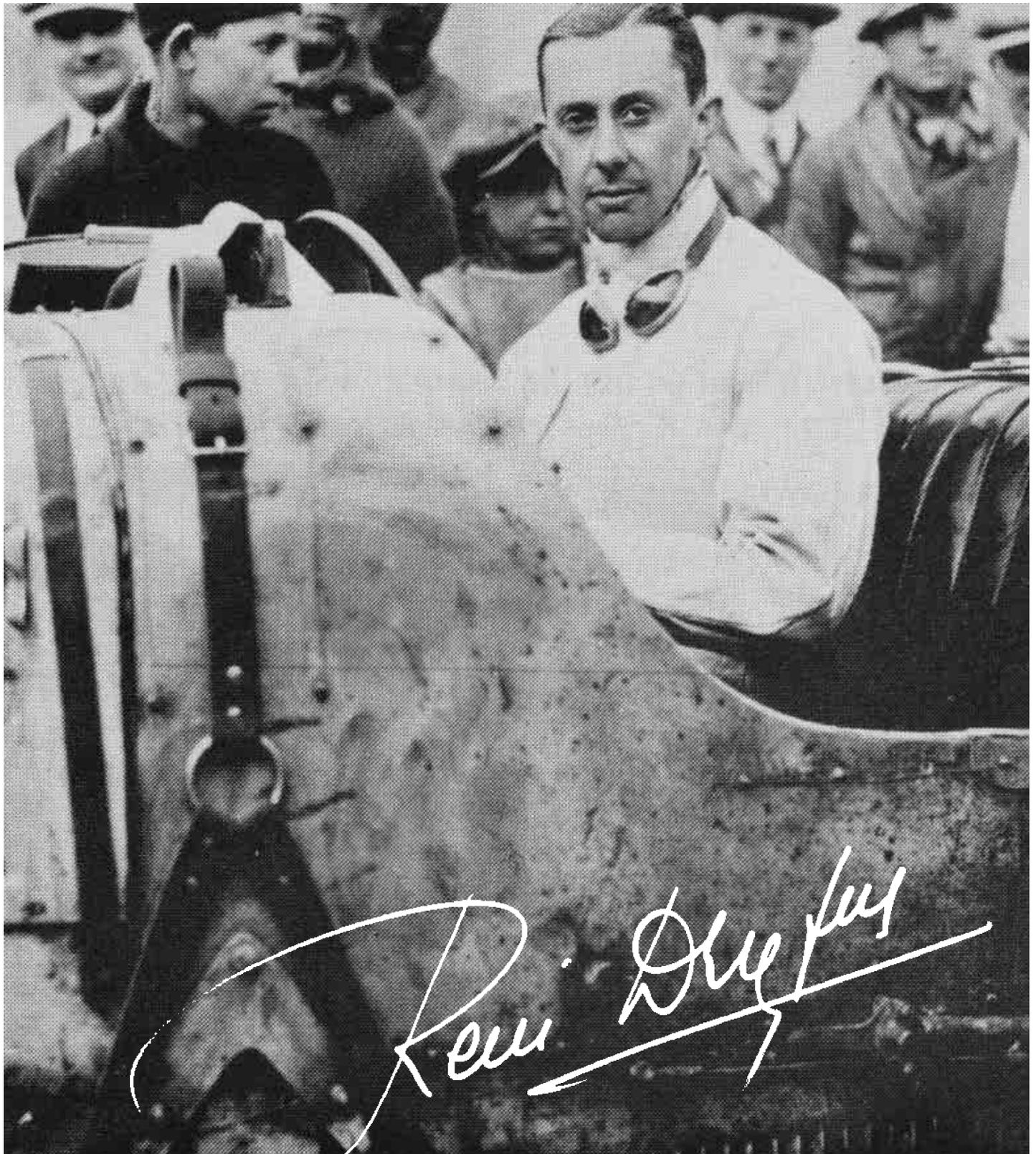
Our car still has its original chassis, engine box and axles, which is exceptional for a racing car. On top of this, the bonnet, the bodywork and the upholstery are also original! It must be remembered that this Bugatti 37A is a world wide reference. It is the only one that is always cited in sales catalogues to sing the praises of the 37 or the 37A.

How many authentic & complete racing Bugatti "Grand Prix" still exist?  
Very few.

The Osenat Auction house is proud to present this exceptional and original Bugatti «Grand Prix racer two seater».

Because of its history this is without doubt the most prestigious of the Bugatti T37As.







