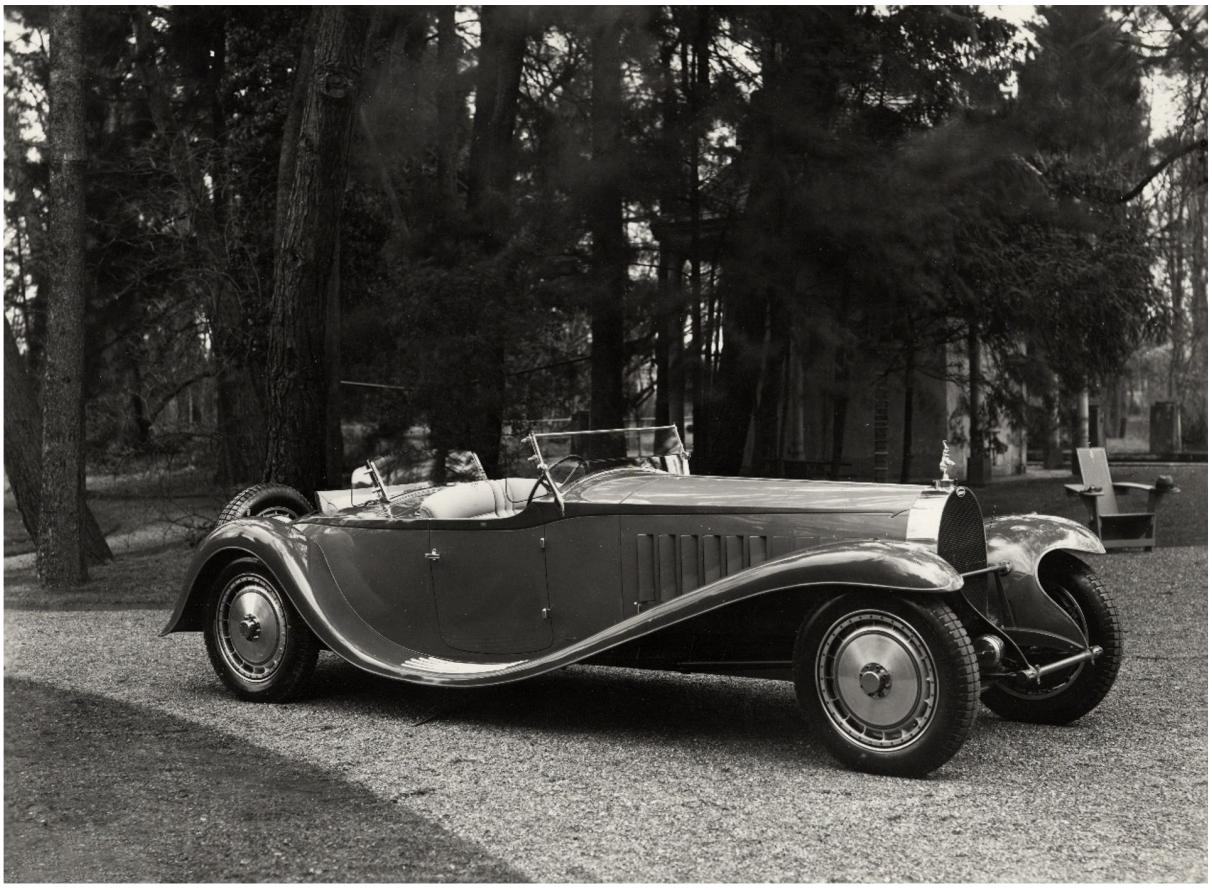
MOLSHEIM
09/04/2020

LA LÉGENDAIRE BUGATTI ROYALE TYPE 41 — UN VÉHICULE CONÇU POUR LES ROIS



Dans les années 1920, Bugatti développe l'automobile la plus luxueuse au monde

Avec la Royale Type 41, Bugatti présente en 1926 l'automobile la plus solide, la plus grande et la plus luxueuse au monde, caractérisée par une puissance inimaginable et un équipement somptueux. Pour Ettore Bugatti, la Royale est l'aboutissement de son génie créatif. Un véhicule qui ne connaît pas de concurrents en termes de performances, de qualité et d'image. Un

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

véhicule pour les empereurs, les reines et les rois. C'est simple : la Royale, l'automobile des rois.
Avec un empattement de 4,3 mètres et une longueur de plus de six mètres, la Royale est la voiture la plus grande, la plus puissante et la plus magnifique jamais construite à Molsheim. Avec un prix d'au moins 100 000 Reichsmarks, elle coûte environ trois fois plus que les limousines similaires d'autres fabricants - et plus de 10 fois plus que les autres véhicules Bugatti, raison pour laquelle certains clients ne reçoivent que le châssis avec le moteur et la calandre. Répandu à l'époque, des carrossiers indépendants et célèbres, tels que Kellner & Cie, Weymann, Binder, Bugatti, Weinberger et Park Ward, habillent ensuite sur demande le châssis et le moteur. Le fondateur de l'entreprise, Ettore Bugatti, investit beaucoup de temps et d'argent dans le développement de ce modèle et y consacre le reste de son existence.

