

# BULLETIN BUGATTI

NUMERO 60

MOLSHEIM

Mars 2012

Président des EBA - Gérard Burck



Lettre d'information des  
ENTHUSIASTES BUGATTI  
ALSACE  
"de BUGATTI'gler"

Assemblée  
Générale Ordinaire  
METZIG MOLSHEIM  
24 MARS 2012 à 16H



## **LA REUNION MENSUELLE DE FEVRIER**

Notre seconde réunion mensuelle s'est tenue au Pur-Sang, le samedi 25 février 2012, ainsi que cela avait été annoncé dans le EBulletin Bugatti numéro 59.

Ce « Stammtisch » où les conversations entre les participants sont ponctuées de rires francs et sincères et où l'on peut refaire le monde ... avec la profonde conviction de ne pas changer grand-chose aux mécanismes en place, a rassemblé une quinzaine d'enthousiastes autour de succulents beignets, mis à disposition par notre fidèle trésorier Freddy Kaempf, et d'un pot de café et de flacons de Crémant d'Alsace de la maison Robert Klingenfus.

Après avoir accueilli les participants et présenté le programme de l'après-midi, animée par Thierry Koeniguer et Daniel Lapp, le Président Burck a évoqué la mémoire de l'un de ses prédécesseurs, le Président François Hugues, décédé le 2 février 2012. Il anima notre association dès 1989. Il fut notamment l'artisan des prestigieuses rencontres internationales Bugatti de septembre 1990 entraînant à travers l'Europe une centaine de Bugatti vers Campogalliano. L'assistance, debout, a respecté un moment de recueillement à la mémoire de feu le Président François Hugues.

Puis à l'invitation du Président, Thierry Koeniguer, notre estimé réviseur aux comptes à la sagacité exemplaire, prit la parole, faisant profiter les membres présents d'une brillante conférence ayant pour objet une autre passion de Thierry, la philatélie (voir texte plus loin). Après l'exposé de Thierry, Daniel Lapp, administrateur chargé des relations avec les médias, fait part à l'auditoire d'un certain nombre de précisions au sujet de films d'époque que notre membre René Letzgius lui a confié. Ces films ont pour objet notamment les automobiles et la famille Bugatti. Leur projection est prévue par Daniel pour le 28 avril prochain. La durée totale de cette présentation est estimée à 3 heures. Cette communication a été enregistrée avec un vif intérêt par les participants qui se réjouissent d'ores et déjà de visionner ces rares images.

La réunion mensuelle se termina en début de soirée, non sans en avoir porté le toast traditionnel à la santé de la Marque.

G. Burck

## Quand bugattisme rime avec collections....

C'est à l'occasion de vendanges chez M Paul WEBER en automne 1985, le père de l'un des membres fondateurs Bernard WEBER, que j'ai eu l'occasion de rencontrer celui qui allait me communiquer sa flamme pour la Marque, M Jean-Paul BRASSLER...au point que j'ai eu la chance de participer au montage du Mémorial BUGATTI du Musée de la Chartreuse à MOLSHEIM et devenais à mon tour membre EBA, en 1992, sous le n°238 (d'après la dernière carte de membre que j'ai retrouvée !!).

Ainsi, au fil des réunions mensuelles, je découvris les histoires passionnantes de Paul et des membres présents, sur le Patron et ses nombreuses réalisations....la flamme était bien allumée (!!), au point que j'entrais même au conseil d'administration du temps de la Présidence de Monsieur François HUGUES (décédé dernièrement) !!.

Le Bugattisme étant une religion comptant de nombreux adeptes, je me demandais à mon tour comment j'allais parfaire ma connaissance de la Marque et transmettre ma flamme, pour réussir mon épreuve d'admission au sein de la Grande Famille Bugattiste !!.

Collectionneur dans l'âme, l'idée me vint tout naturellement de parler de la Marque à travers les timbres-poste, l'une de mes passions de jeunesse... Mais voilà, en ce temps-là, les timbres sur la Marque n'étaient pas légions ! Il me fallait donc étoffer ma présentation en incluant d'autres supports, telles les cartes postales, photos ou autres documents papiers qui me permettraient de retracer l'œuvre d'Ettore BUGATTI dans ses moindres détails.

