NUMERO 66

MOLSHEIM Novembre 2012



Dîner de Noël «Villa Schmitt» KEHL (D) Samedi 8 décembre 2012

Comme vous avez pu le constater dans les docu- noyau dur étant présents depuis les débuts, tels Pierre ments distribués pendant le Festival passé, si toutefois Klingenfus, Maire Honoraire et Laurent Furst, actuel vous y étiez, le Trophée Fondation Bugatti a été Député-maire de Molsheim. En dehors de ces deux attribué cette année pour la vingtième année.

Il semble opportun de rappeler son histoire de vingt Reine Fischer, Présidente de l'Office de Tourisme, an. Il a été inspiré en 1990 par Paul COURTOIS-DUVER- Fred Schulemann, Directeur Général des Automobiles GER, ancien Président du CBF et membre de la Fon-Bugatti SAS, Jean-Marc Metzger, Communication dation Bugatti à titre personnel. L'Assemblée Messier-Bugatti-Dowty, Henri Mellon, Directeur de Générale Ordinaire 1992 a chargé Paul KESTLER de l'Association De Dietrich, Christiane Eck, Présidente l'étude et du suivi de la réalisation du Trophée. Son de l'ASACO, Philippe Lalaguë, Ingénieur automobile projet a été approuvé en 1992 par la Commission et Christian Lorang, pilote automobile. Culturelle de la Fondation (C.Lehmann, H.Poulain, N.Seydoux, R.Wagner).

L'existence du Trophée doit affirmer la volonté de la Fondation Bugatti de satisfaire son but principal

"Promouvoir l'Oeuvre d'Ettore Bugatti". La remise annuelle du Trophée est un geste médiatique pour la promotion et la connaissance de l'œuvre des Bugatti.



Description du Trophée

Le Trophée est une œuvre abstraite et allégorique, dans la mesure où les matières utilisées sont celles aui entrent dans la composition d'une Bugatti : cuir, bois précieux, métal laqué, laiton, bronze, fonte et aluminium. Une pièce importante en Cristal de Baccarat valorise le prestige du Trophée.

Le Jury d'attribution est composé au maximum de 10 membres. Son jugement sera sans appel.

La voiture lauréate sera automatiquement hors concours pendant cinq ans. Un propriétaire de plusieurs Bugatti pourra par conséquent concourir avec succès les années suivantes avec une autre Bugatti. Pour la session 2012 du Trophée FB, le Jury était composé de 9 membres, dont certains constiuent le

Dîner de Noël et de Fin d'Année



personnalités, furent présents cette année : Marie-

Le Festival 2012 en images



Comme tous les ans, octobre est réservé au «Festival en images». Nous y avons vu des photo de J.L.Ferre, S.Charra, J.L.Munch, L.Munch, P.Vieuille, P.Kestler, et j'en oublie peut-être, en tout largement plus de 500 photos illustrant les trois jours du Festival.

Seul grand regret : le peu d'intérêt de la part de nos membres régionaux, brillants par une absence regrettable, face à l'effort des présentateurs.

Excursion et visites du 11 novembre



Feuilleton fiction



Mutation d'un style - Chaînons manquants Sur la feuille recto-verso jointe, vous trouvez la suite #13 de la fiction-feuilleton.

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

Petite histoire du Trophée Fondation Bugatti

Comme tous les ans, les membres du Jury expérimentés ont servi un peu de pédagogue envers les nouveaux arrivés. En raison d'emplois du temps chargé de certains membres, les calculs des notes attribuées furent exécutés par Mathieu Koell, directeur à l'administration de la Ville de Molsheim. Après vérification, les moyennes des points obtenus pouvait être publiées lors du Palmarès du dimanche matin.

Ci-après les moyennes attribuées au Lauréat du Trophée , ainsi qu'aux classés en deuxième et troisième position.

Lauréat : Type 40A de Jeanine Wurmser (Molsheim) 18,33/20 Seconde : Type 57 de Françoise Friederich (Mollkirch) 17,78/20 Troisième : Type 57C de Albert Lemaire (Liège) 16,25/20

Ceci pour le concours 2012, vous pourrez prendre connaissance de l'inventaire des Lauréats depuis 1993 sur la feuille jointe. Les noms des Lauréats sont tous gravés sur la plaquette appliquée sur le Trophée.

