

BULLETIN BUGATTI

NUMERO 85

MOLSHEIM MAI 2016



Informationsblatt der
ENTHUSIASTES
BUGATTI
ALSACE
"de BUGATTI'gler"

**PICKNICK AM
25. JUNI 2016**



Bon 1er Mai.



*Im Weiss
finden sich
alle Farben der Freude*



Aéro-Club
Steinbourg



&

présentent

Des **ROUES** & des **AILES**

Rencontre de Véhicules anciens, Motos et Aéroplanes

Dimanche 7 août 2016
de 10 à 17 heures

Aérodrome de Steinbourg
(près de Saverne)

Pique-nique
et petite restauration sur place

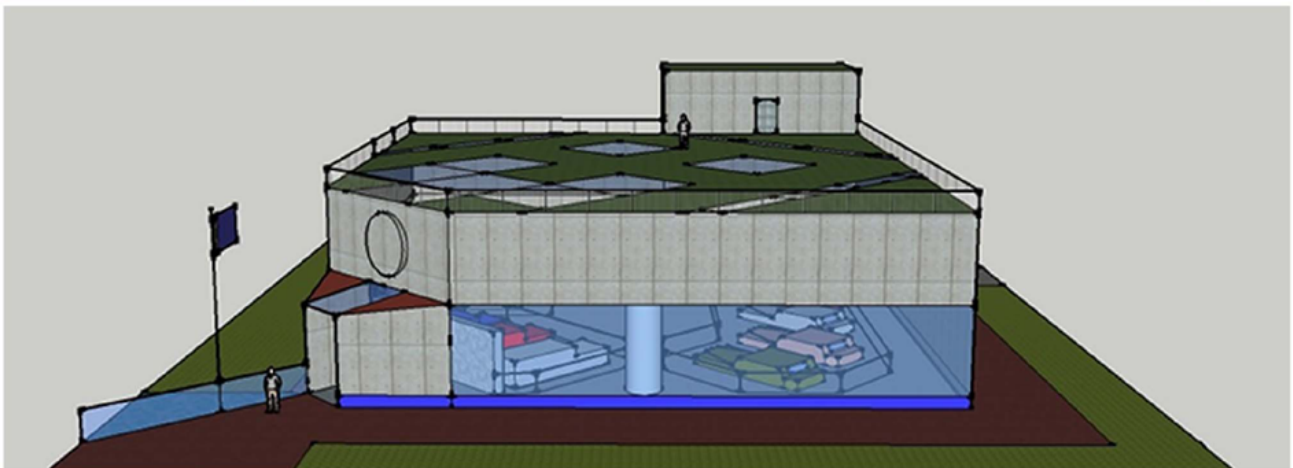
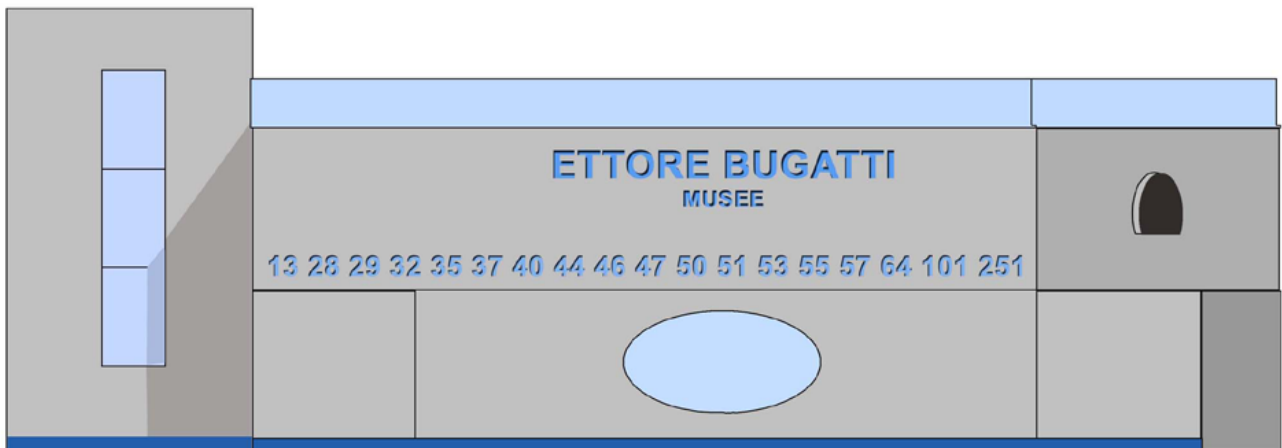
Entrée libre : (Exposants et Visiteurs)