Animé par l'esprit du partage des connaissances, je décidais de raconter cette histoire de la Marque à travers tous ces documents, en m'inspirant alors du premier livre de Paul KESTLER, « **l'évolution d'un style** », qui allait devenir le fil conducteur de ma présentation.

Deux autres ouvrages accompagnant secondairement celui de Paul, me furent nécessaires pour présenter ma collection, dont j'achevais la rédaction après un mois d'un travail assidu, et sa mise en page après deux mois supplémentaires.

Nous étions alors en l'an **2000** et quelques années après, je présentai mon travail en expositions départementales (2000 et 2003) et régionales (2002 et 2004) dans une catégorie de compétition qui venait de voir le jour dans le milieu très fermé de la Philatélie, « **la classe ouverte** », qui devait regrouper à parts égales des documents philatéliques et non philatéliques..

Un premier Prix remporté dans chacune de ces catégories couronna de succès mes années de recherches sur le sujet !!.

Récemment, l'année du Centenaire en **2009** fut l'occasion pour moi de mettre à jour cette première collection en présentant à mes amis bugattistes et aux néophytes, mes dernières trouvailles sur la Marque. Merci à mon épouse et à mes enfants pour leurs deux mois de patience !!!

C'est ainsi que deux collections parallèles furent présentées sur le podium de la Salle de la Monnaie au sein des prestigieuses collections Bug'artistes, savamment orchestrées par Paul. Encore mille merci Paul, de m'avoir permis d'exposer mes collections en toute dernière minute, parmi les oeuvres remarquables de ces artistes triés sur le volet, et dans un cadre non moins prestigieux !!

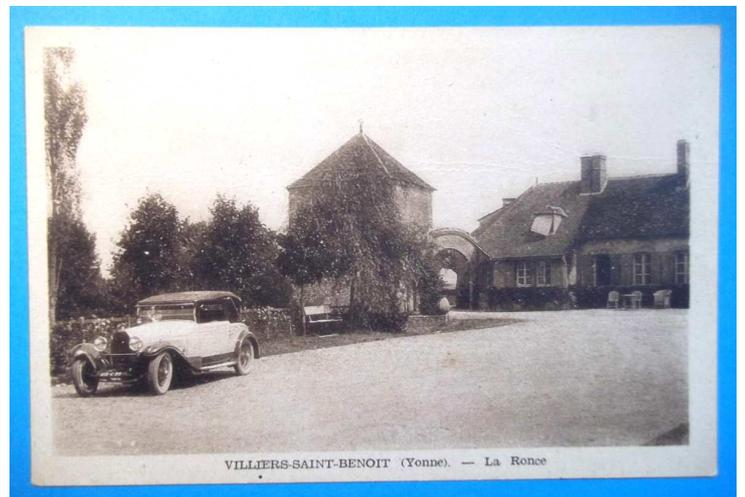
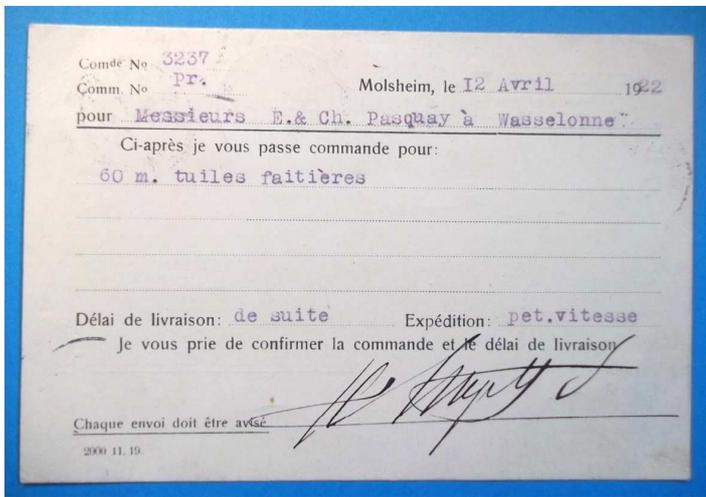
Lors de la réunion mensuelle du 25 Février, je présentai donc mes récentes trouvailles à Paul KESTLER et aux quelques bugattistes présents ce jour-là. Merci à vous Paul et Daniel LAPP pour les précisions que vous m'avez apportées, et pour avoir rectifié les quelques erreurs commises, car sur certains documents, il est aisé de confondre un type



Type 37A (85 ans en 2012 !)