Premier Trophée Lalique

Pour la première fois, le Trophée Lalique a été attribué cette année, dans le cadre de la grande présentation, habituelle pendant le Festival. Un Jury séparé, se basant sur un règlement qui lui est propre, a attribué cette exceptionnelle pièce en cristal à Andrea Capra (CH). Le Jury était composé de trois membres, dont la présidence était confiée à Denis Mandry, Directeur de l'usine Lalique, assisté par Jean Charles Spindler de la dynastie éponyme et par Raymond-Emile Waydelich, artiste alsacien de renommée internationale. (voir aussi l'EBULLETIN 6512).

TROPHÉE MESSIER-BUGATTI-DOWTY

Depuis de nombreuses années, à l'époque de Marcel Schott, Directeur alors en activité, nous avons toujours reçu une « coupe » d'une forme non conventionnelle au moment du Festival, de la part de Messier-Bugatti, puis de Messier-Bugatti-Dowty. En raison de l'exclusivité de la configuration de cette « coupe », les organisateurs du Festival ont toujours sélectionné un « coup de cœur » parmi les Bugatti présentes. Souvent c'était la Bugatti représentative de celles dont on célébrait un anniversaire.

Ainsi cette année, ce fut le Type 37A de Ulrich Brodbeck (D) qui en était le récipiendaire de ce qu'est à présent devenu le Trophée Messier-Bugatti-Dowty. Cette 37A fut dans les années vingt la propriété de René Dreyfus, le grand pilote français et cette voiture qu'il pourra démontrer son immense talent de pilote.

Trophée « Cul pointu »

Un quatrième Trophée, celui dédié aux « Culs pointus », soyons poli et annonçons plutôt « poupe de Grand Prix », avait été créé pour la première fois l'an passé par Caroline Bugatti et Cyril Gauthier. C'est eux qui choisissent leur lauréat et pour cette année 2012, leur choix s'est porté également sur la 37A d'Ulrich Brodbeck.

L'argumentation de Caroline et de Cyril à pour but de pouvoir récompenser une Bugatti Grand Prix, toujours



un peu mise à l'ombre par les autres Bugatti aux carrosseries plus diversifiées.

Excursion et visites du 11 novembre

Conformément à une ancienne tradition, les E.B.A. se sont retrouvés le 11.11 au Pur Sang pour la traditionnelle excursion européenne du mois de novembre. Cette année, la destination de notre voyage était le Musée des Techniques de Speyer (D) le matin, puis le "Hockenheim Ring Baden Würtemberg" l'après-midi. C'est ainsi que plus d'une cinquantaine d'enthousiastes prirent place à bord d'un très confortable car "Setra" Grand tourisme de la société Josy. Le chauffeur, Nicolas, nous accueilli avec une courtoisie exemplaire, nous indiquant notamment les caractéristiques du véhicule et les commodités à la disposition des passagers, puis les grandes lignes de l'itinéraire et sa durée, estimée à 2 heures.

Prenant la parole à mon tour, je souhaitais une cordiale bienvenue aux nombreux enthousiastes à bord, puis, j'exprimais de vifs remerciements aux talentueux administrateurs-organisateurs suivants:

- Arsène Munch, chargé de la coordination générale avec l'entreprise Josy
- Freddy Kaempf, chargé des encaissements et des paiements
- Michel Weber (absent), chargé des inscriptions et des relations avec les membres.

Finalement je souhaitais une agréable journée de détente aux participants, dont la ponctualité fit que notre départ pouvait se à l'heure prévue. Durant le voyage les conversations allèrent bon train, le "mauvais temps" passa ainsi plus rapidement.

Lors de l'arrivée au Musée Technique, Nicolas notre chauffeur, s'occupa avec célérité des procédures d'entrée au musée. En y pénétrant, nous avons été surpris par sa taille d'abord. Une aire de présentation à ciel ouvert de 150 000 m² et de 25 000 m² d'exposition dans deux halls, un troi-

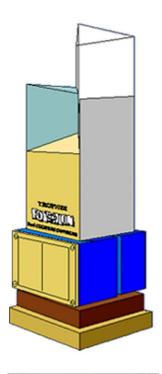


sième espace étant en construction. Ces surfaces permettent de présenter des milliers de pièces d'exposition appartenant au monde technique des transports, plus particulièrement. Le transport routier avait la part belle avec des centaines d'Oldtimers, allant de la Mini à impériale à une royale Mercedes 500K (celle de l'ancien Roi d'Irak, carrossée en modèle exclusif par Erdmann & Rossi de Berlin), sans oublier les Alfa, VW, Opel, BMW, NSU, Mercedes, les tracteurs Lanz Bulldog et une brochette le Kabinenroller Messerschmitt d'après-guerre. Mais... de Bugatti....point (sauf en miniature). Il convient encore d'évoquer une volumineuse collection de locomotives à vapeur, diesels, électriques et à crémaillère. Dans la série des véhicules à

quatre roues, n'oublions pas de mentionner une magnifique collection de 30 camions de pompiers comprenant d'impressionants et rares engins "American La France", Mac, Man, Mercedes. G. Burck