Renseignements : www.retrorencard.com



Merken Sie sich obengenanntes Datum und informieren Sie sich, wenn notwendig,
bei Fabrice Reithofer, Retrorencard, Administrateur aux EBA

Visualisierung eines Projektes für ein eigenständiges Bugatti Museum



Wie im Bulletin N° 84 versprochen, können wir Ihnen ein weiteres Museumsprojekt vorstellen. Dieses ist einfacher gestaltet, wird jedoch ohne private Unterstützung auskommen müssen. Sowohl die Investition, wie auch der Betrieb müssten durch die öffentliche Hand und Industrielle getragen werden. Selbstverständlich zeigen wir auch dafür unser Interesse, denn träumen sei erlaubt.....

Eingang in der Diagonalen

- 1) Anordnung in einem weitläufig umzäunten Grundstück, z.B. im Hof der Kartause (ohne Verpflichtung), ohne Berücksichtigung der verfügbaren Flächen auf den alten Fundamenten der Kirche der Kartause.
Grundfläche (bebaut) 675m², Länge 30 m, Breite 25m.
Besuchereingang ebenerdig, 2.50 m breit, mit Glas überdacht.

Erdgeschoss aufgeteilt in:

- Ausstellungshalle 600m² für 10 bis 12 Fahrzeuge (vorhandene und in Privatbesitz befindliche, leicht zugängliche Garage), lichte Höhe 4m.
- Kasse 25m² und Boutique 25m²
- Empfangsbereich 75m² (nach Kasse und Boutique)
- Rechts vom Eingang, gegenüber Kasse und Boutique, befindet sich eine Gedenkwall, verkleidet mit weißem Carrara Marmor. Mittig ist, oval eingerahmt, in einem Flachrelief die Büste von Ettore Bugatti zu sehen. Am rechten Rand befindet sich der Stammbaum der Familie Bugatti mit den Vornamen.

Das Obergeschoss, lichte Höhe 3m, ist vorgesehen für die Dokumentation und Teile (600m²), inklusive eine Bereich von 75m² für Kino oder Konferenzen.
Mittig ist ein ovaler Durchbruch von 35m², der den Blick auf die Ausstellung im Erdgeschoss ermöglicht.

Technikturm: 5 x 10m Grundfläche, Höhe 10m. Darin befinden sich der Aufzug, die Nottreppe, die technischen und sanitären Installationen.
Begrüntes Dach mit transparenten Partien, die ein stilisiertes EB darstellen.

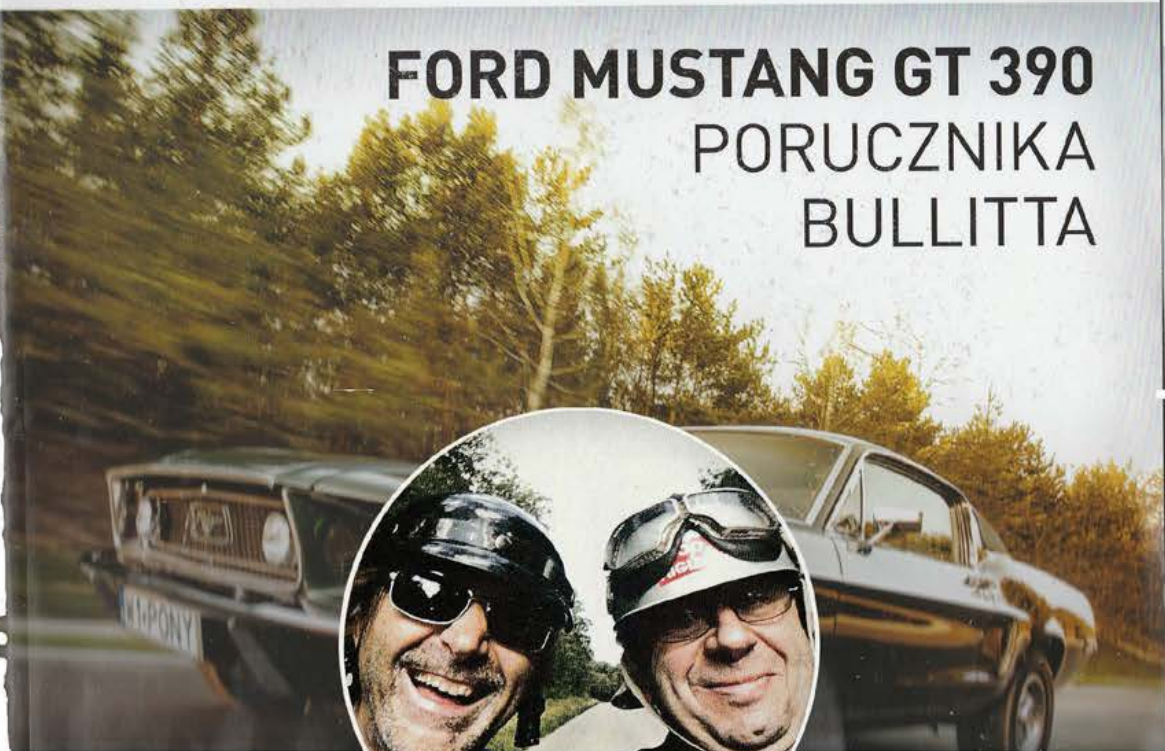
- 2) Rechte Fassade, unterer Bereich mit metallbeschichtetem Glas, das die Umgebung reflektiert.
Linke Fassade (Ankunftsseite) mit ovaler, verglaster Öffnung, die einen Überblick auf die Ausstellung im Erdgeschoss gestattet. Diese Öffnung ist gekrönt mit dem Schriftzug «ETTORE BUGATTI» in vertieftem Relief, blau hinterlegt.
Die Fassaden des ersten Stockes sind in der gleichen Art gestaltet, auf der einen Seite sind sie mit den signifikantesten Typennummern (13 bis 251), auf der gegenüberliegenden Rückseite, anschließend an den Technikturm, mit den wichtigsten Namen von Bugattis Fahrern versehen.

