

# BULLETIN BUGATTI

NUMERO 84

MOLSHEIM MARS 2016



ENTHOUASISTES  
BUGATTI  
ALSACE  
"de BUGATTI'gler"

**Pensez à notre  
Assemblée Générale  
19 mars 2016**

## BUGATTI & CHIRON / 1929 - 2016

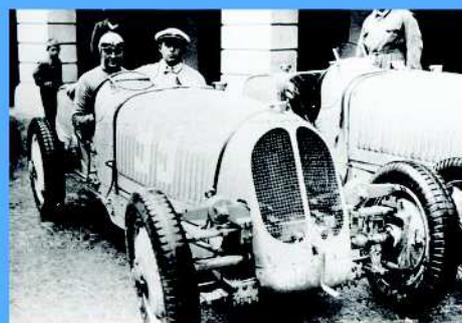


Le design des courbes latérales de la «Chiron» s'identifient en harmonie parfaite à l'escalier arrière du Château St Jean.

La nouvelle automobile emblématique de Molsheim fut présentée au dernier Salon de Genève avec un nom symbolique à plus d'un titre. C'est à présent déjà le deuxième modèle qui peut revendiquer de qualificatifs d'extrêmes performances. Mais c'est sa dénomination choisie qui est tout un symbole (voir aussi page suivante)



Louis Chiron au volant de la 16 cylindres Type 45 au départ du «Klausenrennen» en Suisse. C'était déjà un «paquet» de puissance et de souplesse. A droite, une des plus belles photos de Louis Chiron avec son Type 51.



Louis Chiron au volant d'un des deux exemplaires du Type 53, quatre roues motrices, construits. Son mécanicien, avec sa casquette, est le Molsheimien Lucien Wurmser, dont nous gardons tous la mémoire.

## CHIRON (suite)

Ce nom mythique, fermement lié aux nombreuses victoires, aussi bien en course de Grand Prix, qu'en course de côte et d'endurance (Targa Florio) revient constamment dans les tableaux récapitulatifs des victoires des Bugatti.

Il avait le bonheur de vivre l'époque la plus fascinante du sport automobile. Il est resté un grand nom parmi d'autres grands de ce sport dangereux, pendant les années vingt et trente, mais il a vécu dans le calme de la Principauté de Monaco jusqu'à l'âge de 80 ans. Il est resté l'homme au caractère calme et réfléchi, ce qui a convaincu Ettore Bugatti à lui mettre ses plus exceptionnels bolides de course en mains : les Types 45 et 53. Ce n'est que justice, si Automobiles Bugatti SAS, le successeur actuel de l'entreprise d'origine, a décidé de baptiser leur nouveau produit situé dans la tranche « technicité, performance et style » avec le nom de cet homme extraordinaire : Chiron. Il faut relever également la subtilité des designers en utilisant un large C, aussi bien sur le profil droit de la carrosserie, que pour l'initiale du nom de Chiron apposé sur celle-ci.



Mais ce nom inspire d'autres signes symboliques à plus d'un titre. Evocation surprenante, la mythologie grecque nous révèle d'autres caractéristiques de ce nom, dont nous ne connaissons probablement que le pilote de course.

Cette mythologie nous apprend que Chiron était un Dieu, moitié homme, moitié cheval, un centaure qui enseignait le jeune Achille.

Chiron est le fils du Dieu Cronos <sup>[1]</sup> et de Philyra, une fille d'Océan <sup>[2]</sup>. Il appartient, par conséquent à la même génération divine que Zeus et les Olympiens. Chiron était né immortel <sup>[3]</sup>. Il protégea tout particulièrement Pélée, père d'Achille, lors de ses aventures à la cour d'Acaste, en le défendant contre la brutalité des autres Centaures <sup>[4]</sup>. Apollon <sup>[5]</sup> lui-même aurait reçu ses leçons. Son enseignement comprenait la musique, la course, la chasse, la morale et la médecine. Car Chiron est devenu un célèbre médecin qui pratiquait même la chirurgie.

Ces courts extraits spécifiques à la « vie » de Chiron, l'immortel, sont pleins de symboles qui pourraient être significatifs pour ce nouveau véhicule Bugatti :

- <sup>[1]</sup> Le Dieu Chronos, le père, personnifie le temps, par conséquent la vitesse.
- <sup>[2]</sup> Océan peut être assimilé à la notoriété au-delà de ceux-ci.
- <sup>[3]</sup> L'immortalité de Chiron consacrée par sa notoriété.
- <sup>[4]</sup> La brutalité des autres centaures peut être interprétée par la concurrence.
- <sup>[5]</sup> Apollon symbolise la beauté et l'esthétique.

