

BULLETIN BUGATTI

NUMERO 68

MOLSHEIM Janvier 2013



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

Réunion mensuelle
Voeux & Epiphanie
Pur Sang
Samedi 26 janvier 2013

Président des EBA Gérard BURCK



Bonne, heureuse et satisfaisante Année Brescia

Condensé des événements majeurs en 2012

Ce film des événements marquants de l'année 2012 est un condensé d'images et d'informations contenus dans les EBULLETINS 2012.

A gauche, de haut en bas : Marie-Louise Kestler, Membre d'Honneur à titre posthume ; Les deux monuments en l'honneur de Bugatti au Parc des Jésuites ; naissance d'Aby, fille de Caroline Bugatti et de Cyril Gautier ; Assemblée Générale des EBA et le repas à Altorf ; des spectateurs lors de la projection d'un film historique ; présence de Bugatti avec des cadres des Télécoms hongroises à Obernai ; l'excursion de printemps à Soultz.

A droite, de haut en bas : les 90 ans du Grand Prix de Strasbourg 1922 ; le mariage de notre administrateur Christian Feidt avec Angélique ; au Festival : le Trophée Lalique et le prototype de l'éléphant en cristal de Lalique ; 11 août, commémoration au Rocher de l'Eclipse ; le Maire, Laurent Furst est élu Député ; Michel Bugatti au Rallye des Marques ; visite du Musée Technique de Speyer (D) et du circuit de Hockenheim ; Dîner de Noël et de fin d'année à la Villa Schmidt à Kehl (D).



**VOUS AVEZ BESOIN DE VOUS
WE WANT YOU!**

EN CE DÉBUT D'ANNÉE QUELQUES RAPPELS

LA COTISATION INVARIABLE DEPUIS
DE TRÈS NOMBREUSES ANNÉES
RESTE INCHANGÉE

ELLE EST DUE AU 23 MARS 2013

2013

EST UNE ANNÉE DE RENOUVELLEMENT
PARTIEL DU CONSEIL (CANDIDATURES)

CONSULTEZ RÉGULIÈREMENT

NOTRE SITE

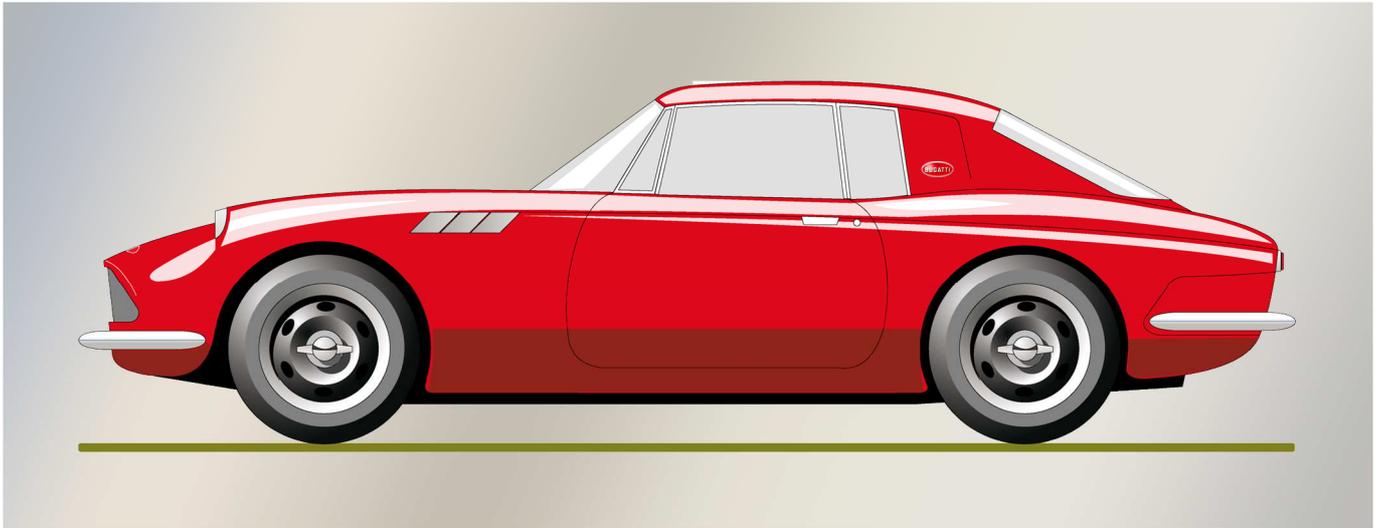
enthousiastes-bugatti-alsace.com

**SALON CHAMPENOIS
DU VÉHICULE DE COLLECTION** **25^e** Edition

10-11 Mars 2012
REIMS Parc des Expos
10h00 - 18h30

Notre membre, M. J. Petit, nous prie de bien vouloir communiquer les dates du 25ème Salon Champenois à Reims, qui est devenu pour beaucoup d'entre nous un « must ».