CLASSIC auto

MAGAZYN
PRAWDZIWYCH
SAMOCHODÓW



FORD MUSTANG GT 390 PORUCZNIKA BULLITTA



Maciec PEDA erfreut uns mit der Zustellung einer Ausgabe der polnischen Zeitschrift «Classic Auto» in welcher er einen dreiseitigen Bericht über unser Festival 2015 verfasst hat.

Unsere Polnisch Kenntnisse nahe bei null, oder sogar noch darunter, haben es uns leider nicht erlaubt, seine Prosa zu dechiffrieren. Nichts desto trotz vertrauen wir ihm voll und ganz was den Bericht über unser jährliches Festival anbelangt. Wir bedanken uns bei ihm von Herzen für den gekonnt illustrierten Bericht. Die Vignette in der Mitte zeigt uns Maciec (rechts) mit einem seiner Freunde.

Dziekuje

MUTZIG Cinéma Une fiction hommage

Un film d'époque sur Rembrandt Bugatti, cadet du célèbre constructeur automobile Ettore, a été projeté au château des Rohan à Mutzig.

Cette projection exceptionnelle a eu lieu le 15 avril en présence du réalisateur Jean-Charles Wolfarth. Le directeur de la médiathèque Éric Giessenhofer a aussi accueilli Paul Kestler, fondateur des Enthousiastes Bugatti Alsace et Daniel Lapp, l'administrateur du club.

Le film, fait en cinémascope couleurs et muet (mais accompagné au piano) est une fiction dont l'action se situe entre 1913 et 1916. Tourné essentiellement en Alsace en 2012, il raconte une visite imaginaire de Rembrandt à Ettore.



Rembrandt Bugatti fut un talentueux sculpteur animalier. PHOTO DNA

Inspiration

Remarquable sculpteur animalier toujours dont les œuvres restent très prisées des collectionneurs, Rembrandt Bugatti, dans le scénario, essaye de chasser ses idées noires en quittant Paris pour retrouver son frère à Molsheim. Renouant là avec l'inspiration et la joie de vivre, il va y modeler des animaux...

La projection a été suivie par des échanges avec la salle. Daniel Lapp a relevé que « le film est très poétique, la scène avec les girafes au zoo est splendide ! » Mêmes éloges de la part de Paul Kestler : « Les acteurs sont impressionnants et plutôt ressemblants aux personnages qu'ils interprètent ».

Il a notamment été rappelé qu'à Molsheim, l'histoire florissante de Bugatti a débuté en 1909 avec la fabrication de remarquables automobiles. La sculpture de « l'éléphant dressé jouant », œuvre de Rembrandt, est devenue l'emblème de la Bugatti Royale, sans contester la plus belle voiture classique de son époque — et la plus chère du monde. Un génie qui continue de faire la renommée de la ville dans le monde entier.

M.-R.K.

Hier zwei Ereignisse die uns interessieren und die vor Kurzem in unserer Lokalzeitung DNA zur Sprache kamen.

Einerseits, die Reportage der sehr kompetenten Marie-Reine Kartner, Korrespondentin der DNA, hat einen gezielten Artikel veröffentlicht der über das Interesse das dem Film gewidmet ist indem sie an die zahlreichen positiven Eindrücke der Anwesenden hinwies.

