

GATSBY

# AUTOMOBILE

Pixbel  
Les Automobiles Extraordinaires  
Le Dernier Tueur  
Les Protocoles de Sion

RE

1931 Bugatti Royale "Coupe Napoleon"...

## 1931 Bugatti Royale "Coupe Napoleon"

Au sommet de sa gloire, Ettore Bugatti a imaginé la plus grande, la plus chère mais aussi la plus belle des voitures de luxe, destinée aux souverains de l'époque : la Royale.



Fort d'une intuition admirable et d'un remarquable génie artistique, Ettore Bugatti avait le don d'insérer l'art dans la matière.

Esthète et inventeur, élitiste et anti-conformiste, orgueilleux mais jamais arrogant, l'homme était fascinant.

contradictions.

Racées, performantes, parfois surprenantes ou baroques toutes ses automobiles, reconnues aujourd'hui comme des chef-d'œuvres, ont été forgées à son image.

Ainsi, capable de créer des voitures d'une intelligence rare, il pouvait dans le même temps se fourvoyer dans des flamboyantes impasses et oublier toute notion de rentabilité.

La réalisation de la Royale sera le point d'orgue de cette aventure.

La plus folle aussi.



Ettore Bugatti voulait une voiture extraordinaire capable de surclasser en dimensions, en prix et en confort tout ce qui existait.

Longue de six mètres, haute de près de 2.50 mètres, pesant trois tonnes et quatre fois plus chère que la Rolls, la Royale pouvait emmener ses passagers à plus de 160 km/h dans un confort et un silence exceptionnels et un silence qualifié de parfait.

Ces qualifications sont fausses...

Les Bugatti Royale n'étaient qu'exceptionnelles parce qu'hors-normes dans leur gigantisme, mais elles étaient lourdes, pataudes, bruyantes, peu performantes...

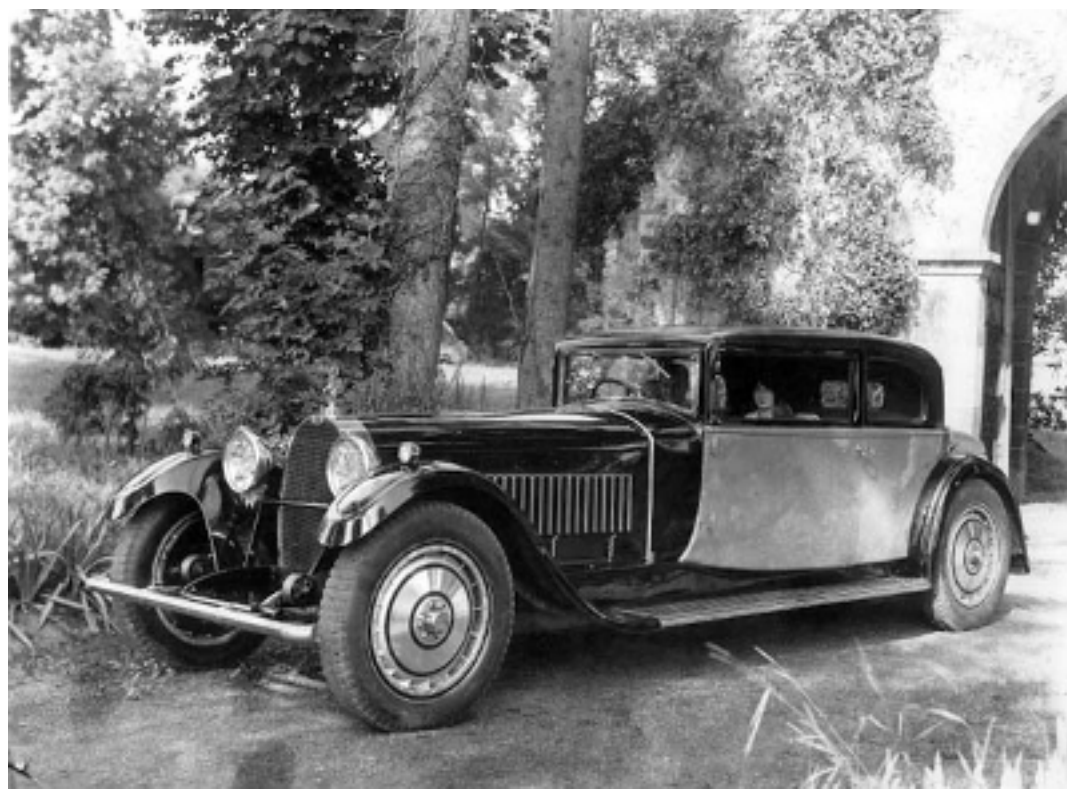
En conduite, elles étaient désastreuses, inconfortables, avec une tenue de route épouvantable..., et quoiqu'à l'époque on ne calculait pas comme actuellement, leur consommation gargantuesque de 100 litres aux 100 km en faisaient des monstres anti-diluviens, déjà au moment de leur création.

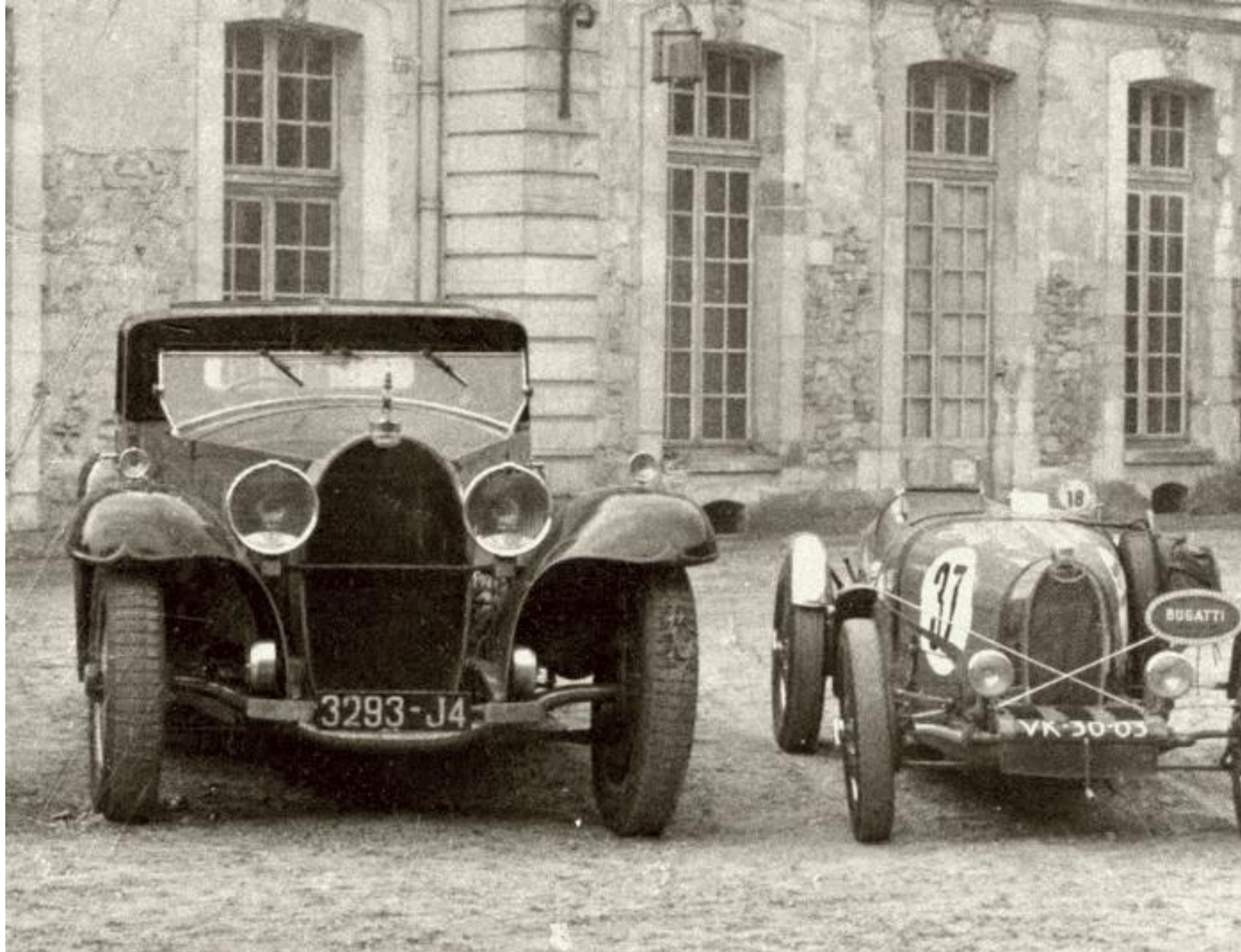
Quasi personne ne peut porter un jugement sur ces voitures car quasi personne n'a pu les conduire.