Type 57SC Atlantic ( pub privée autrichienne)





Commande de tuiles à une entreprise de WASSELONNE (signée de la main d'Ettore BUGATTI) en avril 1922

Type 38 dans un village de l'Yonne

40 ou 44 avec une Hotchkiss, surtout quand le signe distinctif du radiateur est quasi invisible à la loupe !! Heureusement les beignets apportés par notre Président Gérard BURCK, firent bien vite oublier ces erreurs à l'assistance !!

Je terminerai en ayant une pensée particulière pour notre ami bugattiste, M Gilbert RUCH, décédé récemment, qui était autrefois l'un des Présidents de la société philatélique de VANDOEUVRE LES NANCY, et avec qui j'avais plaisir d'évoquer notre passion commune.

Thierry KOENIGUER

## In memoriam François HUGUES

C'est avec une immense tristesse que nous avons appris le décès de notre ancien Président François HUGUES le 2 février 2012 à l'âge de 83 ans.

Nous présentons à son épouse et à ses enfants, ainsi qu'à toute sa famille nos plus sincères condoléances en les assurant de notre profonde compassion dans le deuil qui les a frappé.

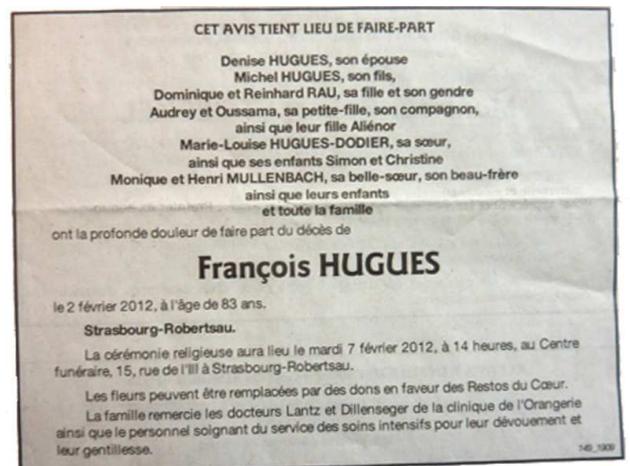
Originaire de la Vallée de la Bruche qu'il connaissait parfaitement et qu'il aimait faire découvrir à ses amis, il assumait, après des études de Droit, la direction de la scierie familiale "Ernest Hugues" à Wisches. Le logotype apposé sur les produits (contreplaqué notamment) de la scierie représentait l'éléphant de Rembrandt Bugatti. Passionné de nature, certes, de marche aussi, mais également de belles mécaniques, il

connut l'époque du Patron et de ses prestigieuses automobiles de Molsheim. Ils s'y intéressent tout naturellement. Ses connaissances firent qu'il fut amené à connaître plus particulièrement les voitures de son voisin de Mutzig, Roland Wagner, Président de la Fondation Bugatti et membre des EBA.

François Hugues a rejoint rapidement notre association et sa personnalité, ses talents, son autorité, firent qu'il en devint le Président en 1989. A ce titre il fut l'artisan de la prestigieuse rencontre internationale de septembre 1990 qui entraîna à travers l'Europe avec le feu sacré allumée à l'usine, une centaine de Bugatti avec leur gloire forgée à Molsheim.

Les funérailles de François Hugues furent célébrées le 7 février 2012 à Strasbourg en présence d'une nombreuse assistance, au sein de laquelle une délégation d'administrateurs-membres fondateurs représentant les EBA, avait pris place.

Gérard Burck



### Mutation d'un style - Chaînon manquant

Sur la feuille recto-verso jointe, vous trouvez la suite #8 de la fiction-feuilleton.

