



14 septembre 2013  
 Drachenbronn



Une humidité pénétrante nous accompagnait pendant le trajet dans le Nord de l'Alsace en allant vers la Base aérienne 901 de Drachenbronn (sans avions), réservé au contrôle de l'espace aérien.



Pendant la visite du Musée, très explicite, contenant toutes pièces concernant l'aviation, suivi d'un repas bien servi au Mess des Officiers, on pouvait admirer une impressionnante file infinie de Bugatti, tous modèles mélangés.





## 14 septembre 2013 Show au Royal Palace



La grande surprise pour beaucoup de participants lointains, fut sans doute la découverte du Royal Palace à Kirrwiller. Perdu dans ce village campagnard, situé entre des champs de maïs et des pâturages, nul n'imaginait se trouver soudain face à cette salle de spectacle après s'être engagé dans une ruelle étroite.

Le dîner fut servi dans une grande salle de restaurant avec tous les ingrédients d'un repas digne du lieu, tandis qu'un ensemble musical permettait au convives d'exécuter quelques pas de danse entre les plats.

Puis tous furent invités à gagner la salle de spectacle (+ de mille places). Rappelons tout simplement que le Royal Palace de Kirrwiller se situe au troisième rang des établissements du genre, après le Moulin Rouge et le Lido à Paris. Tout est dit. La cerise sur le gâteau : une Brescia sur scène, entourée des danseuses du show, présentée par Nelly Chevrier !



**30<sup>e</sup>**  
**FESTIVAL BUGATTI MOLSHEIM**  
 AVEC LA PARTICIPATION DE SOLO BRESCIA  
**13 - 14 - 15 SEPTEMBRE 2013**  
**ENTHUSIASTES BUGATTI ALSACE \* MOLSHEIM \* DORLISHEIM**

**124**  
**5**

**PARTENAIRES**  
 KRUMHOLTZ  
 BUGATTI  
 LALIQUE  
 Musée de Molsheim

**15 septembre 2013**  
**Présentation**  
**des Bugatti aux jurys**





*Cette pléthore d'images lors de la présentation des Bugatti au Parc des Jésuites le 15 septembre 2013, 132e Anniversaire d'Ettore Bugatti, due au talents de Sylvie Charra, montre presque exclusivement des visages souriants. Les trois dernières lignes rendent hommage aux trois membres du Jury Laliq et des neuf membres du Jury du Trophée Fondation Bugatti, sans oublier les trois commentateurs. Les Reines du Raisin 2012 et 2010 ont prêtées leur concours pour la remise du cadeau offert par la Ville de Molsheim aux concurrents.*



La présentation des Bugatti présentes au Festival Bugatti a duré deux heures, afin de pouvoir donner à chaque équipage la possibilité de parvenir à faire apprécier son véhicule à un nombreux public massé devant la coulisse impressionnante des édifices qui cernent le Parc des Jésuites, qui se prête admirablement à ce genre d'événements. Une remarque, les jeunes générations sont présentes dans de nombreuses voitures. Patrick est le seul à avoir été pris en flagrant délit d'embrassade de la Reine du Raisin, tandis que Michel observe intensément. (Photos Sylvie Charra)



La rédaction du EBULLETIN remercie les photographes qui ont mis à disposition leurs œuvres, essentiellement : Pierre Vieuille, Sylvie Charra, Jean Luc Ferre, Matthieu Koell, Véronique Kamir, Thomas Waeldele...

Avec nos excuses pour un éventuel oubli !



Pendant le « Repas de clôture » du Festival, ce fut le moment du Palmarès.

En jeu était le Trophée Fondation Bugatti, le Trophée Lali-que, le Trophée des « Culs pointus » et le Trophée « Caroline Bugatti ».

Par ailleurs les EBA ont tenu à remercier le Député-maire Laurent Furst et son Directeur Général adjoint Matthieu Koell pour leurs engagements, en leur offrant à chacun une pièce exclusive, spécialement conçue.

D'autres nombreuses récompenses ont été attribuées. Nous reviendrons sur les détails dans le prochain numéro.

