MOLSHEIM
14/02/2020

BUGATTI TYPE 13 ET TYPE 35 — VOITURES DE COURSE DE LÉGENDE SUR ROUTES



Les voitures anciennes Bugatti ont toujours été des voitures de course destinées à la route

Un radiateur en forme de fer à cheval et une peinture d'un bleu éclatant. Quand un véhicule Bugatti, si caractéristique, participait à une course dans les années 1920, tous les spectateurs savaient qu'il serait en tête. La Type 13, puis la Type 35, ont posé, il y a environ 100 ans, les bases de véhicules aux performances exceptionnelles, fabriqués à Molsheim. Elles sont accessoirement devenues des voitures de course de légende.
Car les véhicules Bugatti ne gagnent pas seulement sur les circuits spéciaux ; dès les années 1920, ils gagnent presque tous les concours auxquels ils participent. C'est justement dans

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

les courses sur route et les courses de côte les plus difficiles, aux virages étroits, présentant un mauvais revêtement, des nids de poule, du sable et des projections de graviers, que les véhicules légers et solides de Molsheim sont supérieurs à leurs concurrents — et s'avèrent le plus souvent imbattables.

« Bugatti construit depuis toujours des véhicules de sport et de route aux performances exceptionnelles. Au cours de nos 110 ans d'histoire, nous avons souvent démontré que nos véhicules ont beaucoup de succès sur les circuits, mais aussi dans les courses sur route et de côte. L'accord parfait avec chaque revêtement de route fait partie de notre ADN », déclare Stephan Winkelmann, Président de Bugatti. « Depuis toujours, nous avons pour ambition de construire les véhicules les meilleurs, les plus performants, les plus rapides et les plus luxueux au monde, même en-dehors des circuits. Nous y sommes fidèles depuis plus de 110 ans. »

LÉGÈRE ET SOLIDE — LA TYPE 13

Dès 1911, la Type 13, outsider, décroche la deuxième place lors du Grand Prix en France. À l'époque, une carrosserie légère et maniable associée à un moteur solide et fiable est une nouveauté. Ce n'est qu'après la Première Guerre mondiale, en 1919, que Bugatti peut reprendre la production du véhicule. Le fabricant remet d'abord sur la chaîne de production la Type 13, déjà connue, et l'améliore nettement. Car pendant la période non-productive, Bugatti peaufine la technique. L'ancien quatre cylindres de 1,3 litre est d'abord équipé d'une tête de cylindre à quatre soupapes, pour assurer un débit de gaz plus rapide et amélioré. La Type 13 est donc l'une des premières automobiles possédant une technologie à quatre soupapes. Il y a 100 ans, utiliser du métal blanc pour les paliers de vilebrequin et les pistons est tout aussi nouveau qu'une pompe à essence et une pompe qui asperge d'huile certains composants de manière sélective. À partir de 1920, sur la version de course à quatre cylindres, deux bougies d'allumage par chambre de combustion déclenchent plus vite le mélange. Elles sont alimentées par deux aimants.

Dès sa première grande participation, une course dans la classe voiturettes (voitures de course légères) au Grand Prix de France au Mans, la Type 13 remporte la première place — avec 20 minutes d'avance sur le numéro deux. La petite voiture aux grandes performances gagne rapidement en popularité — aussi bien auprès des pilotes de course que du public. Un an plus tard, le volume du moteur de la Type 13 est de près d'1,5 litre, pour une puissance qui peut atteindre 50 ch. Outre la puissance, le faible poids de moins de 400 kg joue également un rôle pendant les courses : notamment dans les courses sur routes publiques, aux revêtements souvent médiocres, la Type 13 se montre fiable, maniable et rapide dans les virages. Cette voiture de course connaît rarement les crevaisons, les ruptures d'essieu ou les moteurs qui lâchent. C'est ainsi que la Type 13 remporte notamment la course du Lac de Garde, la course de côte du Mont Agel près de Monte Carlo, celle de South Harting, de Limonest près de Lyon ou de La Turbie près de Nice. Bugatti réussi à modifier le concept général du Type 13 avec des différentes longueurs de carrosserie, appelant les variations résultantes Type 15, Type 17, Type 22 et Type 23. Sa participation à la course de Brescia est restée célèbre : en 1921, la Type 13 remporte les quatre premières places lors du Grand Prix de voiturettes et devient imbattable. Elle en a gardé son surnom jusqu'à aujourd'hui : la Brescia. Tous les véhicules à quatre soupapes qui lui succéderont porteront désormais le nom de Brescia.

CHEF-D'ŒUVRE DE TECHNOLOGIE — LA TYPE 35

À partir de 1924, la Bugatti Type 35 fait fureur dans le monde entier. Avec un nouveau modèle de voiture de sport, au puissant moteur huit cylindres, à l'essieu avant sophistiqué et aux roues légères en aluminium, Bugatti domine les courses du monde entier pendant les années qui suivent. Peu importe qu'elles aient lieu sur circuit ou sur route : la Bugatti Type 35 est un tour de force technique et elle devient la voiture à battre.

Pour la première fois apparaît un fonctionnement à manivelle monté sur double roulement à rouleaux et triple roulement à billes, qui permet de faire tourner le moteur et ses huit pistons jusqu'à 6000 tr/min. En utilisant deux carburateurs au lieu d'un, la puissance du mécanisme d'entraînement, d'abord de 2,0 litres, est accrue pour atteindre 95 ch. Un embrayage multidisques humide permet la transmission de puissance. Avec ce moteur, les premières Types 35 peuvent circuler à plus de 190 km/h, loin devant leurs concurrentes. Sur les évolutions ultérieures, la Type 35 B avec moteur huit cylindres de 2,3 litres et compresseur, on atteint une puissance de 140 ch et la vitesse maximale dépasse les 215 km/h. En 1924, Bugatti fait participer la Type 35 à des courses de côte comme celle de Gometz-le-Châtel près de Paris — et la voiture de sport décapotable est la plus rapide à filer tout droit vers la ligne d'arrivée. Par ailleurs, ses lignes élégantes font d'elle la plus belle voiture de course de l'époque.

La Type 35 participe pour la première fois en 1925 à la Targa Florio, et remporte d'emblée la course en Sicile. Quatre autres victoires de modèles de la Type 35 suivront sur cette course d'endurance sur routes publiques de montagne. Il s'agit de la course sur route la plus difficile et la plus tristement célèbre au monde. En tout, la Type 35 remporte près de 2000 courses jusqu'au début des années 1930 et devient ainsi la voiture de course la plus victorieuse. C'est pourquoi Ettore Bugatti a désigné sa voiture de course comme « l'ancêtre de l'élevage de chevaux de course de pure race de Molsheim — un véritable pur-sang ».

« Ce n'est pas seulement la puissance élevée qui caractérise depuis toujours les véhicules Bugatti, mais aussi la grande fiabilité, la longue durée de vie et la souplesse de conduite », déclare Stephan Winkelmann. « Il n'y a pas que les pilotes de course expérimentés qui se sentent tout de suite bien dans une Bugatti, les coureurs sportifs ambitieux aussi. La simplification d'une technologie exceptionnelle, associée au luxe et à la simplicité d'utilisation, nous caractérisent aujourd'hui encore. » L'ADN des Types 13 et 35 a survécu jusqu'à aujourd'hui et il le restera à l'avenir, dans les modèles actuels et futurs de la marque de luxe française.