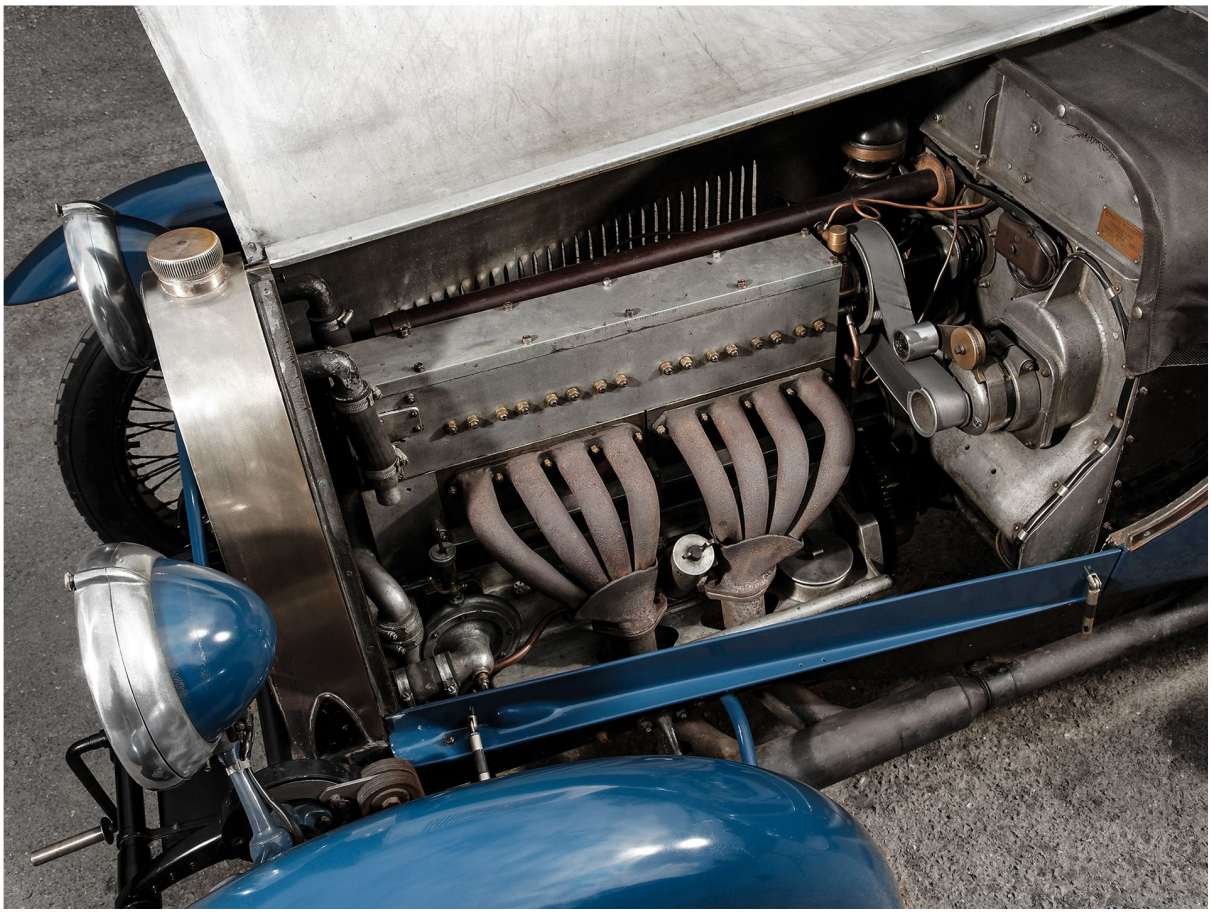
MOLSHEIM
17/02/2022

LE CENTENAIRE DE LA BUGATTI TYPE 30 — VÉRITABLE PIERRE ANGULAIRE DANS L'ÉVOLUTION DE LA MARQUE



2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

En 1922, Bugatti dévoilait la Type 30 : sa première automobile de série dotée d'un moteur huit cylindres et de technologies innovantes.

Huit cylindres, un déplacement limité à 2 litres pour quelque 100 ch et des vitesses allant jusqu'à 145 km/h — les chiffres d'une véritable sportive taillée pour les routes d'il y a 100 ans. Bugatti sort en 1922 la Type 30, sa dernière automobile de série de l'époque. Outre son surcroît de puissance, le modèle marque les esprits par ses nombreuses innovations techniques.
Le moteur à huit cylindres est composé de deux blocs de quatre cylindres, d'un logement pour l'arbre à cames en tête et d'un carter monobloc solidement fixé au châssis. Un an auparavant, Ettore Bugatti travaillait sur un moteur huit cylindres de trois litres pour en équiper le prototype Type 28 de 1921. Mais Ettore a redessiné le moteur à la suite d'un changement de règlement en Grand Prix qui limitait le déplacement à deux litres.