Tout un chacun les voit avec les yeux de l'innocence et le cerveau parasité par des années de lobotomie.

Les 6 Bugatti Royale sont des monuments, certes, mais c'est un mythe mité par les réalités...

Lisez la suite..., si vous l'osez !





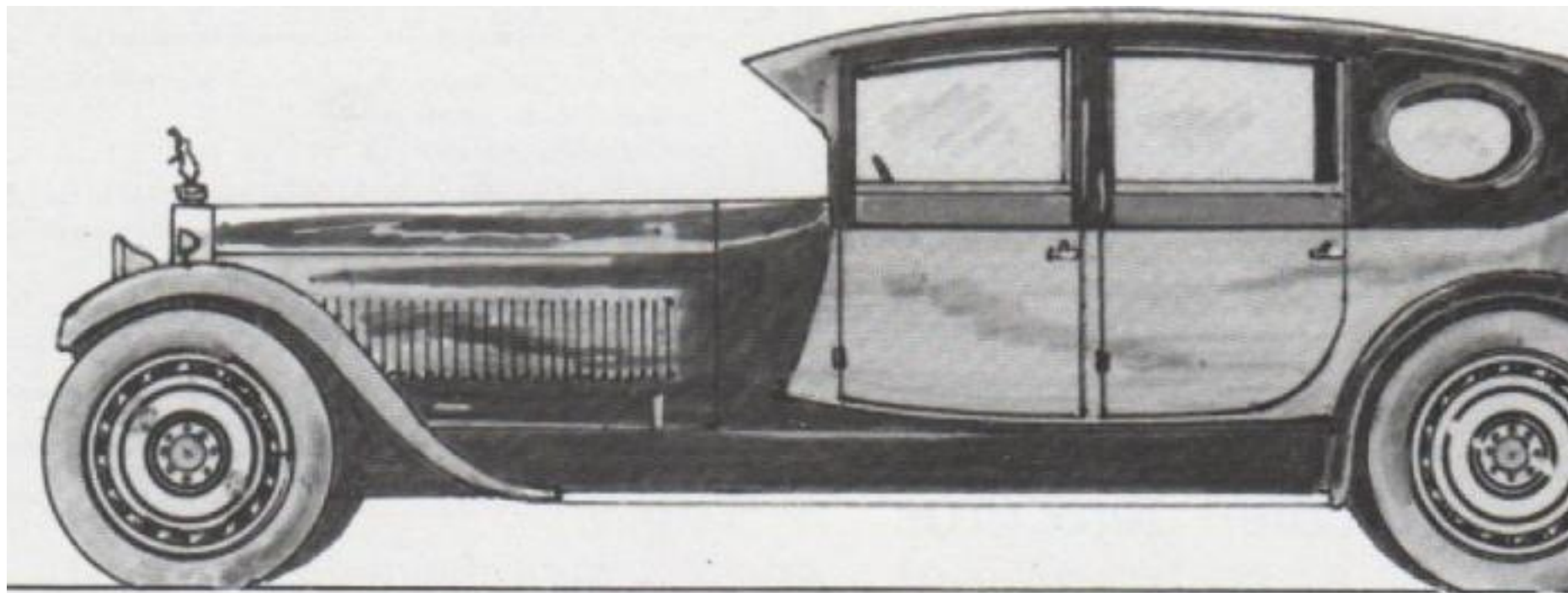
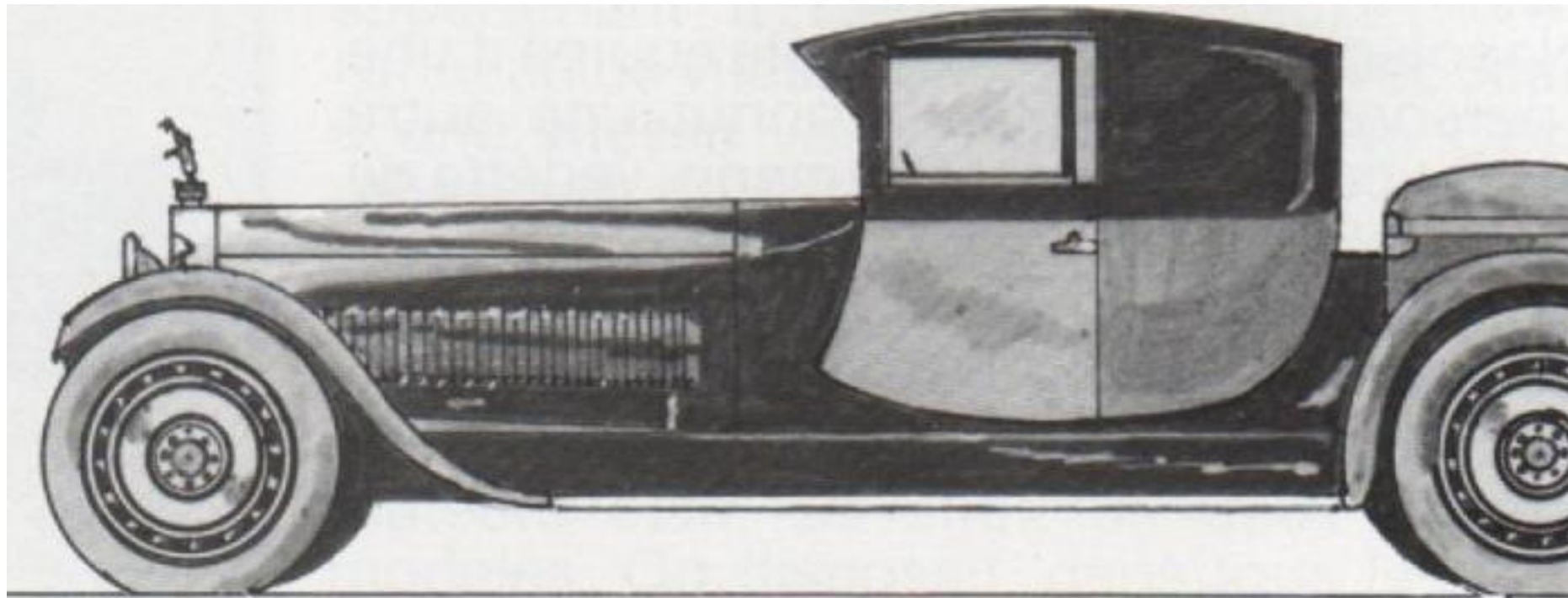
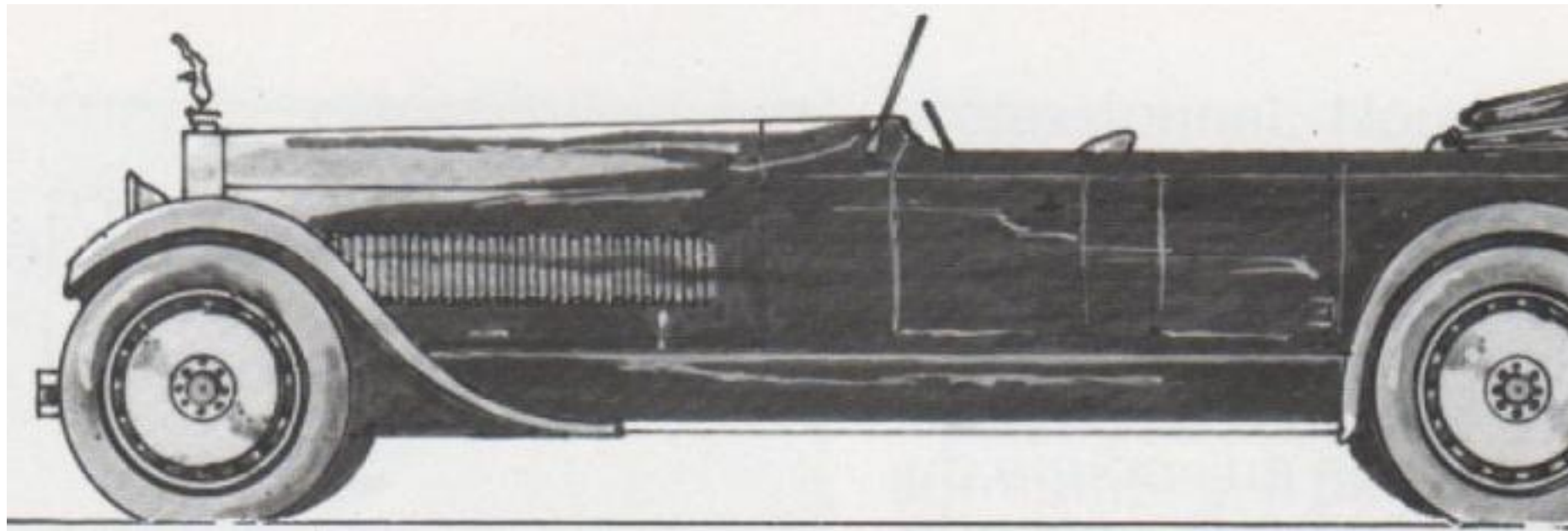