Avertissement : Pensez qu'il s'agit toujours d'une situation imaginée !

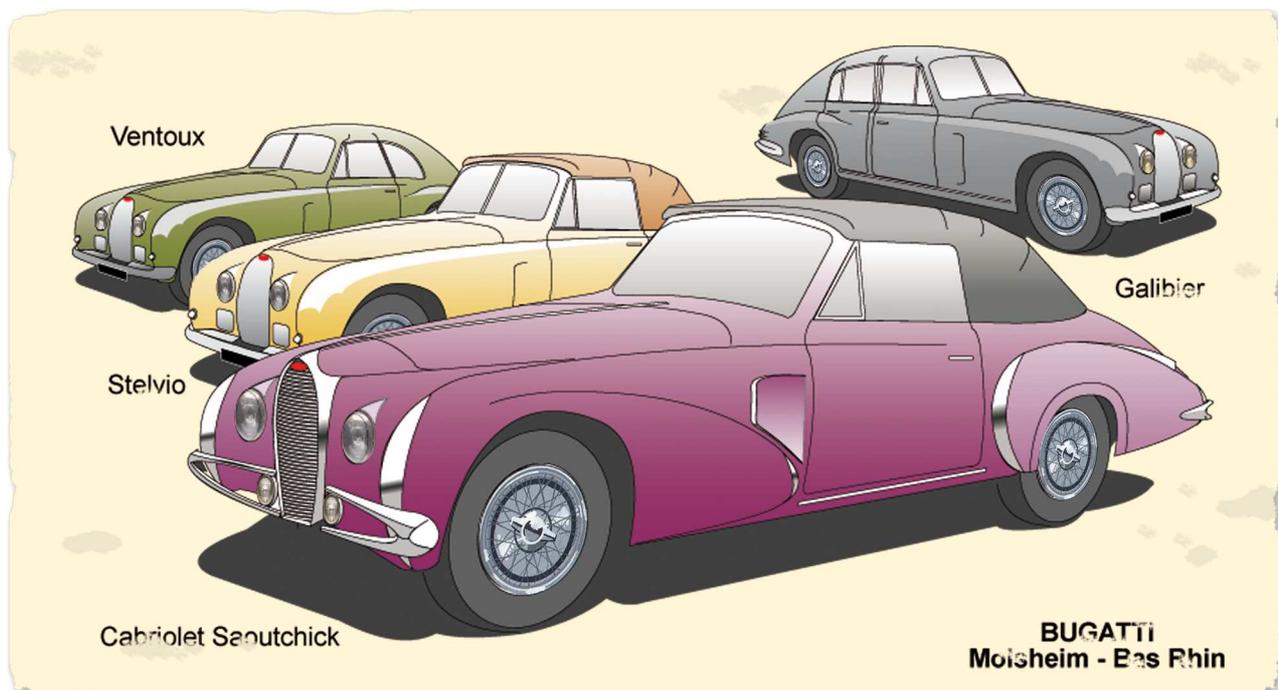
# UNE NOUVELLE BUGATTI !



Nous avons la grande joie et un immense plaisir  
d'annoncer la naissance  
d'une petite Bugatti.

ABY

est née le samedi 17 mars à 1 heure 38  
Caroline, la mère, se porte bien  
et, Cyríl, le père, a survécu aux émotions.



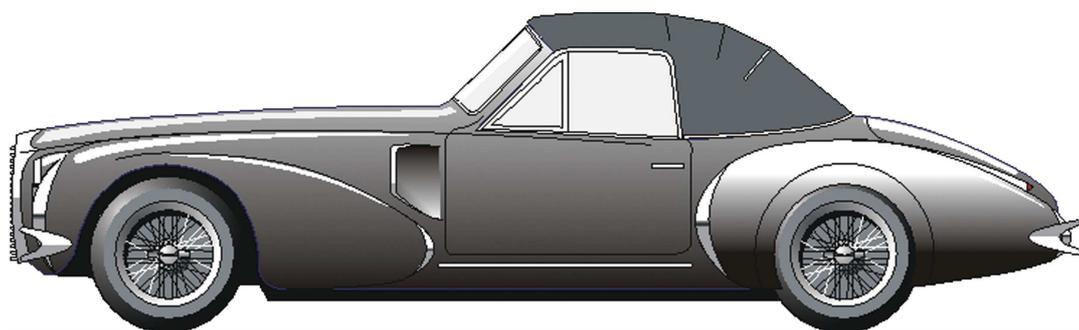
Feuille publicitaire pour le Type 85 et ses variantes publié en 1951 (feuille endommagé)

du passé.