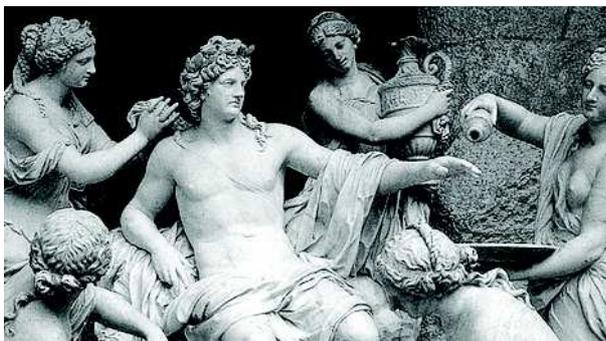
Même si certains d'entre nous ne sont pas convaincus que cette Chiron constitue pas nécessairement un digne successeur de nos Bugatti vénérés, il reste que cette voiture est un exploit technique indéniable, digne des prouesses passées des 45 et 47, 16 cylindres des années vingt et de la 53 quatre roues motrices de 1931. En plus, les concepteurs des lignes de la carrosserie nous ont agréablement surpris.

Félicitations !



L'image du haut représente le centaure Chiron apprenant la chasse au jeune Apollon.

En bas, Apollon adulé par ses élèves savourant et admirant sa beauté masculine.



## AGENDA - EVENEMENTS

### REIMS **29e SALON CHAMPENOIS DU VEHICULE DE COLLECTION**

Bourse d'échange  
Parc des Expositions  
12 & 13 mars 2016 de 9.00 à 18.00  
Infos : Fabien Robart - Membre EBA#A465F  
Tél. # 03 26 47 22 36

### STUTTART **RETRO CLASSIC**

Stuttgarter Messe (sortie aéroport)  
17 - 20 mars 2016  
Infos : Daniel Lapp - Membre EBA#F024F  
Tét. # 03 88 81 36 77

### POLOGNE **POLAND CLASSIC CAR EVENT**

TOPASZ CASTLE  
Août 2016

Infos : Maciek Peda - Membre EBA#A674PL



**ENTHOUSIASTES BUGATTI ALSACE**

**37<sup>E</sup> ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE**

**SAMEDI - 19 MARS 2016  
À 16 HEURES  
AU CINÉMA «LE TRÈFLE»  
À DORLISHEIM**

**SOYEZ LES BIENVENUS !**

# Réunion mensuelle du 27 février au Pur-Sang

## Projection d'une vidéo et de photos du passé (1963 - 1970 - 1971 - 1981)

Comme habituellement, depuis l'existence des EBA, le quatrième samedi du mois est consacré à une réunion au Pur-Sang à partir de 15 heures, afin de pouvoir rencontrer des amis Bugattistes locaux et régionaux.

Un sujet particulier flotte toujours dans l'air, un sujet qui devrait intéresser tous ceux qui ont du « sang bleu » qui circule dans leur cerveau et leur cœur.



Ce dernier 27 mars, notre administrateur Daniel Lapp nous a surpris avec un film recopié sur DVD, un film produit en 1980 par la chaîne régionale Alsace 3. A l'époque ce fut Jean Paul Zieger, producteur auprès de la chaîne, qui a pris l'initiative d'organiser une concentration de voitures de collection toutes marques avec le nom « Ça c'est de la bagnole ». Une infime présence de Bugatti avait pris partie à cette concentration, les propriétaires locaux étant encore très rares à cette époque, ce qui allait changer dès l'année suivante après le grand événement du Centenaire Bugatti en Alsace. Il est évident que l'on pouvait voir des scènes inconnues par la plupart, puisque certains n'étaient encore que des adolescents. 1980, ça fait 36 années en arrière.

Puis, le Président Honoraire Paul Kestler a fait encore plus fort avec un voyage dans le temps avec la projection de photos des premiers rallyes à Molsheim, l'un en 1963, organisé par l'inoubliable Guillaume Prick, le belgo-hollandais. Il avait réussi à mobiliser une vingtaine de Bugatti, essentiellement des Pays-Bas et du Royaume Uni, dont la plupart ne sont plus revenus à Molsheim. Souvenons-nous,

par exemple, du « Canon » du Hollandais Arie van Ramshorst, une 49 déshabillée et équipée d'une « carrosserie » minimaliste permettant des performances inusitées sur ce modèle. Ces photos proviennent pour la plupart des archives de notre membre fondateur (#4) Claude Mielke. Les autres évocations sont, entre autres,