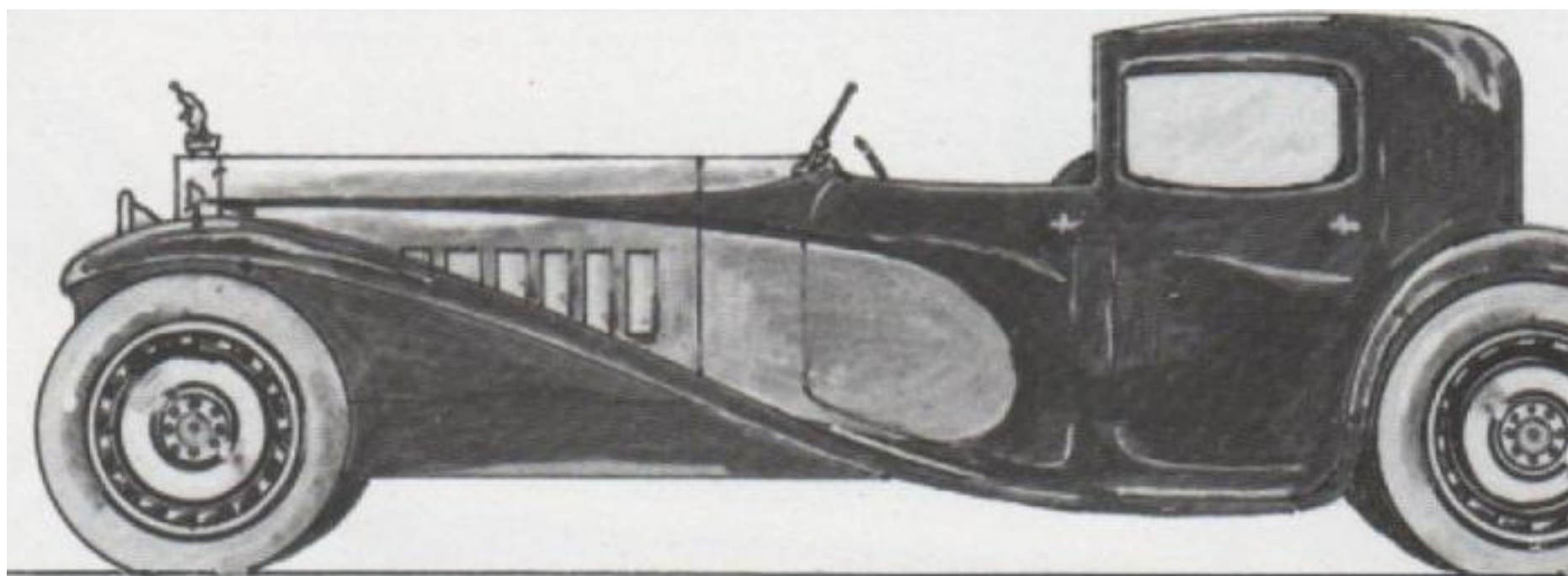
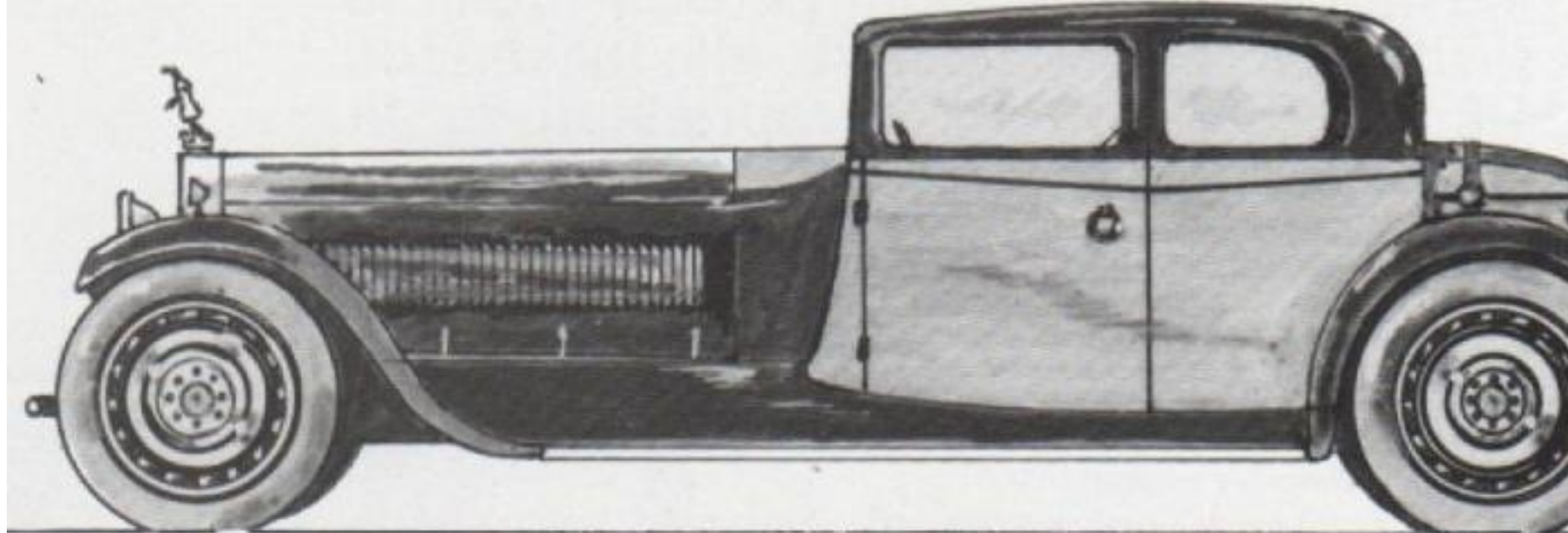
Voitures de roi qu'aucun roi n'achètera, ruineuses à construire, les Royale ne seront construites qu'en quelques exemplaires dont trois seulement seront vendus à l'époque.  
Monuments de l'histoire automobile, chacune est aujourd'hui inestimable.  
Chaque Bugatti Royale est un monument ...  
Autant par ses dimensions que par son prestige.  
Les Royale, on les évoque avec révérence, on les visite avec une indicible admiration qui abolit le droit de la critique, ce respect quasi religieux est fondé sur la personnalité de son créateur Ettore Bugatti, le destin exceptionnel auquel il avait promis chaque Royale !  
De là sont nées une histoire et une mythologie.  
Mais, toute démystification consommée, elles restent six prototypes dans un projet qui avorta parce qu'elles étaient inadaptées, techniquement et commercialement, à la conjoncture historique.  
Les Bugatti Royale ont creusé un gouffre financier que la famille Bugatti a dû combler en reconvertissant le projet en un élément viable : le moteur.



