



MULHOUSE
L'UNIVERS
ROYALES
BUGATTI
3-4-5 SEPTEMBRE 1990



B R U O G Y A



EXCEPTIONNEL !

Réunir les 6 BUGATTI Royales est un événement exceptionnel à plusieurs égards: c'est permettre la présentation publique simultanée des six automobiles retenues par l'histoire comme les plus ambitieuses et les plus prestigieuses jamais imaginées. C'est aussi l'occasion pour les spécialistes de Bugatti d'une comparaison concrète de ces six réalisations. Que ce soit d'un point de vue technique ou esthétique. Une telle opportunité est rarissime. Elle a été voulue et réalisée une première fois par Jules HEUMANN en Californie (Pebble Beach) en 1985 sur une idée de Jean-Paul CARON. Il fallait que cette "rencontre au sommet" se fasse également en Europe. Nous avons voulu que ce soit d'abord à Mulhouse, ne serait-ce que parce que ce Musée est en terre alsacienne, berceau de l'usine Bugatti, que deux d'entre elles s'y trouvent déjà et qu'enfin plus de 120 autres Bugatti les accueillent. C'est ce qu'a volontiers compris le magazine "Automobiles Classiques" qui a permis cet événement historique à Mulhouse avant de renouveler ce plaisir au parc parisien de Bagatelle. Sans vouloir augurer de l'avenir, on peut se risquer à penser qu'un tel événement ne se renouvellera sans doute pas maintenant. Il faut donc particulièrement en remercier nos amis propriétaires des autres Royales, américains et japonais. Et garder en nous, avec l'aide de cette plaquette, le souvenir de ces trois jours d'exception.

Jean-Claude DELERM Directeur du Musée

ETTORE BUGATTI ébauche l'idée de la ROYALE vers 1913. A cette époque, il adresse une lettre à son client - et ami - le Docteur Espanet de Monte-Carlo. Dans celle-ci, il évoque l'étude d'une 8 cylindres... "Elle sera plus grande qu'une Rolls-Royce tout en étant plus



légère... j'espère arriver au silence parfait... la fabrication sera irréprochable... les voitures livrées feront des essais de 1000 Km au moins... elle sera excessivement chère mais ne sera à comparer avec aucune autre voiture de ce genre... ce sera une pièce de mécanique au delà de toute critique..." Les nombreux succès en course remportés par la marque ont certainement stimulé "le Patron" pour le guider vers la conception de ce "monstre" qu'est la ROYALE.

En effet, il est remarquable qu'Ettore Bugatti soit préoccupé par l'idée d'une voiture "géante", au moment même où sa "BB" entre en production chez Peugeot et où il n'a réalisé, du type 10 au type 13, que des voitures minuscules, extrêmement légères et maniables. Après une "interruption" du projet ROYALE due à la guerre, Ettore Bugatti développe le moteur de la ROYALE sur la base du moteur d'avion type 34, 16 cylindres. Dès 1926, le premier prototype est monté, équipé d'une carrosserie torpédo. C'est sous cette forme qu'Ettore Bugatti présente la ROYALE à plusieurs grands de ce monde, notamment Alphonse XIII, roi d'Espagne, Carol de Roumanie, Zog d'Albanie et Mohammed Abd El Saïd. Cependant, aucune de ces "têtes couronnées" ne concrétise de commande et la crise économique de 1929/1930 marque l'arrêt des ambitions commerciales d'Ettore Bugatti pour la ROYALE.

Le projet a mis les finances de l'usine de Molsheim à rude épreuve. C'est la ROYALE qui, pourtant, sauve indirectement l'usine de la faillite par l'utilisation des moteurs de ROYALE sur les autorails de 1933 à 1939.



A A T L T E I S

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES BUGATTI ROYALES TYPE 41.



Chacune de ces 6 fabuleuses automobiles diffère par sa carrosserie, mais elles possèdent des caractéristiques techniques communes.

