1928 : BUGATTI DOMINE SANS PARTAGE LE SPORT AUTOMOBILE



Dès ses débuts, le constructeur automobile de Molsheim a largement bâti le mythe autour de la marque sur des victoires en sport automobile. À ce titre, 1928 constitue une année particulière pour Bugatti. Cette année-là marque des changements dans le règlement des courses automobiles et ouvre une ère pour la Bugatti Type 35 marquée par de très nombreux succès en compétition, qui assureront la renommée de Bugatti pendant des décennies, jusqu'à aujourd'hui.
La Bugatti Type 35B à ciel ouvert, avec son moteur 8 cylindres, son compresseur à lobes (type roots) et ses 140 ch de puissance, roulait il y a 90 ans à une allure nettement supérieure aux 200 km/h. Avec plus de 2 000 victoires en course durant la « décennie dorée » de Bugatti, ce modèle constitue vraisemblablement la voiture de course qui affiche le plus grand nombre de victoires.

Pour l'année 1928, la Fédération de sport automobile envisage d'organiser sept épreuves internationales. En fin de saison, seules deux épreuves ont eu lieu. C'est la raison pour laquelle il n'y aura pas de Champion du monde officiel en 1928. Pourtant, même sans titre de Champion du monde, les Bugatti montrent l'étendue de leurs qualités. Sur un total de 26 courses en 1928, les pilotes au volant des modèles de course Bugatti en ont remporté 23, dont 11 Grands Prix et la Targa Florio, la course la plus célèbre à l'époque, considérée comme l'épreuve sur route la plus difficile au monde.

C'est Tazio Nuvolari qui entame l'année 1928 sur les chapeaux de roues. Le « Mantouan volant » commence sa carrière dans les sports mécaniques avec les deux-roues. En 1924, le pilote italien délaisse le guidon pour le volant. En mars 1928, il remporte ainsi le Grand Prix de Tripoli, au volant d'une Bugatti Type 35C. Le même jour, le 11 mars, c'est avec la même voiture que le Monégasque Louis Chiron, surnommé le « vieux renard », remporte le Grand Prix de Saint-Raphaël sur le circuit d'Esterel Plage. Dès 1925, il pilote une Bugatti en tant que pilote privé. À partir de 1927, il devient pilot d'usine de la marque.

Deux semaines plus tard, Nuvolari surclasse ses concurrents à Vérone. Quant à Louis Chiron, il remporte les semaines suivantes le Grand Prix du Circuit de la Riviera et le Grand Prix automobile d'Antibes au volant d'une Bugatti Type 35C. Son moteur 8 cylindres de 2,0 litres, suralimenté par un compresseur Roots, délivre quelque 125 ch. La voiture de course de seulement 750 kg atteint une vitesse de pointe qui dépasse les 200 km/h.

C'est surtout sur les tracés sinueux que la Type 35 s'impose sur ses concurrentes, notamment grâce à sa conception légère. Ettore Bugatti avait depuis longtemps fait sienne la devise : la puissance, c'est important, la légèreté, c'est essentiel. C'est ainsi que, il y a déjà 90 ans, il faisait construire de nombreux éléments de la voiture en aluminium léger : carter moteur, carter de la boîte de vitesse, caisse et jantes. Selon le règlement de la course automobile, le poids des voitures devait être compris entre 550 et 750 kg. En revanche la puissance n'était soumise à aucune restriction réglementaire. Bugatti opte alors pour un 8 cylindres en ligne robuste, puissant et fiable, et décide d'alléger d'autres composantes de la voiture.

Louis Chiron s'impose rapidement comme le nouveau virtuose du volant avec sa Bugatti T35C. Il enchaîne les victoires en 1928 : Grand Prix de Rome, Grand Prix de la Marne, Grand Prix automobile de Saint-Sébastien, Grand Prix automobile d'Italie à Monza.

Albert Divo se distingue également par ses nombreux succès au volant de la Type 35B. En mai, il remporte la Targa Florio (Giuseppe Campari sur Alfa Romeo se classe deuxième). Quant à Elisabeth Junek (Eliška Junková), elle écrit les plus pages de sa carrière de pilote automobile. En 1928, elle participe à la Targa Florio au volant d'une Bugatti Type 35B, où elle fait jeu égal face à des concurrents expérimentés. Son style offensif lui vaut l'admiration de tous. Longtemps, elle occupe la première place, mais une fuite sur la pompe à eau a raison de son rêve de victoire. Elle termine cinquième, mais sa course lui vaut des éloges dignes d'un vainqueur.

La Type 35B tient sa puissance de son moteur 8 cylindres en ligne de 2,3 litres de cylindrée et près de 140 ch de puissance. Le compresseur à lobes de type Roots tourne à la même vitesse que le vilebrequin, ce qui lui permet d'acheminer de l'air en quantité suffisante dans les chambres à combustion sans faire tourner le moteur en surrégime lorsque les vitesses de rotation sont élevées. Ainsi, il y a 90 ans, Albert Divo pouvait atteindre 215 km/h avec sa Bugatti Type 35.

Le pilote français Marcel Lehoux remporte quant à lui le Grand Prix d'Algérie en mai et le Grand Prix de Tunisie en juin, également au volant d'une Bugatti Type 35C. Comme Louis Chiron, dès ses premières courses, Marcel Lehoux mise sur Bugatti. Au Grand Prix de France en juillet, William Grover-Williams remporte la course avec une Bugatti Type 35C. Le pilote anglais, qui vivait en France, fait partie de l'écurie d'usine Bugatti dès 1928. Il remporte la course dont le circuit emprunte les routes du pays de Comminges, dans les environs de Saint-Gaudens, devant André Rousseau. Un tour de circuit compte 27 km. Après 2h 27 min de course, Grover-Williams remporte la course avec une avance de 2 min et 23 s sur le deuxième.

En septembre, au Grand Prix automobile d'Italie sur l'autodrome de Monza, Louis Chiron termine une saison très réussie. Après 3 h et 45 min de course, il franchit la ligne d'arrivée en vainqueur. Il réalise la course à une vitesse moyenne de près de 160 km/h. C'est la dernière victoire de la saison, mais pas la dernière victoire de Bugatti sur des courses internationales. En 1929, le succès en course de Bugatti ne se dément pas. Le lien entre la marque et le sport automobile est alors plus étroit que jamais.