Ainsi, le cœur du rêve ambitieux d'Ettore Bugatti, un parallélépipède de 12.760cc, passa sa vie (de 1933 à 1936) dans les entrailles d'une automotrice entre la gare Saint-Lazare et Deauville !  
Juste un mot de l'esthétique des Bugatti Royale, pour regretter que chaque châssis a été livré à la merci du manque de fantaisie des carrossiers et qu'il a été logé en cela à la même enseigne que ses rivaux de l'époque.  
Si deux ou trois carrosseries se sont harmonisées avec une élégance souveraine aux proportions du châssis, certaines autres ont plutôt fait de la Royale un disgracieux joyaux...  
Qu'importe, les Royale (type 41 dans la nomenclature Bugatti) ont leur légende, leurs énigmes et leurs historiens...

J'ai tenté de dépoussiérer archives et mémoires pour percer le secret des Bugatti Royale.





### **Royale #1, châssis 41100 (5 carrosseries).**

Le prototype de la Royale apparaît vers juin 1926 équipé d'une carrosserie Torpédo, d'origine améri-  
(Packard), sur ce prototype, le châssis est à empattement long (4,57 mètres) et le moteur à course  
(14726cc, 125X150 mm).

En 1927, ce premier châssis est re-carrossé dans un style douteux, en Coupé-Fiacre.

En 1928 le Coupé-Fiacre est modifié en Berline-Fiacre..., cette carrosserie sera conservée comme  
châssis 41150, une Berline-Fiacre bis tout aussi discutabile.

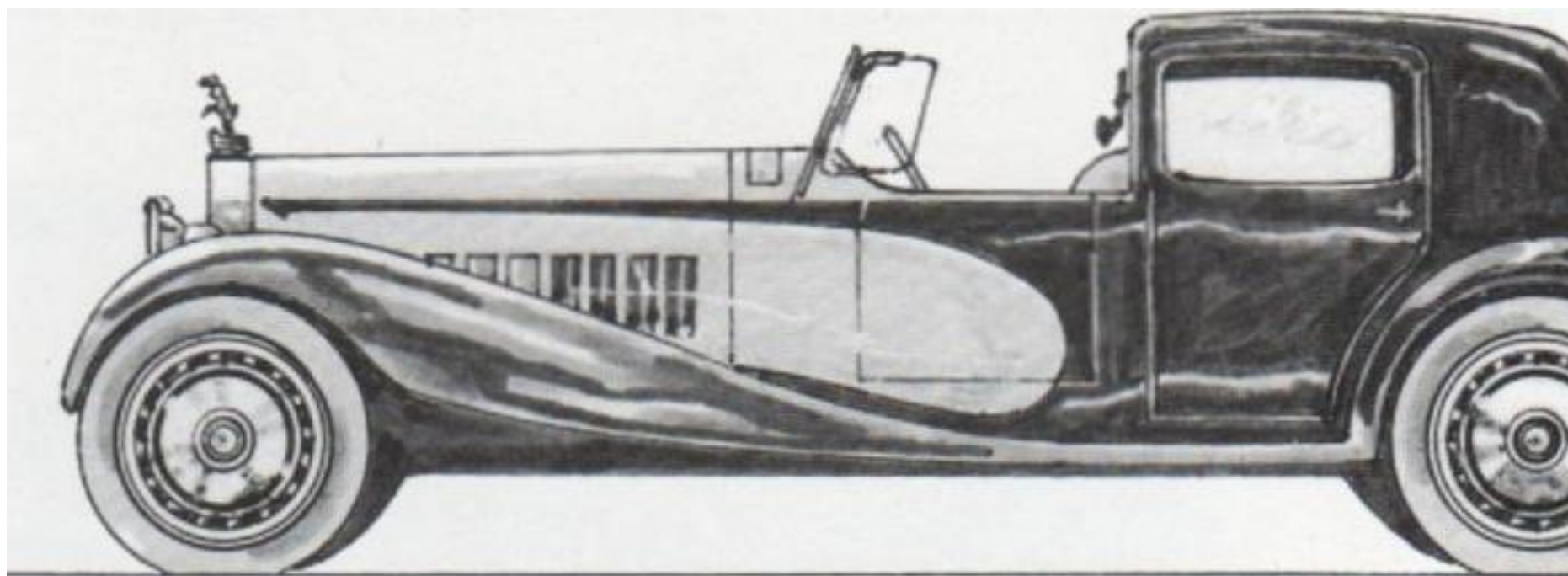
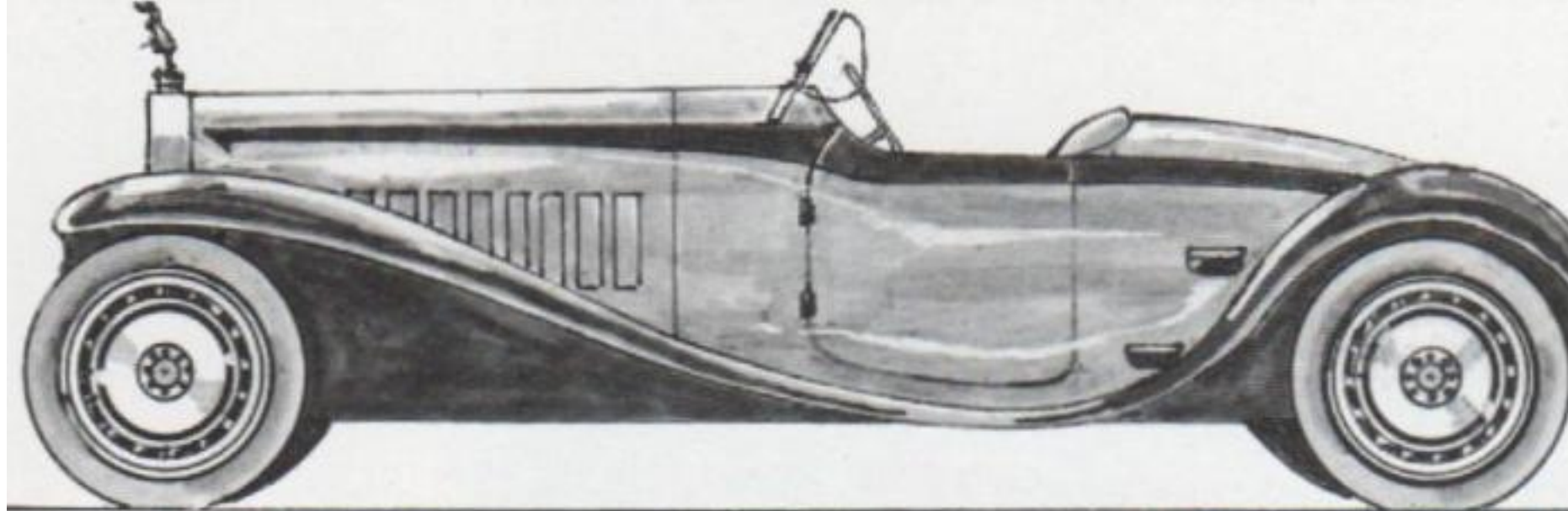
En 1929, le châssis est confié à Weymann, il en fait un Coach plus moderne qui promène sa longu-  
surbaissée dans tous les concours d'élégance..., mais un beau jour, Ettore Bugatti, en retournant à  
détruit le Coach Weymann !