MOTEUR: 8 cyl. en ligne, placé à l'avant

- ◆ Prototype: Alésage: 125 mm. Course: 150 mm: 14 726 cm³
- ◆ "Série": Alésage: 125 mm. Course: 130 mm: 12 763 cm³
- ◆ Bloc en fonte coulée, pas de culasse détachable (bloc borgne), 3 soupapes/cyl. (2 admissions, 1 échappement), un arbre à cames en tête, vilebrequin à 9 paliers (poids du vilebrequin = 110 kg) taillé dans la masse
- ◆ Alimentation par un carburateur simple corps brevet "Bugatti-Schebler" avec réglages à partir du tableau de bord
- ◆ Allumage à 2 bougies par cylindre, magnéto et distributeur
- ◆ Graissage sous pression (carter sec)
- ◆ Embrayage à disques multiples fonctionnant à sec avec graissage séparé des paliers, sous pression
- ◆ Boîte-pont à l'arrière 3 vitesses + M.A. (2^e vitesse en prise directe, 3^e surmultipliée)

CHASSIS: Cadre et longerons avec traverses

- ◆ Suspension avant par ressorts à lames semi-elliptiques traversant l'essieu avant forgé, amortisseurs à friction
- ◆ Suspension arrière combinant ressorts à lames quart-elliptiques inversés et ressorts de réaction du pont arrière
- ◆ Roues en aluminium coulé avec tambours de freins incorporés

- ◆ Freins à câble avec répartiteur mécanique agissant près du pédalier
- ◆ Direction par vis et roue tangente

DIMENSIONS ET CAPACITÉS:

- ◆ Empattement: 4,30 m
- ◆ Voies avant et arrière: 1,60 m
- ◆ Longueur hors tout: environ 6,20 m
- ◆ Largeur hors tout: environ 2,00 m
- ◆ Poids total: entre 2900 et 3100 kg
- ◆ Réservoir essence: 170 litres
- ◆ Réserve huile: 20 litres
- ◆ Performances: vitesse maximale entre 170 et 200 km/h. Puissance 300 cv à 3000 tr/min.



A titre indicatif, le châssis valait 500 000 F en 1926/1927, ce qui équivaut à 1.250.000 F aujourd'hui. Bien évidemment cette somme n'est plus en rapport avec la valeur actuelle réelle - à tous points de vue - de ces automobiles.



BUGATTI ROYALE

BUGATTI ROYALE "COUPÉ NAPOLÉON" 1930 CHÂSSIS N° 41100

Cette Royale est en fait la dernière version du prototype de 1926, équipé à l'origine d'une carrosserie torpédo.

Après avoir beaucoup roulé sous la forme torpédo, le véhicule reçoit en 1927 une nouvelle carrosserie "Coupé fiacre", d'après un dessin d'Ettore Bugatti, qui la remplace en 1927 par une carrosserie de limousine avec vitres ovales fixes. Ces deux "habillages" sont réalisés à l'usine de Molsheim. En 1929, Weymann l'équipe d'une carrosserie de type coach, jaune et noir.

Accidenté en 1930 par Ettore Bugatti qui s'endort au volant en revenant de Paris, le châssis est remplacé, conservant néanmoins le numéro 41100. Il est équipé d'une splendide carrosserie "Coupé-Chauffeur", réalisée à l'usine d'après un dessin de Jean Bugatti.

La cylindrée passe de 14726 à 12763 cm³. La voiture reste la propriété de la famille Bugatti et est entreposée au Château d'Ermenonville ainsi que la Berline de Voyage et le Coach Kellner.

Elle est rachetée en 1963 par Fritz Schlumpf et fait aujourd'hui partie de la collection du Musée National de l'Automobile de Mulhouse.

Le Coupé Napoléon a été exposé en 1984 à Paris, au Grand Palais (100 ans d'Automobile Française) ainsi qu'à Pebble Beach (Californie - USA) en 1985.

En 1929, avec sa carrosserie Weymann, la voiture avait gagné le 1^{er} Concours d'Élégance de la Ville de Paris organisé au Parc des Princes par le Journal "L'AUTO".



A A T L T E I S



BUGATTI ROYALE "LIMOUSINE PARK WARD" 1933 CHÂSSIS N° 41131

Ce châssis est le dernier à être vendu avant la guerre.

Il est livré en juin 1933 à l'industriel anglais, le Capitaine Cuthbert Foster. Il est confié à Park Ward à Londres, qui l'équipe d'une carrosserie limousine à 4 portes, très proche de celle de la Daimler exécutée auparavant pour le même client.

La voiture est rachetée en 1946 par le collectionneur Jack Lemon Burton, bugattiste anglais. Celui-ci utilise fréquemment la Park-Ward. Il fait "rogner" les ailes avant et couper les retours d'ailes afin de faciliter le montage de pneumatiques Goodrich prélevés sur des engins militaires américains!

