

Autorail Bugatti Présidentiel



(Source: Wikipédia)

C'est en 1932, que l'autorail Bugatti (le Wagon Rapide WR, d'après la dénomination du constructeur) est conçu par le bureau d'études d'Ettore Bugatti. En 9 mois, cet automoteur est construit avec des techniques issues de l'automobile, pour écouler les moteurs en surplus de la Bugatti Type 41 « Royale », voiture de prestige qui fut un échec commercial.

Cet autorail est l'un des premiers trains rapides modernes au monde. Le premier prototype construit en Alsace, fut prêt au printemps 1933 et les performances furent spectaculaires : 172 km/h en essai.

Le premier modèle (mono caisse pour 48 voyageurs) est mis en service par le réseau de la Compagnie des chemins de fer de l'État (État) sur la relation Paris - Deauville en mai 1933, service qu'il assure à la moyenne de 116 km/h. En février 1934 le 2^e autorail est livré. Entre ces deux dates le réseau de l'État, par l'intermédiaire de son directeur Raoul Dautry, avait passé commande de deux autres autorails qui seront livrés en juillet et octobre 1934. Le 24 octobre 1934, l'un des deux premiers autorails atteint 192 km/h entre Le Mans et Connerré. En mai 1934, l'État commande une nouvelle série de 5 exemplaires.

Ces engins furent utilisés par les réseaux de l'État, de la Compagnie du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée (PLM), de l'Administration des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine (AL) puis par la Société nationale des chemins de fer français (SNCF). Néanmoins, l'exploitation est considérée rapidement comme trop coûteuse compte tenu de la très forte consommation des quatre moteurs, de la hausse du prix du carburant et d'une fiabilité imparfaite.

La fin du retrait du service commercial a eu lieu en 1958.

Au total, 88 autorails ont été construits en différents modèles :

9 WR simples « *Présidentiel* » pour l'État ;
3 WR doubles pour le PLM ;
7 WR triples (2 État, 2 AL et 3 SNCF) ;
13 WL (wagon léger) courts (5 État, 2 AL et 6 PLM), équipés que de deux moteurs Royal-41 soit 400 ch ;
28 WL allongés (18 PLM et 10 État) ;
28 WL surallongés (15 État, 1 AL, 10 PLM et 2 SNCF) ;
5 remorques pour WR simple pour l'État.

La motorisation de l'autorail est assurée par quatre moteurs à essence, 8 cylindres en ligne de 12 750 cm³, un arbre à cames en tête, alimentés chacun par deux carburateurs Zenith : la puissance de chaque moteur est, pour le ferroviaire, de 200 ch à 2 000 tr/min.

Les moteurs sont accouplés par paire, en prise directe avec une transmission hydromécanique sur des bogies à 4 essieux à roues « élastiques ». La caisse est légère et aérodynamique, les freins sont à tambour. La cabine de conduite est disposée en kiosque (dépassant de la toiture), au centre de l'élément sur sa longueur, juste au-dessus des 4 moteurs.

Les 13 WL courts seront tous transformés en remorques après 1945.

Les WL et WR doubles et triples étaient équipés de boîtes Cotal à deux vitesses pour faciliter le démarrage qui était laborieux en prise directe.

Les freins bien qu'efficaces, avaient l'inconvénient d'user très rapidement les garnitures des tambours.

La visibilité depuis le poste de conduite surélevé était médiocre (surtout sur les WR doubles et triples) car il fallait un agent de manœuvre à chaque extrémité pour indiquer au conducteur la distance avec un butoir ou le guider pendant une manœuvre d'attelage.

Ce modèle inédit de Pierre Gauriat a été terminé et amélioré par nos soins et nous le diffusons avec son aimable autorisation.

Décompressez l'archive ZIP dans votre dossier Trainset.

Ce modèle n'est compatible qu'avec Open Rails. Les paramétrages sont bien sûr de Jean-Paul Bonhoure.

Aldobert