Bien qu'il a été peu après reconstruit entièrement sur un empattement plus court (4,21 mètres), le  
conserve le même numéro (41100) et reçoit la superbe carrosserie dessinée par Jean Bugatti, le fi-  
Coupé de Ville souvent surnommé "*Coupé Napoléon*".

Ce modèle reste dans la famille Bugatti jusqu'à ce que Fritz Schlumpf en fasse l'acquisition en 196  
Il sera par la suite "*volé*" par l'État Français, dans l'incorporation "*forcée*" de la collection Schlumpf,  
qu'on nomme maintenant : "*Le Musée (La cité de l'automobile) de Mulhouse*"

Sur ce coupé, le moteur a été ramené à 12763cc (125 X 130 mm), c'est-à-dire à ses dimensions d





### **Royale #2, châssis 41111 (2 carrosseries).**

Cette voiture est livrée en avril 1932 à Armand Esders équipée d'une carrosserie qui fait d'elle la plus belle Bugatti Royale, il s'agit d'un cabriolet deux places dessiné par Jean Bugatti et dépourvu de phares..., parce que le propriétaire ne voulait pas rouler la nuit.

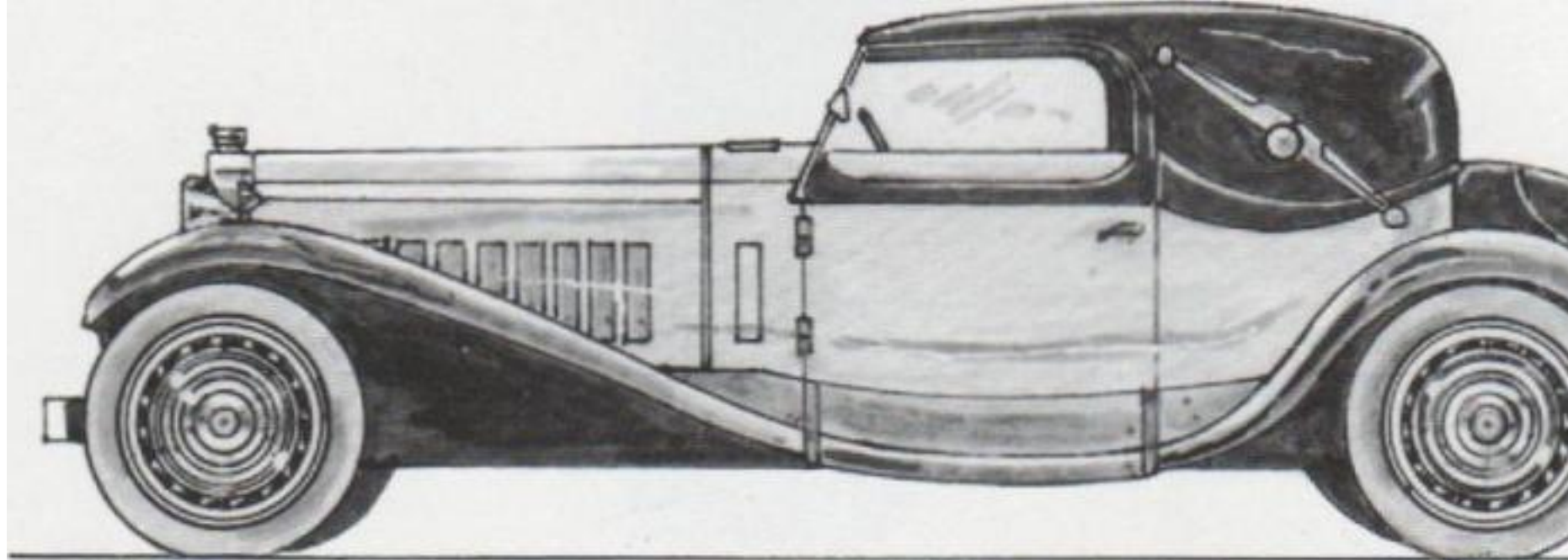
Plus tard, le châssis est doté d'une carrosserie Binder beaucoup moins intéressante, un coupé de type coupé Napoléon, mais moins bien proportionné.

Après être passée entre les mains de Jack Lemon Burton (Londres), Carl Montgomery, Dudley Wilson (1954), Miles Lane (Atlanta 1961), John Griffin (Alabama 1964), la voiture échoue au musée Hiram Bingham (Nevada).

Le coupé Binder, appartient désormais à Volkswagen qui l'a acquise pour justifier "moralement" la "renaissance" de Bugatti... et trône au château Bugatti de Molsheim où les dirigeants de "la voiture" ont érigé une usine ultra moderne, la Bugatti Automobiles SAS, qui construit la Bugatti Veyron. Une autre Bugatti Roadster Esders a été assemblée par Fritz Schlumpf.

Ce véhicule a été terminé après son "vol" (voir ci-avant) et est exposé à la Cité de l'Automobile-Collège Schlumpf à Mulhouse.

Il est à craindre qu'avec le temps, on laisse croire, ou on fait croire, que c'est une Bugatti "authentique".