L'auto est vendue en juin 1956 au collectionneur américain John Shakespeare qui réside dans l'Illinois (USA). Celui-ci revend sa collection de 33 Bugatti, dont cette limousine, à Fritz Schlumpf en mars 1964.

La limousine Park Ward figure aujourd'hui au Musée National de l'Automobile de Mulhouse, aux côtés de sa sœur "Coupé Napoléon".

Elle a été exposée en 1985 à Pebble Beach (Californie - USA), a été la vedette du Salon Rétromobile en février 1988 à Paris, puis a été présentée en mai 1988 dans sa ville natale alsacienne de Molsheim.



B R U O G Y A

BUGATTI ROYALE "BERLINE DE VOYAGE" 1931 CHÂSSIS N° 41150

Le châssis et la carrosserie de la Royale "Berline de Voyage" sont terminés en 1931. La carrosserie a été réalisée à l'usine de Molsheim d'après un dessin d'Ettore Bugatti.

D'inspiration très hippomobile, cette voiture au style surprenant ne trouve pas d'acquéreur pendant de longues années et reste la propriété de la famille Bugatti.

Elle est entreposée au Château d'Ermenonville, ainsi que le Coupé Napoléon et le Coach Kellner.

En 1950, la voiture est achetée aux héritiers par Briggs Cunningham pour Cameron Peck. Celui-ci la revend quelques années plus tard à Jack B. Nethercutt qui la revend à son tour à Bill Harrah (Collection Harrah à Reno, Nevada - USA). La voiture reste dans cette Collection jusqu'en 1986.

La Berline de Voyage est alors vendue aux enchères à Jerry J. Moore en juin 1986, puis revendue par celui-ci à Thomas S. Monaghan cinq mois plus tard.

Aujourd'hui, ce dernier, propriétaire de la célèbre chaîne de pizzerias Domino's Pizza, la présente au sein de son Musée de Ann Harbor (Michigan - USA).

La voiture a été exposée à Pebble Beach (Californie - USA) en 1985.



A A T L T E I S



BUGATTI ROYALE "COUPÉ DE VILLE BINDER" 1931 CHÂSSIS N° 4111

Le coupé de Ville Binder a tout d'abord été un roadster: commandé par Armand Esders, industriel français du vêtement de confection, ce châssis livré en 1932 fut habillé d'après un dessin de Jean Bugatti en roadster 2 places + spider, dans l'esprit des roadsters type 55.

Ce type de carrosserie sur un châssis de cette dimension était vraiment saisissant mais d'une élégance folle.

Particularité supplémentaire, la voiture n'avait pas de phares fixes, Armand Esders ne conduisant jamais la nuit.

En 1938, le ministre français Thome-Patenôtre achète la voiture. Il la fait recarrosser chez Binder à Paris en 1939, en coupé-chauffeur, dans le style du Coupé Napoléon mais peut être un peu moins élégant. Il semblerait que la voiture soit alors blindée au niveau de l'habitacle arrière (tôle de 5 mm, vitres de 10 mm).

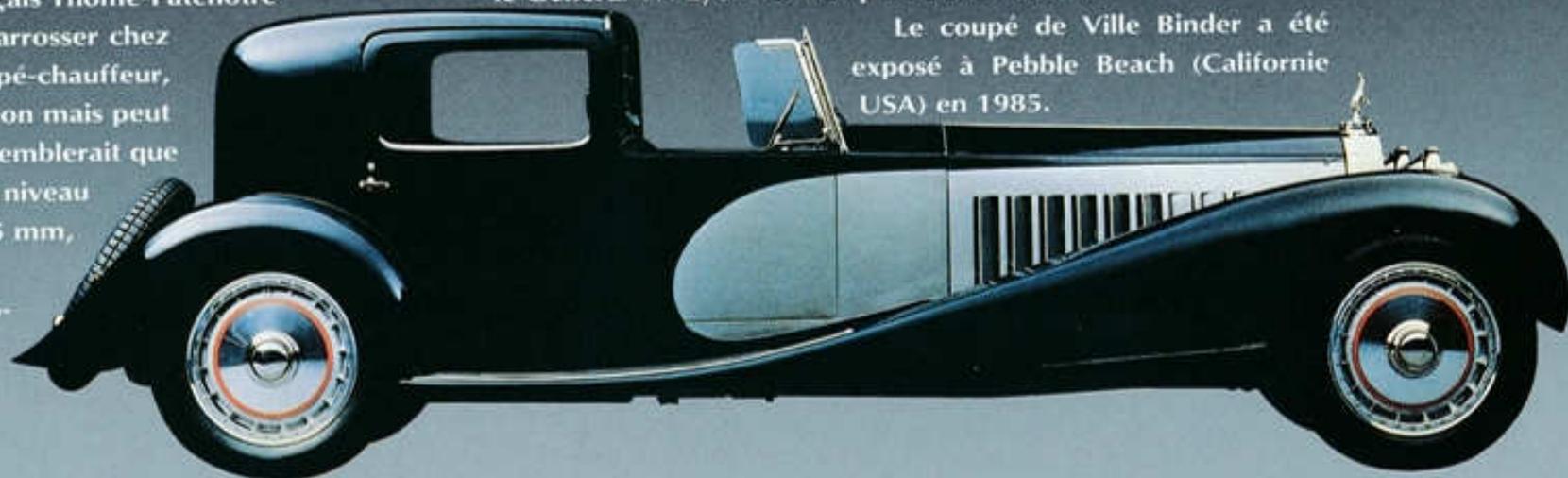
En 1948, elle devient propriété de M. Lamberjack (Paris) puis de C. Lewis

