

UN SIÈCLE D'EXCEPTION : BUGATTI CÉLÈBRE LES 100 ANS DE LA TYPE 41 ROYALE



Il y a un siècle, Ettore Bugatti entreprenait de créer une automobile sans précédent — plus rapide, plus élégante et plus luxueuse que ses contemporaines. Une création pensée comme l'expression de tout ce que l'automobile pouvait devenir lorsque l'ingénierie, le raffinement et un savoir-faire artisanal sans compromis ne faisaient plus qu'un. De cette vision est née la BUGATTI Type 41 ROYALE.

La légende de la ROYALE s'est forgée avant même que son célèbre nom ne soit définitivement établi. En juin 1926, la presse britannique de l'époque évoquait déjà cette mystérieuse création, alors connue de ceux qui avaient eu la chance de la découvrir sous le nom de « The Golden

BUGATTI » — une appellation à la hauteur d’une automobile dont l’ambition et la présence semblaient sans égales.

Lors de sa présentation en 1926, la ROYALE était l’automobile la plus majestueuse et la plus ambitieuse jamais construite par BUGATTI. Longue de plus de six mètres, elle reposait sur un empattement d’environ 4,3 mètres et, dans sa configuration de série, était animée par un huit-cylindres en ligne de 12,8 litres développant quelque 300 PS. Elle était destinée à la clientèle la plus prestigieuse qui soit — une automobile digne des empereurs, des rois et des reines.

Seuls six exemplaires ont finalement vu le jour, tous uniques, chacun doté de sa propre carrosserie et de son propre caractère. Un siècle plus tard, ils incarnent toujours la détermination d’Ettore Bugatti à créer une automobile affranchie de toute convention, guidée par sa seule vision.

Le premier prototype de la ROYALE allait encore plus loin, avec des spécifications plus impressionnantes encore que celles des modèles qui ont suivi. Le huit-cylindres en ligne qui l’animait atteignait environ 14,7 litres, avant que l’architecture définitive de la ROYALE ne se fixe à 12,8 litres. Sous son immense capot se cachait une mécanique à la hauteur des ambitions incomparables d’Ettore, avec notamment une distribution évoluée et une lubrification par carter sec. Le moteur était conçu pour déplacer avec une remarquable aisance une automobile pesant environ 3,5 tonnes. BUGATTI lui attribuait une vitesse maximale pouvant atteindre 200 km/h — une performance stupéfiante pour un véhicule d’une telle envergure à son époque.

Ses proportions offraient un terrain d’expression à certaines des plus belles réalisations de carrosserie de la période, signées BUGATTI, ou par de célèbres maisons telles que Weymann, Kellner, Weinberger, Binder et Park Ward. Si la conception mécanique demeurait commune, chaque ROYALE prenait forme selon la vision de son carrossier et, dans certains cas, selon les souhaits de son futur propriétaire.

Peu d’exemplaires illustrent aussi bien cette évolution que celui devenu le Coupé Napoléon. Au cours de son existence, ce même prototype a reçu plusieurs carrosseries. Parmi elles figurait une élégante carrosserie fermée signée Weymann, détruite lors d’un grave accident au début des années 1930. Ce qui a suivi est un véritable chef-d’œuvre de design automobile : Jean Bugatti est intervenu pour donner naissance au majestueux Coupé Napoléon, dans la configuration sous laquelle il est encore connu aujourd’hui.

Sa stature imposante était équilibrée par une pureté des lignes et un raffinement qui annonçaient la philosophie esthétique de Jean Bugatti. Un toit vitré baignait de lumière l’habitacle arrière, tandis que le chauffeur prenait place dans un compartiment distinct à l’avant. Le Coupé Napoléon est devenu l’automobile personnelle d’Ettore Bugatti. Il est aujourd’hui exposé au Musée National de l’Automobile — Collection Schlumpf, à Mulhouse. Il reflète aussi la relation créative exceptionnelle entre Ettore et Jean : celle d’un père à la détermination hors norme et d’un fils qui façonnait peu à peu le langage esthétique de certaines des créations BUGATTI les plus admirées de tous les temps.

Aucune ROYALE ne ressemblait à une autre, comme en témoigne celle commandée par Armand Esders. Cet industriel parisien du textile est devenu le premier client privé à acquérir une ROYALE — avec le châssis 41111, habillé d’une élégante carrosserie roadster dessinée par Jean Bugatti. Esders souhaitait utiliser son automobile exclusivement de jour — les phares ont donc été retirés.