le rallye organisé en 1970 par le Club Bugatti France, qui venait tout juste de se donner ce nom à cette occasion. De nombreux anglais étaient de la partie, sous la conduite du regretté Hugh Conway et de Barry Price avec son Atlantic EXK6. Puis le rallye en Allemagne en 1971 à Bad Oyenhausen avec l'initiative de Uwe Hucke et son importante collection. Toutes ces images nous ont permis de faire un voyage



dans le passé avec toute la nostalgie qui accompagne ces époques encore marquées par la présence enthousiaste sans failles des grands de ce temps-là : Kurt Kiefer (D), Paul Waldner (CH), les frères Sauerbier (NL), Charles Renaud (CH), Philippe Vernholes (F), Alain Spitz (F), Uwe Hucke (D), Jochen Weidenmüller (D), Ronald van Ramshorst (NL) et tant d'autres, presque tous disparus.

Mais Molsheim reste l'incontournable Patrie des Pur-Sang pour tous ceux qui, comme dit auparavant, gardent du sang bleu dans leurs veines !



Le Président Gérard Burck pendant son discours de bienvenue

A gauche, le «Canon» de A. van Ramshorst en 1963. Au milieu, l'Atlantic de Barry Price après son accident en 1970. Ci-dessous, le «Bugatti Treffen, Bad Oyenhausen» (D) 1971

Depuis de longues, de très longues années, un projet nous tient particulièrement à coeur puisqu'il est inscrit à l'article 1 de nos statuts :

## **CREATION D'UN MUSEE BUGATTI DIGNE DE SON NOM A MOLSHEIM** **PATRIE DES PUR SANG**

Bien qu'il existe un musée embryonnaire, appelé «Fondation Bugatti» et situé dans une aile du Prieuré des Chartreux, beaucoup de visiteurs sont déçus et restent sur leur faim en raison d'un manque de prestige et d'effets prestigieuses de la présentation. Pourtant, il a le mérite d'exister et ce grâce à une intervention de bonne volonté de la part du Maire de l'époque, Pierre Klingenfus. Dès 1982 ou 83, nous avons pu emménager dans une (très) petite salle du bâtiment principal du Prieuré et c'est en 1986 que nous avons pu inaugurer le «Musée» tel que nous le connaissons à présent. Il est évident, et on peut l'affirmer honnêtement, qu'un projet ambitieux n'est pas à la portée du budget d'une association, même si elle se porte bien. De plus les situations financières actuelles, qu'elles soit administratives ou privées, n'ont pas les moyens de créer un tel édifice dont on sait qu'il ne sera pas, comme tout musée, une source de revenus, puisque pour des raisons d'exploitation (personnel, énergie etc) le rentabilité ne peut même pas être assuré pour les dépenses courantes. Par conséquent, l'investissement pour la construction et son équipement ne pourra jamais être garanti.

Si aujourd'hui nous avons une (timide) volonté de faire bouger les choses, c'est tout d'abord à cause de la déception des touristes qui espèrent trouver beaucoup plus de prestigieux souvenirs, alors qu'ils ont visité les prestigieux musées de Mercedes, de Porsche, de BMW, pour ne citer que ceux-là. Finalement leurs espérances et leur curiosité deviennent frustrants. De plus sachant qu'il existe une association importante (EBA) avec son siège à Molsheim, celle-ci donne l'impression d'un immobilisme caractérisé.

Si à présent quelques images illustrant nos idées de ce que pourrait être un tel lieu de mémoire peuvent et doivent être publiées, c'est essentiellement pour prouver que notre immobilisme n'est qu'apparent et, peut-être, pouvoir éveiller quelque velléité d'engagement. Un autre projet moins spectaculaire existe. La présentation se fera dans le prochain bulletin.

### **Le projet aux allures de symbole** **Argument**

Le volume architectural représente, dans une échelle agrandie, un moteur 16 cylindres Bugatti en U. Cette étude ne représente l'évocation d'un bâtiment avec une grande intensité historique qui serait un signal pouvant être aperçu de loin. Comme on peut le voir sur le dessin en coupe, la partie large à la base (représentant le carter du moteur) comporte deux étages, celui du bas est accessible de plein pied, ce qui permet l'accès des voitures à exposer par un portail arrière. La surface disponible peut servir d'exposition à environ 20 Bugatti avec suffisamment de dégagement pour pouvoir sortir des voitures exposées sans déranger les autres. L'idée de base c'est de pouvoir y garer et exposer sans contraintes des véhicules de propriétaires de la région.

L'étage est réservé à l'exposition de documentations, de pièces et éventuellement de parties de voitures ou d'autres créations Bugatti. On peut également y trouver des salles de visionage et de conférence.