(Grande Bretagne). En 1950 elle est rachetée par F. Henry (Grande Bretagne) puis par M' Simmons et enfin M' Potter. Elle quitte la Grande Bretagne pour les Etats-Unis en 1952, devenant propriété d'un officier américain: le Lieutenant C.F. Montgomery.

Appartenant ensuite à D.C. Wilson (1954) puis au banquier Mills Lane d'Atlanta (1961), le Coupé de Ville Binder rejoint la collection de Bill Harrah (Collection Harrah à Reno Nevada - USA) en 1964.

Elle appartient depuis 1986 au collectionneur américain, le Général W. Lyon de Newport Beach (USA).

Le coupé de Ville Binder a été exposé à Pebble Beach (Californie USA) en 1985.



B R U O G Y A

BUGATTI ROYALE "COACH KELLNER" 1932 CHÂSSIS N° 41141

Le châssis 41141, terminé en 1932, est équipé la même année d'une carrosserie 4 places 2 portes par Kellner à Paris.

La voiture, qui vaut 3 fois le prix d'une Rolls-Royce, est présentée au Salon de l'Automobile de Londres en 1932. Bien que vedette de l'Exposition, elle n'y est pas vendue et reste la propriété de la famille Bugatti jusqu'en 1950.

Elle est entreposée au Château d'Ermenonville avec le Coupé Napoléon et la Berline de Voyage.

Briggs Cunningham, revenant des 24 heures du Mans 1950, y rencontre les descendants d'Ettore Bugatti dans le but d'acheter une ou plusieurs Royales.

Ceux-ci ne désirant en vendre que deux, il décide d'acheter le Coach Kellner (avec moins de 10.000 km au compteur!) pour lui-même et la Berline de Voyage pour son ami Cameron Peck.

Les conditions de cet achat sont vraiment surprenantes: manquant d'équipement ménager de bonne qualité après la guerre, la famille Bugatti cède les deux voitures pour 3000 dollars et... deux réfrigérateurs!

En 1987, le Coach Kellner est mis en vente aux enchères à Londres. Achetée par un Suédois, Hans Thulin, cette Royale appartient désormais à un collectionneur japonais. Elle a été exposée à Pebble Beach (Californie - USA) en 1985, et a été la vedette du Salon Rétromobile en février 1990 à Paris.



A A T L T E I S



ROYALE "CABRIOLET WEINBERGER" 1932 CHÂSSIS N° 41121

Commandé par un célèbre gynécologue allemand de Nüremberg, le Docteur A.J. Fuchs, ce châssis est carrossé en cabriolet par Ludwig Weinberger de Munich.

La voiture terminée est livrée en mai 1932. Le docteur Fuchs préfère quitter l'Allemagne.

Il part pour Shangai, via Trieste, avec sa Royale, et se rend finalement à Long-Island (New-York), où le bloc-cylindres de la voiture gèle pendant l'hiver 1937/1938.

La voiture, abandonnée chez un ferrailleur, est trouvée par C.A. Chayne, Vice-Président de General Motors.

Il l'achète en juin 1943 et entreprend sa restauration. De noire avec des filets jaunes, la carrosserie devient crème avec capote et filets verts.