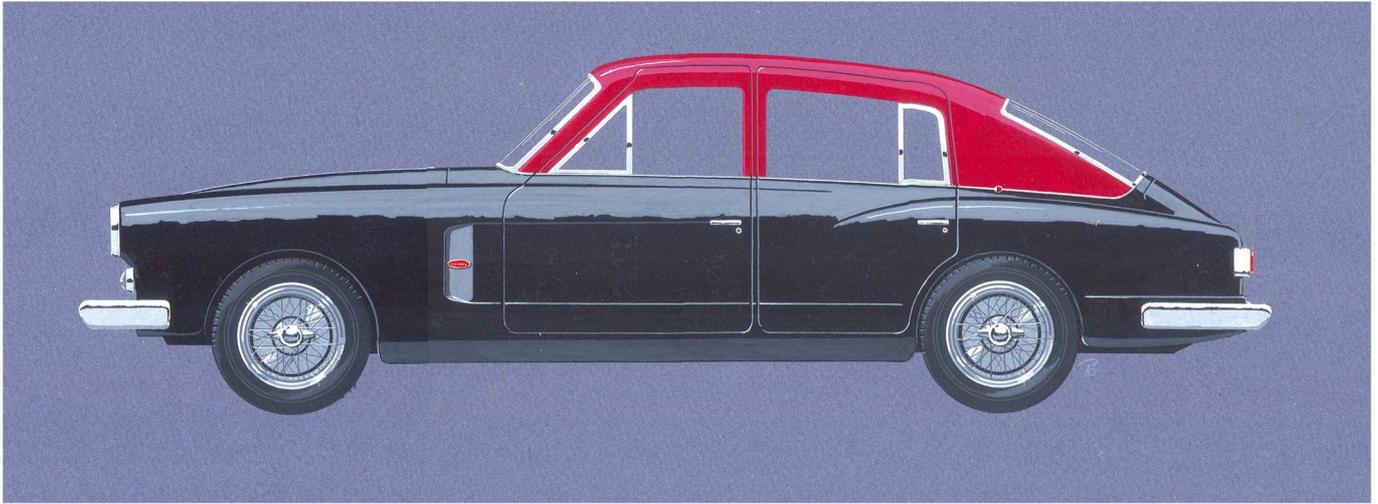
Bugatti utilise un autre élément, ou plutôt plusieurs autres éléments, pour rappeler la production d'avant-guerre. Comme on vient de le voir, toute la mécanique, y compris les suspensions à présent un peu démodées, est basée sur le Type 57. La carrosserie de la "Galibier" est un cocktail d'éléments stylistiques utilisés sur les divers modèles d'avant-guerre : Les ailes sont inspirées de celles du Tank 57 du Mans 1939, de même que l'ouïe d'aération latérale de grande dimension, le pavillon du type 64, la découpe des glaces latérales du type 57 Galibier et la calandre de la monoplace 4,7 litres de 1939. Il est étonnant de constater la modernité de cette juxtaposition d'éléments de diverses voitures. Malheureusement, la technique de fabrication de la carrosserie reste aussi dépassée que celle de la mécanique. On en est toujours resté au stade du squelette en frêne revêtu un habillage (tout de même !) en tôle d'alliage léger. La diffusion reste pourtant assez confidentielle en raison de son prix très important.