**Bibliographie :**

Hugh Conway, Bugatti "le pur sang des automobiles", 1963/1979.  
Revue l'Automobiliste n°3, mars 1967  
Hugh Conway, Grand Prix Bugatti, 1968.  
René Dreyfus et Beverly Kimes, My two lives, 1986.  
Yves Naquin, Le Grand Prix de Monaco 1929-1960, 1990  
Antoine Raffaelli, Archive d'une Passion, 1996



*Le propriétaire actuel en 1966*

## Extrait non exhaustif du palmarès de René Dreyfus

Date	Course	Rés	N°	Note
03/06/1924	Circuit des gattières avec une Mathis			1 <sup>ère</sup> classe 750
12/03/1925	II Course de cote de Castellar à Menton avec Bugatti Brescia			2 <sup>ème</sup> classe 1500
11/06/1925	Course de cote de Falicon (Nice) avec Bugatti Brescia		70	1 <sup>ère</sup> classe Tourisme
<b>28/03/1928</b>	<b>Voiture personnelle Bugatti 37A #37301 immatriculée 8700 M12</b>			
30/03/1928	I Course de cote du Domaine de Rothchild à Grasse	1		Record
01/04/1928	I Circuit de la Riviera à Cannes (3,400 km x 6 tours) manche	1	78	
01/04/1928	I Circuit de la Riviera à Cannes (3,400 km x 10 tours) course	3	78	1 <sup>ère</sup> Classe 1500
09/04/1928	I Grand Prix d'Antibes Juan les Pins La Garoupe: 305.250 km	3	11	1 <sup>ère</sup> Classe 1500
06/05/1928	XIX Targa Florio Madonie: 540.00 km (108.0 km x 5 tours)	8	12	
01/07/1928	XXII Grand Prix de l'A.C.F. St.Gaudens: 260.00 km	NPP	58	
03/11/1928	Course de l'Esterel-Plage à Saint-Raphaël			1 <sup>er</sup> en Classe 1500
03/02/1929	II Course de cote du Domaine de Rothchild à Grasse	1		
03/03/1929	Course de l'Esterel-Plage à Saint-Raphaël			1 <sup>er</sup> en Classe 1500
17/03/1929	Course de cote de La Turbie (Nice), 6.300 km			Record et 1 <sup>ère</sup> Classe 1500
01/04/1929	II Grand Prix d'Antibes Juan les Pins La Garoupe: 305.250 km	AB	7	
07/04/1929	II Circuit de la Riviera Cannes (3.400 km x 5 tours) manche	1	9	
07/04/1929	II Circuit de la Riviera Cannes (3.400 km x 10 tours) course	2	9	1 <sup>ère</sup> Classe 1500
14/04/1929	I Grand Prix de Monaco Monte Carlo 318.000 km (3.180 km x 100 tours)	5	28	1 <sup>ère</sup> Classe 1500
26/05/1929	Course de cote Les Alpilles F - Avignon - 4,000 km			1 <sup>er</sup> et Record
16/06/1929	I Grand Prix de Lyon Quincieux 247.500 km (6.513 km x 38 tours)	AB	20	
	<b>Voiture de de Bondelli ex "Williams" Bugatti 35B #4914</b>			
07/07/1929	I Grand Prix de Dieppe Dieppe 201.17 km (8.047 km x 25 tours)	1	58	
25/07/1929	VI Gran Premio de España Lasarte 692.600 km	4	16	
17/11/1929	II Grand Prix de Tunisie Carthage 321.000 km (8.025 km x 40 tours)	3	20	Meilleur Tour
	<b>Voiture achetée neuve avec Friderich Bugatti 35B #4944</b>			
	<b>René Dreyfus vend sa Bugatti #37.301</b>			
02/03/1930	I Circuit d'Esterel Plage St. Raphael 60.000 km (3.333 km x 18 tours)	1	?	Meilleur Tour
23/03/1930	Course de cote de La Turbie (Nice), 6.300 km	1	?	Record
06/04/1930	II Grand Prix de Monaco Monte Carlo 318.000 km (3.180 km x 100 tours)	1	22	Meilleur Tour
29/06/1930	VI Grand Prix de la Marne Reims 400.00 km (8.000 km x 50 tours)	1	40	Meilleur Tour

AB : abandon  
NPP : ne participe pas



**MAISON DE VENTES ■ AUCTION HOUSE**  
5, RUE ROYALE 77300 FONTAINEBLEAU ■ TEL. 33 (0)1 80 81 90 01 ■ FAX 33 (0)1 64 22 38 94  
66, AVENUE DE BRETEUIL 75007 PARIS ■ TEL. 33 (0)1 80 81 90 11 ■ FAX 33 (0)1 47 23 39 64  
107, AVENUE GEORGES CLEMENCEAU ■ 77250 MORET-SUR-LOING ■ TEL. 33 (0)1 80 81 90 10  
e - mail [contact@osenat.com](mailto:contact@osenat.com) ■ web [www.osenat.com](http://www.osenat.com)

JEAN-PIERRE OSENAT, FONTAINEBLEAU, SA, MAISON DE VENTES VOLONTAIRES DE MEUBLES AUX ENCHÈRES PUBLIQUES AGRÉÉE EN DATE DU 4 AVRIL 2002 SOUS LE NUMÉRO 2002 135 RCS MELUN 442614384