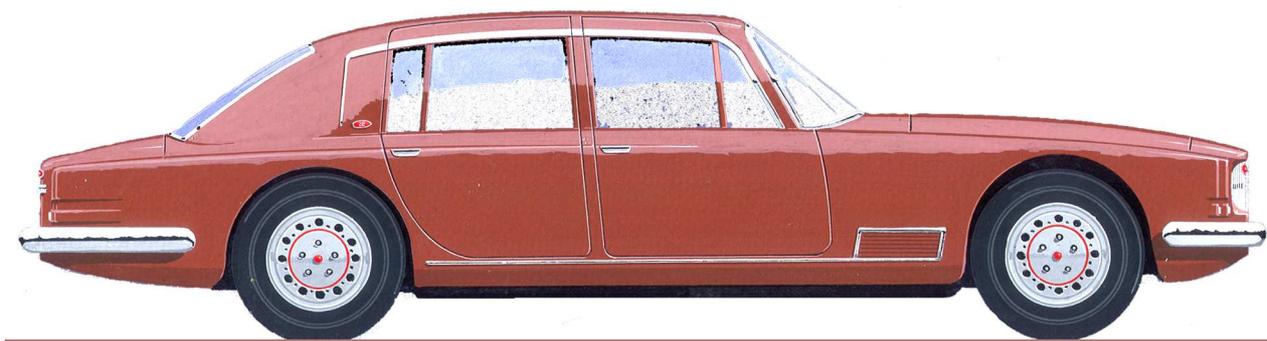
**30<sup>e</sup>**  
**FESTIVAL BUGATTI MOLSHEIM**  
 AVEC LA PARTICIPATION DE SOLO BRESCIA  
**13 - 14 - 15 SEPTEMBRE 2013**  
**ENTHUSIASTES BUGATTI ALSACE \* MOLSHEIM \* DORLISHEIM**

**PARTENAIRES**  
 KPMG  
 BUGATTI  
 LAIQUE  
 Bugatti

# 15 septembre 2013 Repas de clôture & visite de Bugatti Automobiles SAS







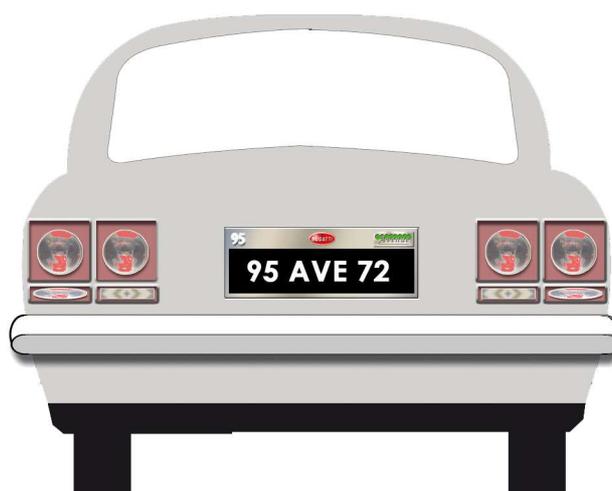
Bugatti voulait, avec son nouveau Type 95, donner une impression plus «aristocratique» en proposant cette berline sous un aspect de limousine, désigné par sa dénomination «Avenue». Grâce au motif de décoration des glaces latérales, surligné par un jonc chromé se prolongeant au delà des portières, un espace aveugle, décoré par l'ovale de la Marque, suggérerait cette dénomination de limousine. Malgré sa longueur de cinq mètres, la 95 pouvait être classée également parmi les Grand Tourisme grâce à une mécanique revue, produisant la puissance suffisante pour pouvoir dépasser sans effort le 200 km/h. Rappelons ici la Citroën SM créée à la même époque.



La face du Type 95 avec ses multiples éléments carrés, sort largement du cadre des formes arrondies habituelles chez Bugatti. Y aurait-il eu une influence du style américain ?