(suite au N° 6712)



TROPHEE FONDATION BUGATTI VINGT ANS DE CONCOURS HUIT NATIONALITES HONOREES



1993 - 2012



Type 57 ATALANTE Chassis 57 598 Raymond BERG (F) Festival Baccarat 1993



Type 59/57 Roi des Belges Chássis 59/57 248 Robert RUBIN (USA) Rencontre internationale Campogalliano 1994



Type 57 ATALANTE Châssis 57 401 Alfredo CELLI (I) Rencontre Européenne Hobourg Wihr 1995



Type 44 BREAK Châssis 44 1010 Jan COHEN (NL) Festival Moisheim



Type 44 FIACRE Châssis 44 541 Georg BEER (D) Festival Molsheim



Type 57 ATALANTE Châssis 57 598 Raymond BERG (F) Festival Molsheim 1998



Type 43A GRAND SPORT Châssis 43A 278 Ton MEIJER (NL) Festival Molsheim 1999



Type 57 ARAVIS Letourneur-Marchand Châssis 57C 826 Albert LEMAIRE (B) Festival Molsheim



Type 13 Châssis 13 432 Anatol DANHA (CZ) Festival Molsheim 2001



Type 35A GRAND SPORT Châssis 35 4699 Jan KREYER (D) Festival Molsheim 2002



Type 46S TORPEDO Châssis 46S 340 Willem HEUBULT (NL) Festival Molsheim 2003



Type 57 CABRIOLET Corsica Châssis 57 485 Phillippe HARDI (B) Festival Molsheim 2004



Type 37A GRAND SPORT Châssis 37A 382 René RIEGER (F) Festival Molsheim 2005



Type 57 ARAVIS Letourneur-Marchand Châssis 57C 826 Albert LEMAIRE (B) Festival Molsheim 2006



Type 55 ROADSTER JEAN Châssis 55 236 Guy HUET (CH) Festival Molsheim 2007



Type 57 ATALANTE Châssis 57 598 Béatrice BERG (F) Festival Molsheim 2008



Type 44 BREAK Châssis 44 1010 Xavier FEIDT (F) Festival Molsheim 2009



Type 57 VENTOUX Châssis 57 628 Françoise FRIEDERICH (F) Festival Molsheim 2010



Type 57 ATALANTE Châssis 57 432 Kees JANSEN (NL) Festival Molsheim 2011



Type 40A Roadster Châssis 40 930 Jeanine WURMSER (F) Festival Molsheim 2012







CORDIALE INVITATION

Dîner de Noël et de Fin d'Année Enthousiastes Bugatti Alsace

8 décembre 2012 à 19 heures «Villa Schmidt» 12 Ludwig-Trick Strasse D77694 Kehl www.villaschmidt.com

venant de Strasbourg, aller vers le Pont de l'Europe et après le pont, en Allemagne, prendre la première rue à droite (Hauptstrasse), puis prendre à nouveau la première à droite (Friedensstrasse), ensuite, aprés la troisième à droite se trouve le parking

Menu



Apéritif Maison - Crémant d'Alsace Mignardises

Duo de Coquilles St. Jacques et de Foie Gras poêlé Accompagnements

Filet de Boeuf aux Girolles Pommes de terre au Romarin - Panier Provençal

Assortiment de Fromages

Assiette Gourmande

Inscriptions auprès de Michel Weber avant le 30 novembre 2012

soit par mail: michel.weber33@sfr.fr soit par téléphone : 0388 95 73 77 ou 0609 47 84 55

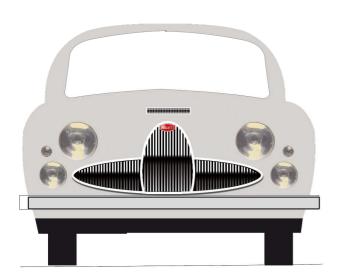
Les frais de l'ordre de 40 € par membre à jour de cotisation et par son éventuel conjoint (évt. 80 €) 52 € par personne non membre peuvent être réglés sur place



La version sportive 88\$L du modèle de base, fait penser aux quatre cylindres des années vingt, pas seulement en raison de sa couleur.