C.A. Chayne ajoute également des flasques aux roues, et il modifie le système de carburation en démontant le carburateur Bugatti-Schebler d'origine pour le remplacer par 4 carburateurs d'origine Buick.

En 1959, il décide de la céder au Musée Henry Ford à Dearborn (Michigan - USA), où elle est actuellement exposée au public.

Le cabriolet Weinberger a été présenté à Pebble Beach (Californie - USA) en 1985.



BUGATTI

Le souci de qualité extrême et le soin apporté à la fabrication des BUGATTI ROYALES se retrouvent dans

ROYALE "COUPÉ NAPOLÉON"
1930 CHÂSSIS N° 41100

ROYALE "LIMOUSINE PARK-WARD"
1933 CHÂSSIS N° 41131

ROYALE "BERLINE DE VOYAGE"
1931 CHÂSSIS N° 41150



Habitacle passagers avec toit vitré panoramique.



Amortisseur à friction.



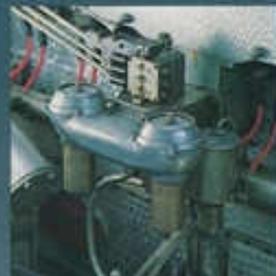
Poignée de porte.



Roue aluminium.



Marchepied, lampe témoin d'ouverture de porte, plaque d'identification carrossier.



Carburateur.



Boîtier de direction.



Train avant: gros plan sur lames de suspension et amortisseur à friction.



Plaque de châssis n° 41150.



Design de carrosserie d'inspiration hippomobile, par Ettore Bugatti.



Moteur.

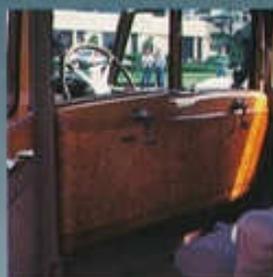
A A L T E I S

les moindres détails. Cette série de photos permet d'apprécier quelques particularités de chaque voiture.

ROYALE "COUPÉ DE VILLE BINDER"
1931 CHÂSSIS N° 41111



Vue moteur ouvert
et filet rouge sur roue
aluminium.



Habitacle passagers.



Tableau de bord.

ROYALE "COACH KELLNER"
1932 CHÂSSIS N° 41141



Vue 3/4 arrière.



Calandre.

ROYALE "CABRIOLET WEINBERGER"
1932 CHÂSSIS N° 41121



Plaque de carrossier.



Phares, antibrouillard,
avertisseur sonore.



Flasque sur roue.

Etude documentaire:
Patrick Garnier.
Crédits photos:
Jean-Paul Caron
Tim Vallotton
Jean-Claude Delerm.





LE MAGNIFIQUE ELÉPHANT ARGENTÉ QUI ORNE LA CALANDRE DE CHACUNE DES 6 BUGATTI ROYALES, EST L'ŒUVRE DU FRÈRE D'ETTORE : REMBRANDT BUGATTI, NÉ EN 1884. SON PRÉNOM FUT CHOISI PAR SES PARENTS POUR FAVORISER SA DESTINÉE. FRÉQUENTANT UN MILIEU ARTISTIQUE ET INTELLECTUEL DE HAUT NIVEAU - PUCCINI, RODIN, RIETTI, TOLSTOÏ, ... - REMBRANDT DEVINT UN SCULPTEUR RÉPUTÉ. IL PÉPÉTUA AINSI L'ESPRIT ARTISTIQUE DE LA FAMILLE: SON GRAND-PÈRE LUIGI ET SON PÈRE CARLO ÉTAIENT DÉJÀ SCULPTEURS. ETTORE BUGATTI, ADMIRATIF DES TALENTS DE SON FRÈRE, PRÉFÉRA S'ORIENTER VERS LA "MÉCANIQUE" POUR LUI LAISSER "L'ART". EN HOMMAGE À REMBRANDT, L'ELÉPHANT, SCULPTÉ À PARIS EN 1904, A SANS DOUTE ÉTÉ CHOISI POUR SA TAILLE - FIGURINE ORIGINALE DE 19 CM - ET AUSSI POUR SYMBOLISER LES PLUS IMPOSANTES VOITURES RÉALISÉES PAR ETTORE: LES ROYALES.



MUSEE NATIONAL DE L'AUTOMOBILE • COLLECTION SCHLUMPF
192, avenue de Colmar - 68100 MULHOUSE (France) - Téléphone: 89 42 29 17 - Télécopie: 89 32 08 09