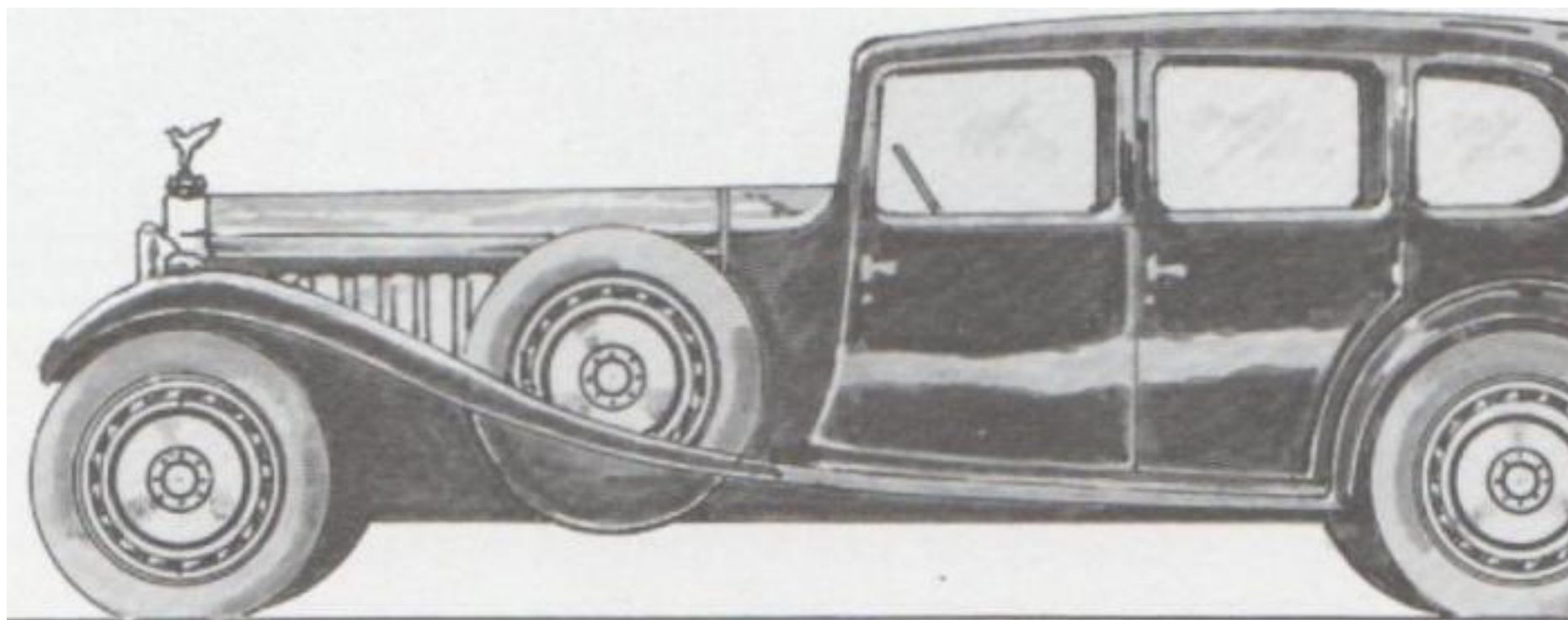
**Royale #3, châssis 41121 (1 carrosserie).**

Le troisième châssis du type 41 est envoyé à Munich en mai 1932 à l'attention du docteur Joseph Il est équipé par Ludwig Weinberger d'une carrosserie décapotable.

Après un détour par Shangaï en 1934, la voiture parvient aux États-Unis en 1937.

Abandonnée dans une casse de New-York, elle fut repérée puis achetée en 1941 par Charles Cha président de la General Motors.

Après l'avoir fait restaurer, il la cède en 1959 au musée Ford de Dearborn, où elle repose toujours.

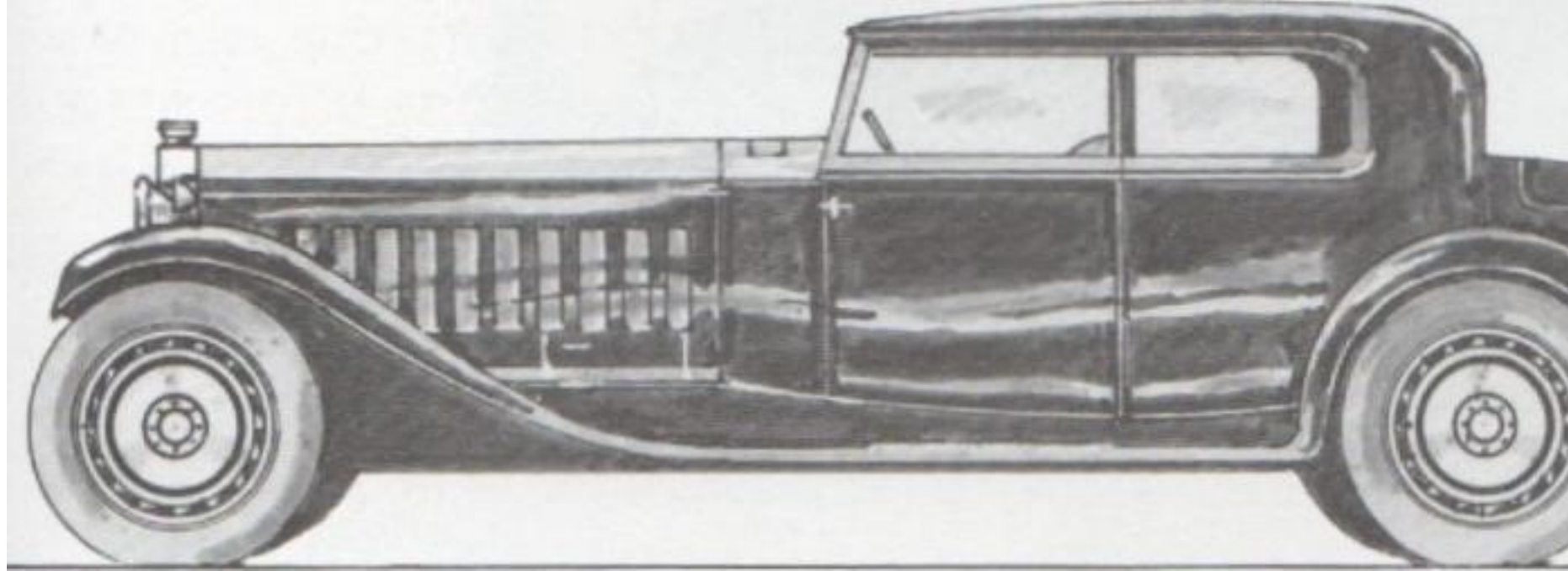


**Royale #4, châssis 41131 (1 carrosserie).**

En juin 1933, le capitaine Cuthbert Forster reçoit le quatrième châssis Royale qui est habillé en lim Park-Ward.

La voiture traverse l'Atlantique en 1955 et est acquise par un industriel de l'agro-alimentaire, un ce Shakespeare de l'Illinois, avant de revenir en Alsace chez Fritz Schlumpf en 1963.

Tout comme pour la Royale 41111, cette Royale sera par la suite "volée" par l'État Français, dans l "forcée" de la collection Schlumpf, dans ce qu'on nomme maintenant : "Le Musée (La cité de l'auto Mulhouse"