Si on regarde de près, on constate que le pare-brise, les portières et le pavillon restent inchangés par rapport au modèle précédent. Le châssis et la mécanique ont été également repris avec les modifications et améliorations d'usage, sans y apporter des transformations révolutionnaires, si on fait abstraction de l'augmentation de puissance. L'habitacle perd sa troisième glace, par rapport au Type 93, ainsi la voiture devient une berline. Cette glace de custode est remplacée par une décoration chromée, maintenant typique sur les carrosseries Bugatti.

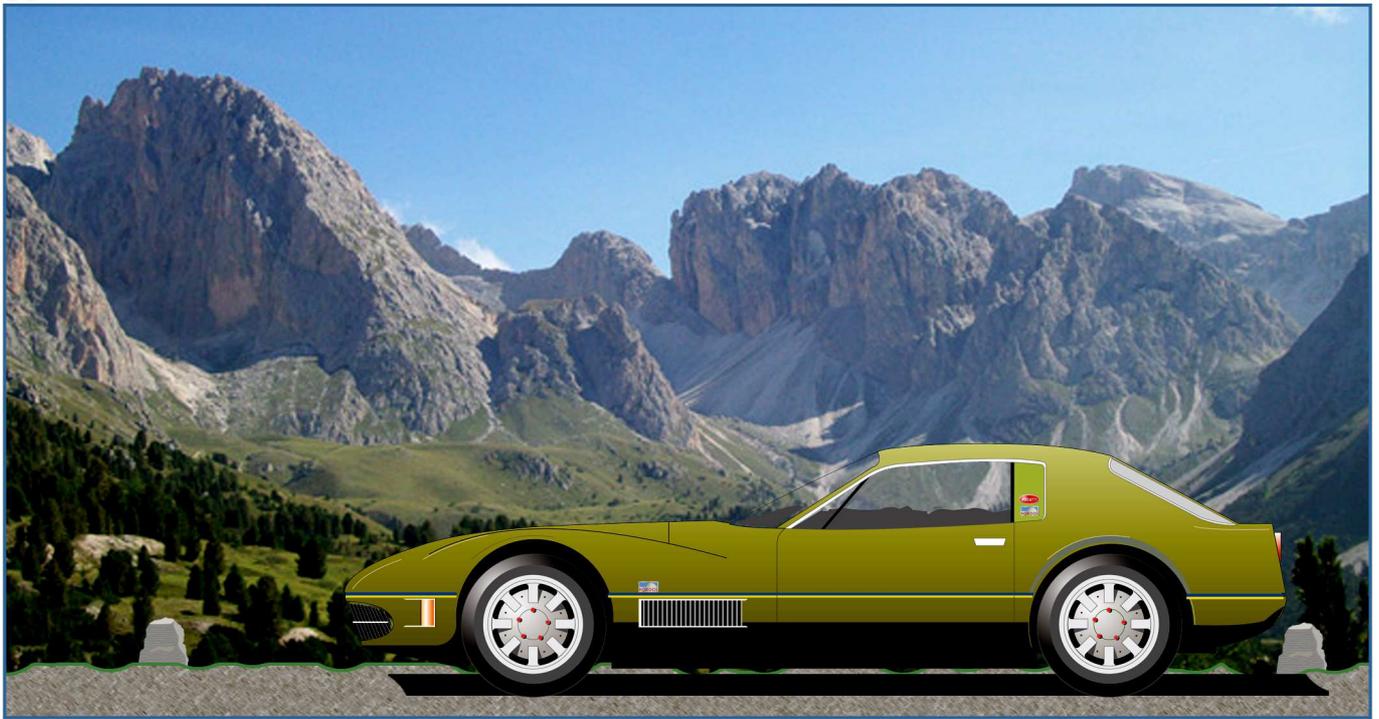
Les transformations les plus profondes se trouvent dans la proue et la poupe. La calandre devient rectangulaire, un peu à la manière de celle du type 94, sauf qu'elle est recentrée et n'englobe plus les projecteurs. Une grille ovale



D'un autre côté, l'aérodynamique est sacrifiée à des formes en plans verticaux, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. L'imminent choc pétrolier en 1973 aurait sans doute eu une influence marquée.