Le coach "Ventoux" est assez proche d'aspects du type 64, bien que les éléments de base soient les mêmes que celles ayant servi à l'élaboration de la "Galibier". On pense que c'est essentiellement la dé-

cabriolet "Stelvio" est de loin la plus originale des trois carrosseries. C'est sans doute l'absence du pavillon en "fast-back" qui donne au cabriolet une ligne plus élancé. Réalisés dans les ateliers colmariens de Gangloff, le "Stelvio" profite d'une technique mixte de construction de la structure de la carrosserie. Afin de garantir une rigidité plus grande à cette carrosserie découvrable, Gangloff innove en utilisant une structure partiellement confectionnés en profilés métalliques. Le Type 85 restera au catalogue de Molsheim jusqu'en 1956, mais ce n'est pas avec ce modèle que Bugatti pourra se rétablir. Relativement peu d'exemplaires sont vendus et Bugatti se rend compte qu'il est temps de s'accrocher aux progrès s'il veut rester un constructeur de voitures de luxe sportives. En 1951 il restait encore bon nombre de carrossiers de renom. A cette époque ceux-ci montrèrent tous des exemples de leur savoir faire, soit au Salon de Paris, soit pendant ce qui restait encore des grands concours d'élégance automobiles. Le



Le cabriolet élaboré sur Type 85 en 1951 par le carrossier parisien Saoutchick



*La berline Type 86 se présente dans sa robe avec des caractéristiques esthétiques proches du modèle précédent. Elle sacrifie à la mode du bicolore qui n'est pas une nouveauté chez Bugatti.*

carrossier parisien Saoutchick présentait ainsi pendant tous les événements automobiles de l'année 1951 son interprétation d'un cabriolet Type 85. Connue pour son style flamboyant, Saoutchick fit preuve sur cette Bugatti d'une retenue discrète. Bien que les chromes soient omniprésents, le résultat fut assez heureux, si on fait abstraction de son interprétation un peu hâtive de la grande ouverture d'aération latérale. La voiture avait été commandée par un dignitaire d'un pays du Moyen Orient.

### **Type 86**

Au salon de l'automobile de Paris en 1956, expose sur son stand un seul modèle huit cylindres, la berline type 86, à côté du Type 73AC en coach et en roadster Gangloff. Un Type 57S Atlantique, qui fête ses 20 ans, sert de décor et de point d'attraction.

Bugatti fonde de grands espoirs sur ce nouveau huit cylindres Type 86. Il a mis à profit les cinq dernières années pour concevoir un tout nouveau moteur huit cylindres. Il s'agit à présent de huit cylindres en V avec quatre arbres à cames en tête. Son aspect en est bien sûr affecté au plus haut degré, ce que ne manquent pas de faire remarquer tous les anciens fanatiques de la Marque. Les ingénieurs présents sur le stand se fatiguent à expliquer que les remarques furent les mêmes au moment où Bugatti avait présenté son premier moteur à double arbre à came, il y a maintenant plus de 25 ans. Les avantages du

huit en V sont innombrables et concernent en premier lieu l'encombrement du moteur. En fait cette mécanique "réduite" permet un empattement réduit à trois mètres (en lieu et place des 3,30 m du Type 85). Une réduction de près de 10 % entraîne évidemment un allègement du même ordre, sans pour autant modifier l'habitabilité, ce qui est attesté par l'utilisation de portières de mêmes dimensions que sur le Type 85. D'ailleurs toute la ligne générale du Type 85 est utilisée en y apportant les réductions nécessaires et utiles.

La calandre identique et joutée par deux ouvertures en forme de demi-ovales. L'ensemble des ouvertures est décoré avec des barettes chromées verticales et bombées. Les feux arrière deviennent plus volumineux et affectent une forme rectangulaire. Les pare-chocs sont plus conséquents et les roues à rayons sont de plus faibles de diamètre. L'ouïe latérale a également rétréci ; elle est à présent à l'origine de deux nervures horizontales, l'une à sa base, l'autre au sommet. Seule concession à la mode du milieu des années 50, il est possible de pouvoir disposer d'un décor à deux teintes. Toute la partie située au-dessus de la ceinture de la caisse était alors d'une couleur tranchante par rapport au corps de carrosserie.

La carrosserie est à présent réalisée par habillage en tôle d'alliages légers sur une carcasse en treillis de profilé dans le même métal. Cette façon d'opérer permet d'obtenir un gain de poids supérieur à 15 % par rapport à la berline Type 85.