UN MOTEUR D'AVION COMME MODÈLE POUR LA PROPULSION DE LA ROYALE

Tout sur le véhicule est unique : le modèle du bloc propulseur est un moteur d'avion que le fondateur de la société Ettore Bugatti a conçu en 1927 pour le gouvernement français - à l'époque avec une cylindrée de 14,7 litres et une puissance de 300 ch. Sous le capot long des véhicules de série, il se trouve un huit cylindres en ligne de 12,8 litres qui développe également environ 300 ch. Suffisant pour propulser le véhicule, qui peut peser jusqu'à 3,5 tonnes (selon la carrosserie), à environ 200 km/h. Mais sans surrégime du moteur qui demeure discrètement en arrière-plan : la puissance maximale est atteinte à 1 800 tours. Un système de lubrification à carter sec pompe 23 litres d'huile aux points requis, 43 litres de liquide de refroidissement maintiennent la température en équilibre. Un arbre vertical relie le vilebrequin et l'arbre à cames l'un à l'autre, le long vilebrequin repose sur neuf paliers lisses. Cette motorisation extraordinaire a besoin d'espace : pour ouvrir le capot, deux installateurs doivent déverrouiller et replier le capot extra-long.

Un embrayage à sec à disques multiples transmet la puissance aux roues arrière et est mû par une boîte de vitesses à trois vitesses. Bugatti dédouble la suspension quart elliptique sur les essieux pour un confort accru. Des roues en alliage solide avec des fentes permettent d'éviter la surchauffe des grands tambours de frein. Le réservoir d'une capacité de 200 litres garantit une autonomie suffisante.

Le premier prototype est construit en 1926, mais il comporte un empattement plus long et un moteur plus grand avec une cylindrée de 14,7 litres. Ce n'est qu'en 1932 que Bugatti vend la première Royale à l'industriel parisien Armand Esders. Une carrosserie de roadster extrêmement élégante dessinée par Jean Bugatti habille le huit cylindres au-dessus de la transmission. Comme Armand Esders ne souhaite conduire son véhicule que pendant la journée, le Roadster est démuni de phares, ce qui le rend encore plus élégant. Trois autres véhicules avec des carrosseries différentes sont mis entre les mains de clients. En tout, un Cabriolet, une limousine Pullman, une limousine de voyage à toit repliable et une limousine à deux portes sont créées en quelques années. Dans le Coupé Napoléon, un interphone électrique permet au passager de communiquer avec le conducteur.

La Royale est le seul véhicule Bugatti dont le capot comporte un ornement. Celui de la Royale représente un éléphant debout et dansant, conçu par le regretté frère d'Ettore, Rembrandt Bugatti, un artiste et sculpteur bien connu.

Mais aussi extraordinaire que soit le véhicule, ce ne sera pas une réussite économique. La crise économique mondiale et ses conséquences entravent les acheteurs potentiels. En 1933, seuls six modèles de la super-voiture ont été construits et quatre véhicules sont vendus. Ettore Bugatti se fait conduire en Royale - ou il conduit lui-même le véhicule. Sa femme dispose également d'une Royale comme moyen de transport. Tous ces véhicules existent encore aujourd'hui, dont deux sont exposés à la Cité de l'Automobile, Collection Schlumpf à Mulhouse et un chez Bugatti à Molsheim. Chacun des six véhicules Royale construits compte parmi les véhicules les plus exclusifs et les plus chers au monde. Si l'une des Type 41 devait être vendue aux enchères, il pourrait s'agir de la voiture la plus chère au monde.

AUTRES MOTEURS ROYALE POUR TRAINS EXPRESS

Malgré l'échec commercial de la Royale, rien que sa construction est un succès pour Bugatti. Il modifie les moteurs à huit cylindres existants pour un nouveau projet : en faire les unités motrices de trains express destinés aux chemins de fer français. En seulement neuf mois, Bugatti développe un train express basé sur ces énormes moteurs.

À partir de 1935, et jusqu'en 1958, ils sont utilisés dans la nouvelle unité motrice à quatre essieux que Bugatti a développée pour la société nationale des chemins de fer ETAT, aujourd'hui SNCF. Selon la version, une motrice SNCF XB 1000 nécessitait de deux à quatre de ces énormes moteurs d'une puissance de 200 ch chacun. Lors des premiers essais, un train atteint 172 km/h, ce qui en fait le premier train à grande vitesse moderne. La SNCF commande au total 79 de ces véhicules ferroviaires avec moteurs de Royale. Très puissants et sans vibrations.