à barettes verticales, semblable pour la décoration à celle du Type 93 avec ses deux barettes plus larges au centre, se situe dans un encavement rectangulaire, de la même teinte que la carrosserie. Les quatre projecteurs enclavés dans des réceptacles carrés sont alignés à l'horizontale par paire, de part et d'autre de la calandre. Ils sont imités par les feux de signalisation montés juste en dessous. Un pare-chocs chromé enveloppant souligne le tout. A l'arrière, les feux sont implantés de la même manière, de part et d'autre du couvercle du coffre.

Les roues en alliage d'un nouveau dessin, qui reste toujours très simple, font partie de l'équipement de base. Il faut convenir que les modifications apportées ont contribué à donner à ce modèle en caractère de voitures officielles.

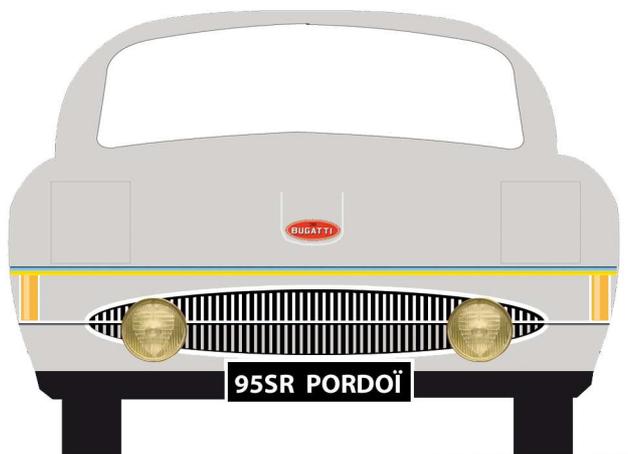


### Type 95SR - Pordoï - 1973

Comme cela a été le cas de la limousine type 93, un modèle sportif, sous la forme d'une berlinette a été présentée officiellement avec la dénomination « Type 95SR - Pordoï ». Bien qu'il ne s'agit pas ici d'un modèle raccourci, façon 93SR.

Même si ses formes ont été calquées sur celles de ses prédécesseurs, aucune partie des éléments constitutives n'étaient communes, du moins pour la carrosserie. La proue devient plus bulbeuse et l'ouverture ovale de la calandre, reste munie de barettes chromées inclinées, rappelant une gueule de squal. La plaque de marque est montée sur le capot et se présente sur un renflement faisant office de présentoir.

Les projecteurs disparaissent derrière des trappes en position diurne, ce qui permet un capot tout lisse.



La face révèle la calandre reprise avec un contour et une inclinaison modifiée par rapport à certains modèles précédents. Une paire d'antibrouillard y sont partiellement incrustés. On remarque également les lignes bleu et jaune ceinturant la caisse, élément qui figurera d'une manière ou d'une autre les modèles de grand sport.

Le pare-brise passe à un angle plus plat et la décoration opaque en arrière des glaces latérales, devient plus verticale, tout en encadrant une plaque de marque surmontant le logo «Pordoï».

A l'arrière, les moignons d'ailes se muent en spoiler, mais constituent toujours un pan coupé vertical à angles vifs. Souvenons nous à présent des Bugatti historiques. Il y a près de 50 ans, les types 35 de compétition en 1924 se montraient pour la première fois avec des jantes en aluminium coulé à rayons larges.

L'équipement de base du Type 95SR sera constitué par des jantes au design similaire, mais modernisé et fixé par contre avec cinq écrous conventionnels.



La jante en alliage léger du Type 95SR est une interprétation modernisée de celle du Type 35 et consorts de 1924 à 1931, avec la différence qu'un flasque central, légèrement conique, «avale» à moitié les huit rayons, comme si le tambour de frein (fictif ici) était plus envahissant. Un cercle de couleur assorti à celle de la carrosserie, sert de repère aux cinq écrous de fixation.

Un chapitre important se termine avec les Type 95 et 95SR. Ce sera le dernier avant de grands changements, aussi bien économiques, qu'esthétiques et mécaniques. La nouvelle ère débutera après 1976 et les grands chocs pétroliers, qui auront donné beaucoup de soucis aux responsables des Usines de Molsheim.