Avec son style, voisin des concurrentes italiennes de la même époque, ce petit cabriolet se coule dans le moule à la mode.

Les ailes arrière sont plus longues et forment un discret aileron. Comme sur les huit cylindres, on trouve à présent des ouverture d'aération en arrière des roues avant. Les glaces sont entourées de chrome et sont par conséquent de plus grande surface. Le parebrise est bombé et fabriqué en une seule pièce. Le capot, plus long et plus horizontal, se profile derrière une calandre chromée en fer à cheval à barettes verticales, incrustée partiellement dans une ouverture ovale, elle aussi munie de barettes verticales chromées. De larges pare-chocs chromés soulignent le tout.



Un observateur attentif remarque la parenté évidente de cette face avec celle de son prédécesseur, la 73AC. La calandre garde des décorations semblables. L'aération sur le capot met en évidence le fer à cheval traditionnel.

L'ensemble est à présent plus bas et plus long, ce qui lui donne une allure encore plus sportive, qui reste souligné par l'équipement des roues à rayons chromés.

Ce Type 88 restera en production de façon inchangée jusqu'en 1963.

Type 88SL - 1960

Parallèlement à l'étude du Type 88, on travaille également sur un modèle plus sportif et plus léger, d'où le "SL" accolé au 88. L'empattement du châssis, encore allégé et rigidifié, est ramené à 2 mètres 40. Un petit cabriolet, presqu'un roadster, en est le résultat. De profil, on a l'impression d'observer une savante réplique du cabriolet Alfa Romeo. Mais, la vision de la calandre ovale à grillage chromé, dans laquelle est incrustée une décoration également chromée en forme de fer à cheval à barrettes verticales, fait disparaître spontanément cette première impression. La ligne des ailes, bien que plus basse que sur le Type 88, est identique dans le principe.



Cette vue du cabriolet 88\$L montre concrètement la beauté de cette carrosserie de cabriolet en position découverte.



La calandre du Type 88 «normal» évolue vers un aspect plus rammassé et plus sportif.

La calandre classique garde ses baguettes verticales, tandis que l'oval en arrière plan se voit gratifié d'un grillage fin, très sportif.

Le capot, par contre, plus plongeant, ce qui indique un gros travail sur ce nouveau châssis, afin de réduire la hauteur nécessaire au moteur. On a néanmoins utilisé l'astuce de la prise d'air pour augmenter de quelque centimètres la hauteur sous capot. Mais c'est surtout, en situation découverte, comme c'est le cas pour tous les cabriolets, que cette voiture montre toute sa beauté.

Le Type 88\$L reste encore aujourd'hui très apprécié par les collectionneurs et obtient toujours des valeurs importantes aux transactions. Les relativement nombreux exemplaires (tout est relatif!) toujours en état de marche, montrent que ce modèle a également été apprécié en son temps.

Type 89 - 1964

Cinq ans après la refonte du Type 73AC pour en faire le Type 88, un nouvel ensemble quatre cylindres voir le jour à Molsheim. Il s'agit de coller à l'actualité de la mode en matière de carrosserie. La base de ce nouveau type 89 reste identique à celle de son prédécesseur, mais de nombreuses modifications et améliorations sont apportées aussi bien sur la suspension, que la conception générale du châssis et de la transmission. Le moteur est identique pour son architecture, mais subit une augmentation de cylindrée et voit une complète refonte du d'alimentation. puissance système La augmente de 12%, ce qui permet une amélioration des performances par un allègement conjoint.

La carrosserie reste dans le même moule, tout en devenant plus basse et plus lumiau profit d'une longue ligne tendue qui souligne tout le profil. L'arrière se termine en ailerons tronqué auquel est incorporé un ensemble lumineux assez important. En arrière du passage de roue avant, les fentes d'aération sont surmontés à présent du badge oval rouge traditionnel.

Le pavillon, assez bombé pour permettre à des passagers occasionnels de prendre place à l'arrière, se termine au ras du parechocs chromé. L'accès au coffre se fait par une grande trappe à laquelle est incorporée une grande glace bombée. Le pare-brise a également augmenté substantiellement de surface et s'incline à présent à 45°. Toutes les glaces ont un encadrement chromé.



Cette face du Type 89 de 1964 révèle clairement l'influence des stylistes italiens intégrés à Molsheim, qui ont apporté leur savoir-faire à présent plus sage, suite aux aventures déceventes des deux prototypes 87.