On «sent» avec ce prototype 92S, élaboré par l'essentiel du groupe de stylistes italiens en charge des deux Type 87 «Capriccio» et «Rhapsody», la volonté de se démarquer des lignes habituelles jusque là. L'influence méridionale tend à s'inspirer des berlines italiennes, tellement bénis par le succès.

Il est intéressant de remarquer l'utilisation d'un pare-brise quelque peu panoramique, la gouttière qui se prolonge afin de créer l'illusion d'une seconde glace de custode et le renflement qui prend son origine près des ouïes, pour se terminer en prenant du volume afin de contenir le feu arrière ovale.

En fait, la seule différence réside dans la suppression des portes arrière avec un dessin plus arrondi des glaces de custode. Alors que les entourages des glaces latérales sont en tôle emboutie sur la berline, on gagne en luminosité et en élégance sur le coach par l'application d'entourages chromés de faible épaisseur. La voiture semble maintenant moins massive, bien que le pavillon reste inchangé. Le coach sera aisément reconnaissable de face par le montage d'une décoration modifiée de la calandre. La barre transversale massive est avantageusement remplacée par un ovale chromé qui entoure la plaque rouge comme une aura.

Type 92S Prototype - 1963

Souvenons-nous que le type 86S reste, en principe, toujours au catalogue au moment de la présentation du type 90. Il est d'ailleurs exposé sur le stand à Paris à côté de ce dernier. Mais Bugatti a fait un effort de modernisation. Il modifie les décorations des flancs, monte les feux du Type 90 et adapte une calandre de Type 88 modifiée. On se rend compte, aussi bien à Molsheim qu'à Colmar, car Ganglof reste lié à Bugatti pour le Type 86S, que la fin de ce modèle est proche. A présent le S pour Sport ne veut plus dire grand-chose face à la concurrence.

Après cinq ans de travaux de routine, Bugatti décide de donner à nouveau une chance aux stylistes ayant conçu les "Capriccio" et "Rhapsody", avec un cahier des charges à présent plus "reserré", afin qu'ils ne se perdent pas à nouveau dans un style incompatible avec les lois de la maison.

Dès le début, les études portent le numéro 92S. Ce sera une voiture très courte avec 2,40 mètres d'empattement, comme les quatre cylindres Sport, mais équipé d'un nouveau huit cylindre en V, que nous retrouverons plus tard. Sa longueur

ne devra pas excéder 4,20 mètres et l'étude portera en même temps sur un cabriolet - avec la collaboration de Ganglof - et un coach.

On remarquera que le numéro 91 a été complètement escamoté de la lignée, ceci en raison d'une étude comportant ce numéro, dont la destinée est restée au secret.

En raison des dimensions compactes, ce seront des strictes deux places. Bien que la présentation aura lieu un peu avant celle des nouveaux quatre cylindres Type 89, le style est totalement différent. Non seulement ils seront plus court que les Types 89 avec 2,60 mètres d'empattement, mais l'aspect général est plus accompli et plus dynamique.

D'une certaine façon, la proue se présente comme celle de la Renault Floride contemporaine avec des projecteurs montés dans de profondes entailles dans le capot. On retrouve aussi l'arête vive qui barre le sommet de la calandre.

La ligne du sommet des ailes garde le souvenir de celle du Type 90 avec sa bosse au dessus des roues arrière. Les ouïes d'aération latérales, qui jusque là étaient toujours restées en arrière et au bas des roues avant, sont pas présent situées presque au sommet et prennent une forme élaborée constituée par trois losanges à entourages chromés. Ces ouvertures forment aussi la naissance d'un plis qui va en s'épaississant vers l'arrière où, à l'extrémité, il formera la base des feux arrière ovales, sosies de la plaque de marque avec le nom Bugatti gravé dans la matière rouge du feu.

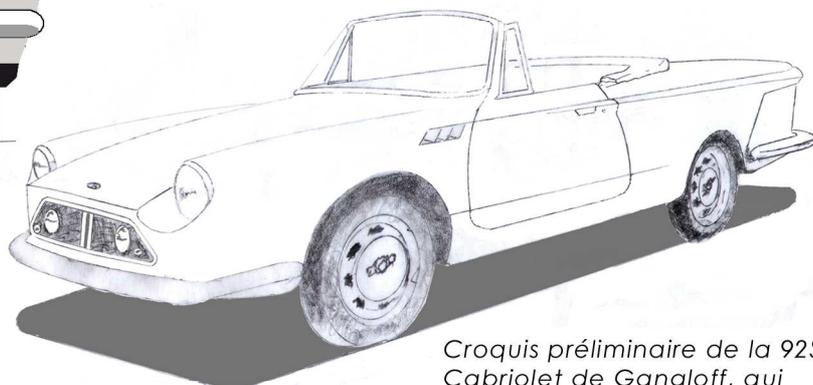
Le pare-brise classique à développement rectangulaire devient trapézoïdal et panoramique à entourages minces et chromés. Les glaces



Les feux arrière ovales latéraux, munis de déflecteurs, sont également avec «Bugatti» gravé dans la matière translucide.

