LA LÉGENDE BUGATTI TYPE 35 - LA VOITURE DE COURSE AU PALMARÈS INÉGALÉ



Légère, puissante, rapide et élégante. La Bugatti Type 35 fait partie des voitures de course les plus glorieuses de tous les temps. Et à juste titre : ce bolide décapotable du constructeur français a remporté plus de 2 000 victoires entre 1924 et 1930. De nos jours, la Type 35 est une légende du sport automobile international. Mais ce n'est pas tout.
« La Bugatti Type 35 est l'une de nos icônes historiques chez Bugatti. En 1924, cette voiture sportive était unique en termes de technique, de design et d'apport de puissance, et c'est encore le cas aujourd'hui. Pour nous, c'est à la fois une source d'inspiration et un modèle à suivre », explique Stephan Winkelmann, président de Bugatti. « La Type 35 est en effet l'un des ancêtres de nos hypersportives Chiron, Chiron Sport et Divo[1] Ces dernières remettent cette tradition au goût du jour et renferment l'ADN de la Type 35. »

PROUESSE TECHNIQUE

La Type 35 n'était pas une simple voiture de course. C'était une véritable prouesse technique : son concepteur, Ettore Bugatti, a associé pour la première fois un double roulement à rouleaux et un triple roulement à billes - le vilebrequin étant encore considéré aujourd'hui comme un trésor d'ingénierie. Un régime pouvant atteindre 6 000 tr/min met en mouvement les huit cylindres du moteur d'une cylindrée de seulement 2,0 litres à l'origine. Le résultat : la voiture la plus rapide jamais créée à cette époque. En utilisant deux carburateurs au lieu d'un, la puissance est accrue pour atteindre 95 ch environ. Un embrayage multidisques humide permet la transmission de puissance. Avec ce moteur, la première Type 35 pouvait circuler à plus de 190 km/h. Le type de base le plus abordable, la 35 A était dotée d'un moteur huit cylindres de 2,0 litres et 75 ch. Sur les évolutions ultérieures, la 35 B avec moteur huit cylindres de 2,3 litres et compresseur, on a atteint une puissance de 140 ch. La Bugatti pouvait rouler à plus de 215 km/h. Outre leur puissance élevée, les moteurs se distinguaient surtout par leur fiabilité et leur longévité.

Ettore Bugatti a compris dès le début des années 1920 que même avec une puissance élevée, une voiture lourde offre peu de résultats. Comme aucun autre à cette époque, il a donc misé sans compromis sur une structure légère et une conduite optimale. Bugatti a développé pour la première fois des roues légères spéciales afin de réduire les masses non suspendues et améliorer ainsi le comportement des suspensions. Les roues en fonte d'aluminium avec huit rayons plats, jantes amovibles et tambours de freins intégrés sont une véritable innovation. Une bague de centrage permettait d'éviter que le pneu ne déjante.

ESSIEU AVANT LÉGER POUR UNE MEILLEURE TENUE DE ROUTE

Bugatti a en outre conçu un nouvel essieu avant creux forgé, dont les extrémités étaient scellées. Pesant une dizaine de kilogrammes, l'essieu était léger tout en restant stable. Il était rare qu'il se brise, lors de compétitions par exemple. Les masses non suspendues étaient encore réduites permettant à la Type 35 d'être plus rapide dans les virages. Opérationnelle, la voiture de course pesait environ 750 kilogrammes. Tous les modèles conçus par Bugatti étaient de pures voitures de course, mais le constructeur montait également sur demande des garde-boues et des phares pour une circulation sur la voie publique.

À cela s'ajoutait un design épuré et élégant - sculptural, comme l'ensemble du véhicule. La carrosserie élégante et bien proportionnée, au châssis léger et élancé et à la pointe arrière affinée, était composée d'un alliage spécial conçu par le constructeur. Aplati en bas, le radiateur élargi donnait à la Type 35 une allure imposante sur la route. Ce n'est pas un hasard si la Type 35 est considérée comme la plus belle voiture de course de son époque.

Cependant, sa première course n'a guère été un succès. Fin juillet 1924, Bugatti a présenté cinq des nouvelles Type 35 lors du Grand Prix de Lyon. Si les bolides battaient des records en entraînement, ils ont été néanmoins battus par leurs concurrents lors de la course. Il s'est avéré par la suite que la cause de ces résultats médiocres n'était ni le moteur ni les mécaniciens mais les pneus : ils avaient été mal vulcanisés et ne résistaient pas aux vitesses élevées. Mais la Type 35 a obtenu la seconde place dès la course suivante à Saint-Sébastien - c'était le début d'une carrière inégalée.

L'utilisation d'un compresseur Roots à trois lobes en 1926 a permis d'accroître la puissance de la Type 35 jusqu'à 140 ch. Le bolide était ainsi non seulement léger et souple, mais aussi

extrêmement puissant. Pour adapter le nouveau compresseur à l'apparence esthétique du compartiment moteur, Bugatti a redoublé d'efforts en termes de design. La beauté vient de l'intérieur, Ettore Bugatti le savait déjà il y a plus de 90 ans.

Et le succès ne se fit plus attendre. La variante à compresseur Type 35 C et ses dérivées Type 35 T et Type 35 B ont remporté de nombreux grands prix avant 1930 ainsi que le titre non officiel de championne du monde en 1926, et ont gagné cinq fois consécutives la course sur route la plus célèbre au monde : la Targa Florio. Des pilotes renommés tels qu'Alberto Divo, Tazio Nuvolari, Louis Chiron et Williams ont tenu le large volant de la fameuse Type 35. Même des femmes pilotes telles que Hellé Nice ou Eliska Junkova ont opté pour la Type 35. La performance de Junkova lors de la Targa Florio en 1928 est légendaire : elle mena la course pendant un long moment avant de terminer en cinquième position. C'est en Allemagne que la Type 35 a célébré son plus grand triomphe, sur le Nürburgring en 1929.

Bugatti a fabriqué 340 véhicules Type 35 environ, le nombre exact n'étant plus connu. En 1931, la Type 54 est venue succéder à la Type 35. Pendant des années, de nombreux véhicules sont encore utilisés, modifiés ou transformés pour des courses. Il en reste très peu aujourd'hui. Les rares personnes à posséder une Type 35 peuvent s'estimer chanceuses. « La Type 35 est l'ancêtre d'une lignée de bolides racés née à Molsheim - un véritable pur sang. », déclare Ettore Bugatti. Son ADN a été préservé jusqu'à aujourd'hui, dans les modèles actuels de la marque de luxe française.