L'arbre vertical se trouve à l'avant du moteur et transfère les révolutions de l'arbre à cames vers la culasse. Cela coordonne deux soupapes d'admission en tête et une soupape d'échappement plus grande pour accélérer les échanges gazeux — comme c'était déjà le cas dans un moteur d'avion conçu par Ettore Bugatti. Les bougies sont d'abord allumées par un double dispositif à magnéto, puis par un autre à batterie. Deux carburateurs Zénith alimentent adéquatement le moteur huit cylindres en mélange air-carburant, tandis que deux jeux de collecteurs assurent l'échappement par quatre sorties sur la gauche. Selon le scénario d'utilisation et la configuration, le moteur délivre entre 75 et 100 ch. Avec des vitesses comprises entre 120 et 145 km/h, la Type 30 était l'une des automobiles de série les plus rapides de son époque. Le conducteur sélectionnait les quatre marches avant et la marche arrière de la main droite.

Bugatti a d'abord installé le nouveau moteur dans la voiture de course Type 29 à empattement court, où il a pu démontrer toute l'étendue de sa puissance, ses performances et sa stabilité lors de plusieurs courses. Outre la technologie, la puissance et la qualité, l'esthétique du moteur a été soignée par Ettore Bugatti qui lui a donné une disposition angulaire et clairement structurée. Merveilles mécaniques, les moteurs à huit cylindres ressemblent encore aujourd'hui à des œuvres design.

Avec l'essieu avant forgé repris de la Type 22, la Type 30 a été le premier véhicule de série Bugatti équipé de freins avant. Il y a 100 ans, les autres voitures freinaient uniquement par l'essieu arrière. Avec Bugatti, des mâchoires de frein en fonte pourvus d'encoches hélicoïdales interagissant directement avec les tambours de frein arrière en acier permettaient une décélération sûre. Un système hydraulique a été installé pour la première fois sur l'essieu avant, mais il a été remplacé par un système à câble en 1924 en raison de problèmes matériels.

Ettore Bugatti a élevé le niveau de confort avec la Type 30. Un dispositif de cuir multicouche permet d'absorber les chocs causés par des conditions routières généralement mauvaises. Ettore a innové avec la Type 30 en termes de fiabilité également en utilisant pour la première fois un nouveau type de verrouillage de vis — qu'il a fait breveter. Les vis dotées d'une rondelle intégrée et d'un nouveau pas de vis ne se desserraient plus malgré les vibrations et les chocs, et permettaient un serrage plus fort que les autres systèmes de vis.

Des variantes de carrosserie de la Type 30 ont été développées entre 1922 et 1926, notamment des voitures de tourisme sportives quatre places ainsi que des coupés et des cabriolets deux places. Les carrossiers ont même réalisé des formes uniques sur la base de la Type 30. La voiture de course Type 32 « Tank » avec sa carrosserie profilée et sa vitesse de pointe de 160 km/h était également basée sur la Type 30.

Bugatti a vendu quelque 600 unités de la Type 30 jusqu'en 1926, année de son remplacement par la Type 38. Des clients ont même écrit à Ettore Bugatti pour rendre grâce de la puissance et de la maniabilité de la Type 30 — la meilleure des motivations pour maintenir Bugatti à la pointe de l'innovation.

Christophe Piochon, président de Bugatti, a déclaré : « La Type 30 est essentielle pour comprendre l'histoire de Bugatti et la manière dont la première période, sous la direction du fondateur Ettore Bugatti, a contribué à établir la marque au sommet de l'ingénierie d'excellence, en tant que moteur d'innovation au sein de l'industrie automobile.

Dotée du premier moteur huit cylindres de Bugatti, une vitesse de pointe de 145 km/h et des technologies pionnières telles que le système de freinage avant, la Type 30 a été un véritable catalyseur du succès de Bugatti et de son parcours pour devenir le leader de la fabrication de voitures hypersportives de luxe. L'esprit avec lequel Ettore a conçu la Type 30 est encore bien vivant aujourd'hui dans les murs de notre Atelier de Molsheim. »

Contact pour la presse
Nicole Auger
Head of Marketing and Communications
communications@bugatti.com