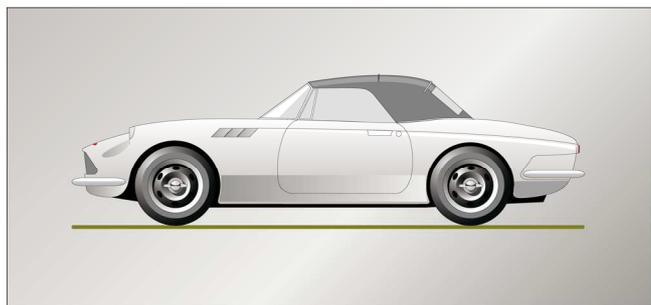


Le «design» de la face du prototype 92S persiste à ne plus utiliser le rappel des calandres traditionnelles. Pourtant, avec un peu d'imagination on arrive à distinguer le contour d'un radiateur de Type 30 étiré au maximum. Les deux barettes centrales comportant un E B gravé sont innovantes et sauvent le souvenir.



Croquis préliminaire de la 92S, Cabriolet de Gangloff, qui garde la base du Coach, mais avec un coffre «normal».

Une petite glace de custode en forme de losange suit la glace de portière. Ici apparaît pour la première fois un élément de style anodin qui fera désormais partie intégrante de toutes les variantes de style sur les Bugatti jusqu'à ce jour. Il s'agit d'un plis qui prolonge la ligne de sommet des glaces latérales et qui s'incurve vers le bas après une brisure franche. Cette ligne ne reste pour le moment qu'un simple plis de tôle, permettant de créer une ligne d'ombre sur le panneau de custode, provoquant ainsi un allongement en trompe-l'oeil. Comme pour les Types 89, les jantes sont en tôle d'aluminium ajourées avec fixation centrale par écrous à ailettes.



Le cabriolet élaboré simultanément à Colmar par Gangloff, garde la même base de carrosserie. Seul le contour de la glace de portière change pour mieux s'adapter à la capote de ligne agréable. Les deux prototypes ont reçu un accueil enthousiaste pendant leur exposition sur le stand Bugatti à Paris, Francfort, Genève et Turin. Pourtant, la situation économique du moment ne permettait pas de se risquer à produire ces nouveaux modèles dans l'immédiat. Les idées qui présidaient à la création du Type 92S ne sont pas perdues pour autant, tels qu'on le verra deux ans plus tard en 1965, lors de la présentation de la nouvelle limousine huit cylindres Bugatti, héritière de la 90.

Type 93 - 1965

Tous les Bugattistes avaient toujours l'impression de se trouver face à un modèle de transition avec le Type 90, un peu trop appuyé sur la mode des carrosseries, dites de série. Le phénomène de rejet fut encore plus flagrant avec la version sportive Type 86S, comme nous venons de le voir plus haut. L'équipe de techniciens et de stylistes de Molsheim, parallèlement à l'étude des prototypes 92S, préparait avec empressement la remplaçante du Type 90. Le cahier des charges demandait que l'on resta dans les dimensions du modèle courant avec une amélioration substantielle du côté mécanique et une ligne sportive empreinte d'une présentation luxueuse.

Afin de sortir de la routine et de ne pas succomber à la tradition, le nouveau Type 93 fut présenté aux agents et clients privilégiés avec une mise en scène exceptionnelle. A cet effet, le Château Saint-Jean à Dorlisheim (près de Molsheim) fut remis à l'honneur, assortie d'un toilettage conséquent. Ce fut un grand remue-ménage autour des usines.

Finalement, la nouvelle limousine Type 93 était à la hauteur des attentes. Les lignes générales, en particulier la décoration et le modelé des flancs, sont largement inspirés par le style du prototype 92S. Seules les ouïes d'aération sont identiques à celles du type 90. Le pare-brise est également d'une géométrie et d'une découpe ressemblant beaucoup à celui du prototype 92S. Quant au pavillon, celui-ci est assez arrondi et suit de près la ligne de sommet des glaces latérales, au nombre de trois. En réalité, la surface de ces glaces est délimitée de façon identique à celle du Coach Gangloff « Climont » Type 90 par un cadre chromé, qui rappelle aussi ce qu'on peut voir sur les Types 50 profilés de 1930. Des roues à rayons, toujours encore utilisées, donnent à la limousine un surcroît de sportivité.