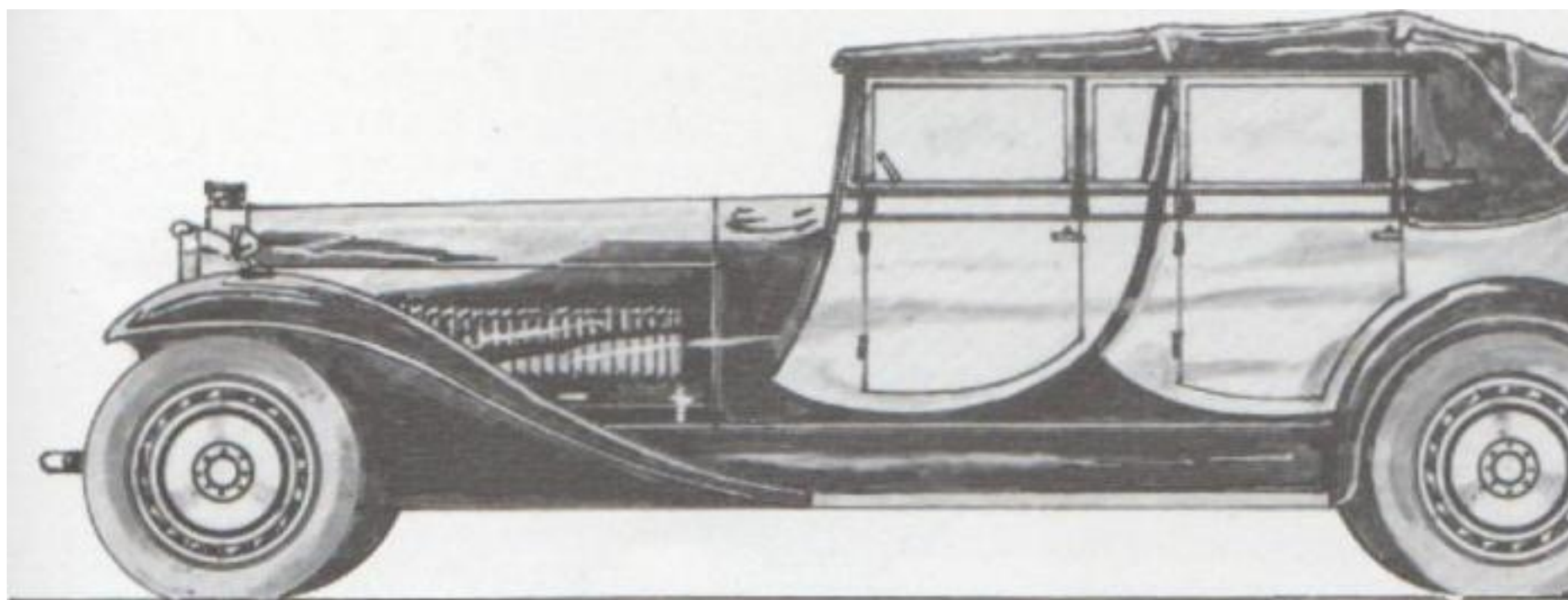


**Royale #5, châssis 41141 (1 carrosserie).**

La Bugatti Royale Coach Kellner, est présentée au salon de Paris en octobre 1931.

Elle reste ensuite dans la famille Bugatti qui la dissimule à Ermenonville pendant la guerre avant qu'un certain Cunningham (Californie) en fasse l'acquisition en 1950.

En 2001 elle est vendue à un Espagnol anonyme qui la fait disparaître dans son "château en Espagne".



**Royale #6, châssis 41150 (1 carrosserie).**

Dernier châssis carrossé qui aurait du être référencé 41150..., cette Royale fut également cachée et dissimulée par la famille Bugatti avant de traverser l'Atlantique.

Cette "berline de voyage", plutôt disgracieuse, extrapolée de la carrosserie "Berline-Fiacre" #41100, fut la propriété successive de Briggs Cunningham (Californie), Cameron Peck (Chicago), B. Skitalerie (New York), Jack Nettercutt (Los Angeles) et de Bill Harrah dans son gigantesque musée de Reno.

A la dissolution de ce musée, elle fut acquise dans des conditions peu claires par l'ex-président du groupe Samsung, le coréen Lee Kun-hee, qui l'a mise en exposition dans le musée automobile BlackHawk à San Jose, Californie.



Le bouchon de radiateur de cette voiture aux proportions monumentales a été réalisé par le frère cadet d'Ettore Bugatti : Rembrandt Bugatti.

Tous les carrossiers qui habillèrent les Bugatti Royale conservèrent la traditionnelle calandre dessinée par Rembrandt Bugatti, le fils d'Ettore.



La plus belle, la plus longue, la plus fabuleuse, la plus royale, la plus fastueuse des automobiles...  
Restez à l'écoute, des superlatifs de cet acabit, j'en ai encore plein mon coffre : la plus rare, la plus  
enviée, la plus symbolique, la plus élégante.  
Et encore quelques-uns pour la vibration instinctive des amateurs : la plus sophistiquée, la plus éte  
intemporelle, la plus silencieuse, la plus parfaite.  
Voilà tout au moins ce qu'avait imaginé Ettore Bugatti en avril 1913 !  
Joli programme pour un constructeur d'automobiles.  
Ambitieux, digne d'un mégalomane de grande envergure, outillé pour la circonstance de la plus gl  
royale.



Ettore Bugatti voulait dès cette époque construire un monstre roulant qu'il destinerait aux rois, aux princes, bref aux personnages qu'il aurait aimé être.

De ce désir naquit les fameuses Bugatti "*Royale*".

Sept modèles furent construits, six sont encore présents à l'appel, disséminés aux quatre coins du monde. On sait que les frères Schlumpf en ont possédé deux, qu'elles n'étaient accessibles qu'à l'œil, puis qu'elles furent "*volées*" par l'État Français, sous Giscard d'Estaing, dans le cadre de l'incroyable et malheureuse affaire Schlumpf, prétextant la mise au chômage des ouvriers de ses usines textiles pour faire main basse sur les biens personnels de la famille Schlumpf, en visant particulièrement leur importante et inestimable collection de voitures. Un vol honteux, car une seule "*Royale*" aurait suffi pour éponger le passif supposé et payer les indemnités. Mais, c'est la totalité de la collection qui a ainsi été nationalisée, sauf une cinquantaine d'épaves "cassées" dans un entrepôt.



C'est donc avec armes et bagages, chronomètres et lunettes de soleil, que je me suis rendu à Paris pour conduire une de ces voitures qui détiennent à elles seules plus de pouvoir qu'un million de cachets. J'avais déjà eu l'occasion de conduire une Royale toute une journée en Californie, à l'époque de mon projet Chromes&Flammes...

C'est beau la Californie, c'est essentiellement automobile, mais vue au travers d'un pare-brise de Bentley par Kellner "of Paris", cela vaut encore un remerciement sincère aux éléments naturels et surnaturels.



La première Bugatti Royale que j'ai eu l'honneur inestimable de conduire appartenait à Briggs Cunningham. Elle fut construite en 1927 et avant de passer aux mains de Briggs, elle se tint tranquille jusqu'en 1950 dans la famille Bugatti.

Durant cette époque, on la sortait dans les grandes occasions, c'est-à-dire rarement et c'est pourquoi les deux portes affichait un kilométrage dérisoire.

Anecdote : la voiture fut emmurée pendant la Seconde Guerre mondiale pour échapper à l'appétit des armées allemandes !

20 ans plus tard, j'ai eu l'occasion de piloter la "*Royale-Napoléon*" lorsqu'elle fut présentée à Saint-Germain-en-Laye, Paris...





Par quoi commencer ?

Par la ligne, pardi, classique jusqu'au plus profond de l'arête du capot, jusqu'au galbe des ailes, jusqu'à l'harmonie de l'avant et de l'arrière.

L'ensemble fait monstrueux, pas discret, sincère dans sa beauté et réellement représentatif des canons esthétiques des années 25.

A lui seul, le moteur vaut son pesant d'or.

Vu à dix pas, il ressemble, pour reprendre une expression chère à un bugattiste averti, à un contre-poids d'ascenseur.

En le détaillant, certains charmes technologiques, qu'on découvrait à l'époque, pouvaient être pris en compte.

Il s'agit d'un 8 cylindres en ligne monobloc dont la cylindrée annonce somptueusement 12.760cc, ce qui représente approximativement la cylindrée d'une berline "normale" actuelle par cylindre.