Fidèle à l'esprit BUGATTI, cette demande fonctionnelle a été sublimée par le design pour aboutir à une silhouette encore plus élégante. Près d'un siècle avant BUGATTI Sur Mesure et le Programme Solitaire, la ROYALE révélait déjà la capacité de la marque à façonner chaque commande selon les goûts et la personnalité de ceux qui allaient en prendre soin.

Même les détails les plus infimes reflétaient l'ampleur de la vision d'Ettore. En 1932, il a chargé Breguet de créer une série de neuf chronographes mécaniques destinés à prendre place au centre des volants des ROYALE. Gravés de l'inscription « Spécial pour BUGATTI », ces instruments réunissaient chronographe, tachymètre et réserve de marche de huit jours — une alliance d'exception entre ingénierie automobile et haute horlogerie, bien avant que de telles collaborations ne deviennent une partie intégrante de l'univers du luxe contemporain.

Malgré toute sa splendeur, la ROYALE est apparue à un moment particulièrement défavorable sur le plan économique. La crise financière mondiale freinait la demande pour un modèle réservé à une clientèle d'une exclusivité presque inatteignable, et BUGATTI n'a finalement produit que six exemplaires, au lieu de la série plus importante qu'Ettore avait envisagée. Pourtant, ce qui représentait alors un défi commercial n'a fait que renforcer, au fil du temps, la place de la ROYALE, parmi les chefs-d'œuvre automobiles les plus rares et les plus convoités jamais créés. Ce statut a été confirmé avec éclat en novembre 1987, lorsque l'exemplaire carrossé par Kellner a été mis aux enchères par Christie's au Royal Albert Hall de Londres. Il a été adjugé pour 5,5 millions de livres sterling, établissant alors un record mondial pour une automobile vendue aux enchères — plus d'un demi-siècle après la conception initiale de la Type 41 par Ettore.

BUGATTI a récemment célébré ce centenaire là même où l'histoire de la ROYALE a commencé. À l'occasion du Festival BUGATTI, en septembre 2026, trois des six exemplaires ont été réunis au berceau de la marque, pour être admirés par des clients, collectionneurs et passionnés venus du monde entier. Aux côtés du Coupé Napoléon, toujours affectueusement surnommé le « Coupé du Patron », se tenaient deux autres ROYALE, chacune porteuse de sa propre histoire.

La ROYALE carrossée par Binder, prêtée par l'Autostadt, était à l'origine le roadster d'Armand Esders, avant qu'Henri Binder ne la transforme en Coupé de Ville blindée, dont la silhouette rappelle discrètement celle du Coupé Napoléon. La limousine Park Ward, quant à elle, a été livrée en 1933 à un client britannique. Sous sa carrosserie bat le huit-cylindres en ligne issu de l'aviation qui propulse la ROYALE. Du volant en noyer aux pommeaux de vitesse en fanon de baleine, les trois exemplaires arborent les mêmes détails signature — et chacun porte sur son radiateur l'éléphant sculpté par Rembrandt, le frère d'Ettore.

Un siècle plus tard, les principes qui ont façonné la ROYALE continuent de guider BUGATTI dans la création d'automobiles toujours plus exaltantes. De la VEYRON et de la CHIRON¹ à la TOURBILLON², la quête de performance se poursuit de pair avec une attention tout aussi particulière portée au design et au savoir-faire artisanal — pour célébrer l'émotion qu'une automobile peut susciter.

« La ROYALE nous en apprend peut-être davantage sur Ettore Bugatti que presque n'importe quelle autre automobile qu'il ait créée. Elle témoigne d'une véritable assurance : la conviction que des proportions imposantes pouvaient aussi être synonymes d'élégance, qu'une puissance immense pouvait être maîtrisée avec raffinement, et que l'ingénierie, l'art et la dimension humaine ne devaient jamais être dissociés. Aujourd'hui, ces histoires nous permettent de dépasser le seul objet automobile pour comprendre les personnes, l'imagination et l'ambition sans compromis qui lui ont donné vie. C'est pourquoi la ROYALE occupe toujours une place si essentielle dans le patrimoine de BUGATTI, et continuera d'être chérie par d'innombrables générations à venir. »

LUIGI GALLI

EXPERT HÉRITAGE ET CERTIFICATION CHEZ BUGATTI

BUGATTI remercie chaleureusement le Musée National de l'Automobile — Collection Schlumpf, à Mulhouse, ainsi que l'Autostadt, à Wolfsburg, pour leur précieux soutien, qui a rendu cette réunion possible.

Contact pour la presse

Jan Schmid

Director of Brand, Marketing & Communications

communications@bugatti.com