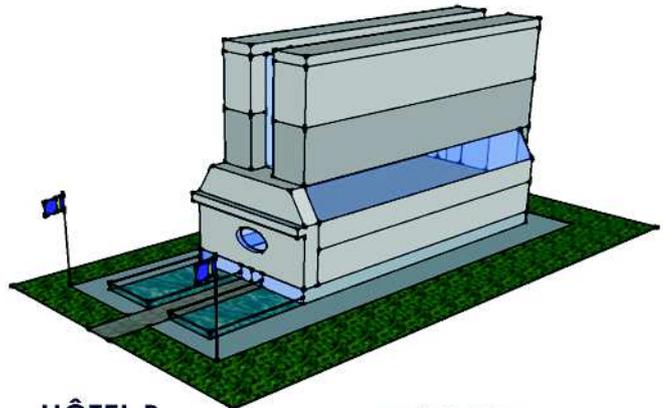
Près de l'entrée du public, des emplacements sont destinés à l'accueil, aux objets souvenir et aux vestiaires. A l'extérieur deux bassins encadrent la voie d'accès visiteurs.

Toute la partie supérieure en double parallélépipède, représentant les deux blocs moteur, comporte entre les deux volumes une partie vitrée transparente qui constitue les couloirs d'accès aux étages. Cet ensemble pourrait être un hôtel d'un bon niveau, comportant 5 étages avec environ 60 chambres et quelques suites, toutes accessibles par l'arrière, là où se trouve également l'espace accueil et le bar de l'hôtel à l'étage.

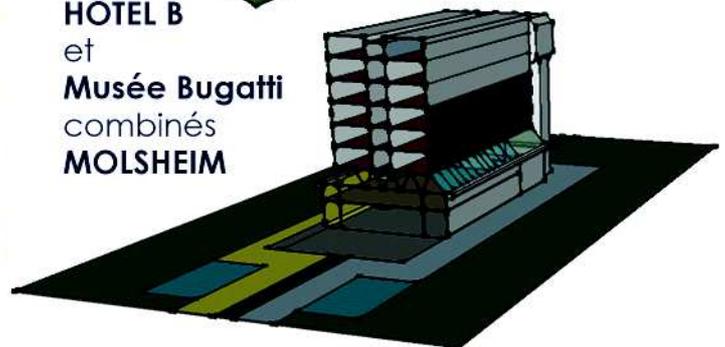
Les façades sont entièrement plaquées de verre réfléchissant dans la partie supérieure et plus foncées pour les trois étages du bas.

Evidemment, on peut rêver, mais je pense que beaucoup d'entre nous ne verrons plus un tel projet aboutir dans un délai rapproché.

Dommage !



**HÔTEL B**  
et  
**Musée Bugatti**  
combinés  
**MOLSHEIM**



Emprise et surface prévisionnelles

Longueur ~60 m, largeur ~25 m, hauteur ~30 m.

Surface d'exposition au rez de chaussée ~700 m<sup>2</sup>

Surface d'exposition à l'étage, y compris les salles de réunions ~700 m<sup>2</sup>

Parking protégé pour les clients de l'hôtel  
Parking séparé pour les visiteurs du musée



## **BUGATTI CLUB DEUTSCHLAND**

Rencontre de Printemps du 28 avril au 1er mai à Dessau (Sachsen-Anhalt)

Au courant de l'année du 60ème anniversaire du BCD, la rencontre de printemps se déroule du jeudi au samedi pendant les dates indiquées. Des excursions journalières culturelles sont prévues dans cette région chargée d'histoire, peu connue par nous, Européens de l'ouest.

Des détails seront connus après inscription.

Date limite d'inscription hôtelière : **24 mars 2016**

Frais de départ : **190 €**

y compris tous les repas, boissons comprises, de jeudi soir à samedi soir.

sont également compris certains transferts par bus, les entrées aux lieux culturels avec guide.

La réservation hôtelière doit être faite individuellement à l'Hôtel «Radisson blu Dessau» \*\*\*\* où un contingent de chambres est bloqué.

Prix, chambre individuelle avec petit déjeuner : **79 € par nuit**

Prix, chambre double avec petits déjeuners : **92 € par nuit.**

Des places de garage existent dans le sous-sol de l'hôtel au prix de **12 € par jour.**

Un emplacement de stockage pour les remorques est situé à 250 mètres de l'hôtel.

### **Informations obligatoires auprès du secrétariat du BCD :**

Dr Peter Borstel, Clemens von Nagel Stasse 32, D-59320 Ostfeld b. Oelde

Tél. 0049 (0)2524 92 85 92 - [info@bugatti-club-deutschland.de](mailto:info@bugatti-club-deutschland.de)

