

BUGATTI BRESCIA TYPE 13 OU LE PHANTASME SUPRÊME...

La 13, une machine extraordinaire, la 13 à qui on subtilise de l'huile dans le bas du carter avec une seringue pour la réinjecter tout en haut, sur l'arbre à cames ; la 13, quatre cylindres, seize soupapes arbre à cames en tête et huit bougies, des accélérations foudroyantes.

Peut-être la plus fabuleuse des Bugatti, la méconnue, celle qu'on n'a pas su regarder et pourtant ! La 13 qui fut appelée « Brescia » dès 1921, la quintessence de la finesse des dessins d'Ettore Bugatti. D'habitude l'évolution sacré les modèles d'après ; cette fois c'est l'inverse. La plus pure, la plus fine, la plus légère et peut-être la plus efficace des Bugatti compte tenu de sa date de naissance et de ses rivales, compte tenu des années où elle fut dessinée, inventée, pensée puis créée. Ettore Bugatti a créé le chef d'œuvre vers ses débuts.

Engrener les vitesses, rapidement et enfile la quatrième qui empêchera les surrégimes, c'est calculé pour, Bugatti y a pensé.

Quelle finesse, elle vire, glisse, ne s'arrête pas, enfile le virage puis le suivant, ne trahit pas, avertit, gronde et répond. Cette huile qui protège, enrobe, lubrifie, transmet son odeur, seule la 13 communique autant avec son pilote, son amant. Elle est le prolongement du corps, elle n'est pas un objet mais une manière de s'exprimer.

La 13 est certainement l'une des plus formidables automobiles jamais dessinées, robuste et si délicate elle est tout un bonheur qu'il est difficile de ranger au garage car alors elle vous regarde un peu triste l'air de dire :

- Alors, déjà fini, on ne roule plus !

Venue en Italie en 1921, se permettant de prendre les quatre premières places à Brescia, mieux que le tiercé, se voir offrir par le Patron le nom de la ville, prendre les proportions de la Rotonde, se glisser dans le moule de la bâtisse, il n'y avait qu'une Bugatti pour y arriver.

Née d'un crayon génial, elle est vélocité et ne chauffe jamais, elle ravit son pilote et l'emmène loin, très loin, là où les rêves de l'homme se fondent avec la machine...

Voilà pourquoi j'ai acheté cette machine à Rétromobile en février 2008.

Depuis, elle a parcouru sans problème plus de 3000 kilomètres et le plaisir est fantastique. Sa maniabilité et sa fiabilité en font une automobile extrêmement ludique et merveilleuse à conduire.

Le point le plus inquiétant reste le freinage. Situés sur les roues arrière, les tambours ajourés sont plutôt qualifiés de ralentisseurs et pour peu qu'il pleuve...

Le moteur, très souple demande une montée rapide des rapports et permet à l'automobile de démarrer comme une fusée. La tenue de route est étonnante et la voiture ne surprend pas, elle glisse sur ses pneus à talon gonflés à 4,5 kg. Il faut rester toutefois prudent mais la théorie d'Ettore Bugatti sur le déplacement de la masse dans les virages et le rapport avec la hauteur du châssis reste absolument sensible. Trop abaisser peut nuire à l'accrochage. Il faut se replacer à l'époque et tenir compte du revêtement de la route et de la qualité des pneus.

Le double allumage est testé à chaque démarrage en mettant à la masse l'une après l'autre les deux magnétos. Le double système assure de plus une garantie supplémentaire.

L'embrayage qui s'auto serre avec la vitesse du moteur (un peu comme le système des masselottes d'un phonographe à manivelle) permet de passer les vitesses sans double débrayage. Avec une huile 240 dans la boîte et le pont arrière tout fonctionne parfaitement.

Le confort est meilleur qu'il n'y paraît. Bien sûr on ne se balade pas en « Royale » mais j'ai pu parcourir plus de quatre cents kilomètres en une étape sans ressortir cassé de la Bugatti. C'est appréciable.

La direction reste une petite merveille de précision et permet de placer l'automobile là où on le désire.

La qualité des métaux tant pour la fonderie que pour les aciers n'est plus à prouver et la construction de ces voitures était exemplaire.

Le radiateur plus grand de la Brescia « modifiée » remplit bien son office et il ne m'est pas encore arrivé de faire chauffer la machine malgré plusieurs cols grimés à vive allure (on est en Suisse !). Le plaisir d'enfiler les lacets sans pannes est évidemment incomparable.

Le démarreur d'origine est bien agréable et la rapidité de la mise en marche, sans avoir à appeler l'essence est incroyable. Le rugissement du moteur est presque instantané et nul besoin de starter ou autre truc qui alourdirait l'auto (je plaisante !).

Le réservoir d'essence, pour amener le carburant aux deux carburateurs, se met sous pression au moyen d'une pompe à air à main en laiton puis une petite pompe à air mécanique mue par l'arbre qui conduit aux deux magnétos prend le relais. Il faut parfois resolliciter la première pour conserver environ 50 à 80 grammes dans le réservoir d'essence de soixante litres placé dans votre dos.

La consommation varie de dix à vingt litres au cent suivant l'utilisation du moteur. Le vilebrequin de ma machine est démontable pour mettre le roulement central. En effet le vilebrequin repose sur trois paliers, un palier lisse à l'avant et deux à rouleaux derrière (pas sur les premières Brescia). Les bielles sont réglées. La lubrification des pieds de bielles se fait par de petits jets d'huile sur les masselottes percées du vilebrequin. La rotation des masselottes conduit l'huile aux pieds de bielles. Simple et semble-t-il efficace !

Des poussoirs en demi-lune agissent sur les seize queues de soupapes pour les attaquer bien droit.

Bref, on le voit une machine merveilleuse qui fut mon rêve de gosse. Elle est tout à la fois sophistiquée et simple et me permet de redevenir un grand enfant. Je ne m'en prive pas !

Alexis Couturier

CARACTERISTIQUES DE LA BUGATTI TYPE 13 « BRESCIA »

Année	:	1923
Numéro Châssis	:	1654
Numéro moteur	:	720
Moteur	:	Arbre à cames en tête, commande par arbre et pignons coniques
Nombre de cylindres	:	Quatre en ligne, 4 soupapes par cylindre
Course	:	69
Alésage	:	100
Cylindrée	:	1496
Carburateurs	:	Deux Solex (flotteur 42 gr, diffuseur 100)
Allumage	:	2 magnétos Bosch ZF4, 8 bougies D16 Champion
Pneus à talons (4,5kg):	:	710 x 90
Boîte à vitesse	:	4 vitesses à baladeur
Freins	:	2 à l'arrière (à main) 1 à la sortie de boîte (à pied)
Poids	:	Moins de 500 kg
Vitesse	:	Environ 130 km/h