La première gourmandise que s'est offert Ettore Bugatti sur ce moteur, ce sont les soupapes; il y a deux à l'admission, une à l'échappement.

La seconde finesse provient de l'allumage qui est double, soit 16 bougies.

Toujours à l'intérieur de cet énorme bloc, un arbre à cames en tête fait de deux pièces.

L'alimentation est due à deux carburateurs Bugatti alimentés par deux pompes électriques.

Tout cela est parfaitement calculé et l'on ne peut pas reprocher à Ettore Bugatti d'avoir fait preuve de finesse technique.

Le malheur, c'est qu'on ne connaît pas la puissance réelle de cette pièce étudiée à l'origine pour être utilisée sur des autorails.

Certains avancent 300 chevaux !

Pourquoi pas ?



On sait néanmoins que la vitesse de rotation est insignifiante puisqu'elle ne dépasse pas les 2000. Comme de nombreuses pièces moteur telles que les pistons, le pont arrière sont entièrement en aluminium. Étant donné l'énorme couple, le châssis est équipé d'une boîte à deux vitesses avant auxquelles s'ajoute une surmultipliée de type overdrive.

Juste pour les "*hautes vitesses*".

Le reste de la mécanique est beaucoup plus conventionnel avec un essieu rigide avant Bugatti, c'est-à-dire un essieu creux et d'une seule pièce.

Il est soutenu dans ses efforts par des ressorts semi-elliptiques, tandis que l'axe arrière se contente de ressorts semi-elliptiques.





Les freins sont à câbles.

En fait, leur particularité vient de ce que les tambours sont intégrés dans le voile des roues et qu'ils sont équipés d'un régulateur automatique d'usure.

Quant aux roues, elles sont de la taille d'un enfant de six ans, et équipées de pneus de 980 X 160.

La carrosserie de la Bugatti Royale que j'avais conduit en Californie avait été l'œuvre du Français Louis Bugatti.

C'est un coupé deux portes entièrement en aluminium, et cet ensemble imposant auprès duquel on a l'impression d'avoir oublié de grandir est en fait remarquablement léger : 2,4 tonnes.

L'intérieur est traité avec une sobriété propre à décourager un émir.

A l'avant, les sièges et les intérieurs de portes sont en cuir, à l'arrière, tout est en tissus chamarrés.



Quant au tableau de bord, il est privé, peut-être par pudeur, de certains cadrans fondamentaux. Par exemple il n'existe pas de jauge à essence, pas plus qu'un compteur de vitesses ou un compteur pour l'ampèremètre.

Les seuls instruments sont la température d'huile, la pression d'huile, la température de l'eau, quel que soit le régime, pour l'avance, l'accélérateur à main, et deux étranges manettes propres paraît-il à Bugatti, manettes qui contrôlent le mélange air-essence du carburateur.

Cela signifie qu'il existe un processus de mise en route à froid exigeant habileté et connaissance.



Juste avant de prendre le volant, j'ai essayé les places arrière.  
Point de flacons à l'eau de quelque chose, pas de poudrier ou de miroir secret, pas de lumière ind  
revanche, la place est royale tant pour les jambes qu'on allonge librement que pour le postérieur d  
dans des coussins largement calculés et profondément confortables.  
Si je devais énoncer un certain nombre de méchancetés, je commencerais par le volant.  
Sa taille est telle qu'on pourrait le confondre avec la roue de secours.  
Cette taille démesurée a bien sûr une fonction : actionner les roues avant pour un minimum de dép  
gie.  
Le subterfuge est insuffisant et un chauffeur aux grandes qualités physiques est réclamé à la récep  
Par ailleurs, le haut de cet ustensile arrive juste au milieu du pare-brise, ce qui veut dire que les m  
mètres sont priés de viser entre le bas du pare-brise et le haut du volant.



A bonne température, les 12.760cc de cylindrée partent tranquillement.  
Mais, premier désagrément émanant de ce corps royal : le silence n'est pas d'or, et il faudrait être lui décerner une médaille argentée.  
Rien à voir avec un 12 cylindres Hispano ou Rolls de la haute époque.  
Et cela est d'autant plus regrettable que les bruits sont perceptibles de l'intérieur, non de l'extérieur.  
Pour le quidam qui voit passer cette beauté sans un souffle, c'est un grand moment.  
La première est très courte ; en exagérant, le régime monte inutilement et il faut s'empresse de passer à la seconde située à côté de la première et non en face.  
Cette seconde est en fait le seul programme qui convienne à la Royale.  
Vu le couple étudié pour déplacer un autorail, la première s'utilise dans des cas rarissimes, la seconde dans la plupart, c'est-à-dire tout.  
Elle va de 10 km/h à 120 en toute quiétude.  
Dans cet éventail de vitesses, le moteur dispense sa puissance avec onctuosité.





Grâce au couple, je le répète, car les accélérations brutales n'existent pas sur cette voiture. Manifestement, elle ne fut pas conçue pour les déchaînements, mais pour la douceur. D'ailleurs, on peut très bien enclencher la surmultipliée à 30 km/h sans qu'on enregistre un quelconque borborygme d'insatisfaction. En revanche, si l'on veut utiliser entièrement les avantages de cette surmultipliée, et aller très haut dans la gamme des vitesses, il faut d'une part une patience orientale et d'autre part le faire sur une route pavée et goudronnée. La moindre imperfection du revêtement, le moindre raccord de pont assaille l'essieu avant, puis l'arrière, en fin de compte provoque des tressautements fort désagréables. Restent les freins. On a dit que cette voiture était capable de faire du 200 km/h !



Je n'ai pas atteint cette vitesse, du moins je le pense, faute de compteur, mais étant donné le peu d'empressement que la Royale manifeste à aller vers les hautes vitesses, l'inconfort qui s'ensuit et les freins peu enclins à travailler dur, je dois dire qu'elle n'est pas une bête d'autoroute, loin s'en faut. A vue de nez, sa vitesse intelligente est de 100-120 km/h en surmultipliée. Là, le moteur doit tourner dans les 1200-1400 tr/mn... et c'est suffisant pour l'ensemble de la mécanique. C'est trop peut-être pour les suspensions très sèches, dont les réactions se perdent malgré tout dans la profondeur des sièges. En fait, tout est dur sur cette automobile de grande lignée. La direction, les freins, les suspensions, le passage des vitesses... et si l'on ajoute une puissance élevée, le bilan est lourd.



Apparemment, la Royale fut étudiée pour les coups d'éclat, mais le résultat a dérapé dans le médiocrisme. Et si l'on devait dégager en quelques mots la personnalité de cette voiture, il suffit de lui faire prendre des virages à bonne cadence.

La Royale ne veut pas tourner, la caisse se penche, la direction durcit, imprécise, et on arrête là tout court faute de résultats suffisants.

Non, ses qualités mécaniques ne compensent pas ses défauts.

A son actif, il y a malgré tout le couple, une pédale d'embrayage douce et beaucoup d'espace pour deux personnes.

Cela dit, la Royale est un mythe, un symbole, et les essais les plus sévères qui soient n'entameront pas l'image glorieuse et sereine qui entourera longtemps encore sa superbe carrosserie...





[www.GatsbyOnline.com](http://www.GatsbyOnline.com)

[www.ChromesFlammes.com](http://www.ChromesFlammes.com)

[www.LesAutomobilesExtraordinaires.com](http://www.LesAutomobilesExtraordinaires.com)

[www.CollectionCar.com](http://www.CollectionCar.com)