Unten - Eine ermutigende Reportage für die Sektion «Kesselschmiede» der Azubis des Industriezentrums von Reichshoffen (CFAI) betreffend ihre Fabrikation der Motorenhaube für den Typ 5 De Dietrich, unter Lizenz Bugatti.

Dieser Monsterrennwagen durch viele Details und seine technische Konfiguration bekannt ist, war der erste von Ettore Bugatti 1902 in Reichshoffen gebaut wurde und hat hier seine Geburtsstätte wiedergefunden.

REICHSHOFFEN Insolite

Un capot pour la Type 5



Des apprentis chaudronniers ont participé à la réalisation à l'identique d'un capot en aluminium qui habille une reproduction de la Bugatti Type 5. PHOTO DNA

EN 1903, Ettore Bugatti, le génial inventeur italien, vient d'être embauché par l'industriel Eugène De Dietrich. Dans l'usine de Reichshoffen, il peaufine la « Type 5 ». Ce véhicule marque une évolution importante et une modernisation radicale de la conception automobile d'Ettore Bugatti. Seuls deux exemplaires de ce bolide seront produits et on n'en parlerait plus si une chaîne de

passionnés n'avait démarré sa recreation, il y a une quinzaine d'années. À chaque étape, les instigateurs du projet ont privilégié l'authenticité et la rigueur scientifique. L'auto a pu rouler pour la première fois dans le parc du château De Dietrich le 24 mai 2014. Depuis le 12 mars, elle trône dans l'allée centrale du Centre de formation d'apprentis de l'industrie (CFAI) de Reichshoffen

où les futurs chaudronniers ont relevé un challenge en acceptant de participer à l'aventure. Ils ont ainsi recréé le capot moteur mais aussi le moule de la pompe à eau et procédé à des réparations au niveau du collecteur. Il a fallu retrouver les gestes d'antan pour réaliser le développement de la pièce en aluminium, la découpe sur machine à jet d'eau, le pliage sur la

presse plieuse, etc. Des opérations délicates qui se sont appuyées sur un véritable travail d'archéologie industrielle. La voiture repartira sous peu, dès que les finitions seront achevées. Elle rejoindra le Musée technique de Speyer, en Allemagne, où elle sera le clou d'une exposition temporaire consacrée à De Dietrich, visible jusqu'à fin de l'année 2016 ■

Mutation eines Stils (Ende)

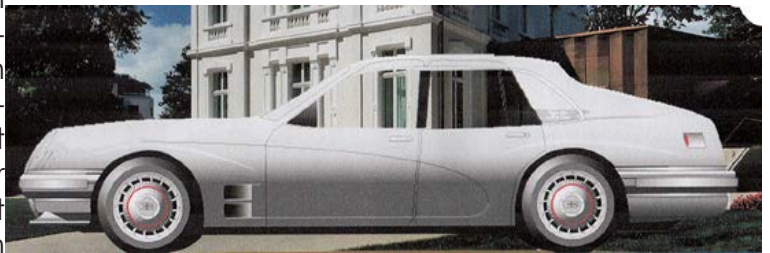
Infolge der längeren Unterbrechung nach der Vorstellung des Type 99 in einer Ausgabe des Bulletins im letzten Jahr, dürfte der Type 100 nun Ihre volle Aufmerksamkeit genießen.

Wie wir alle wissen, zeigt dieser geistige Exkurs Modelle, wie sie nie existierten. Ich versuchte den Appetit danach zu stillen, wie die Fortsetzung theoretisch hätte aussehen können, wenn der Betrieb in Molsheim in familiären Händen geblieben wäre, zumindest für die Zeit die notwendig gewesen wäre, um die Fabrikation würdig und nachhaltig im Sinne der Vorbesitzer vor 1939 zu organisieren. Ebenfalls konnten wir die fiktive Entwicklung von zwei (eventuell gar drei) Baureihen sehen: als Erstes diejenige der Reihenachtzylinder DOHC, der V-Achtzylinder mit vier obenliegenden Nockenwellen, sportliche Varianten dieser Tourenwagen, erst mit Front- später mit Mittelmotor, sporadisch begleitet von Rennfahrzeugen und solchen mit exotischem Design, je nachdem wie es der Fortschritt oder die Konkurrenten (ohne diese namentlich zu erwähnen) diktiert hätten. Parallel dazu eine ganze Reihe von volkstümlichen Fahrzeugen mit Vierzylindermotoren in verschiedenen Varianten und Techniken, mit der Absicht die Philosophie der Typen 40 und 73 (1947) fortzuführen.

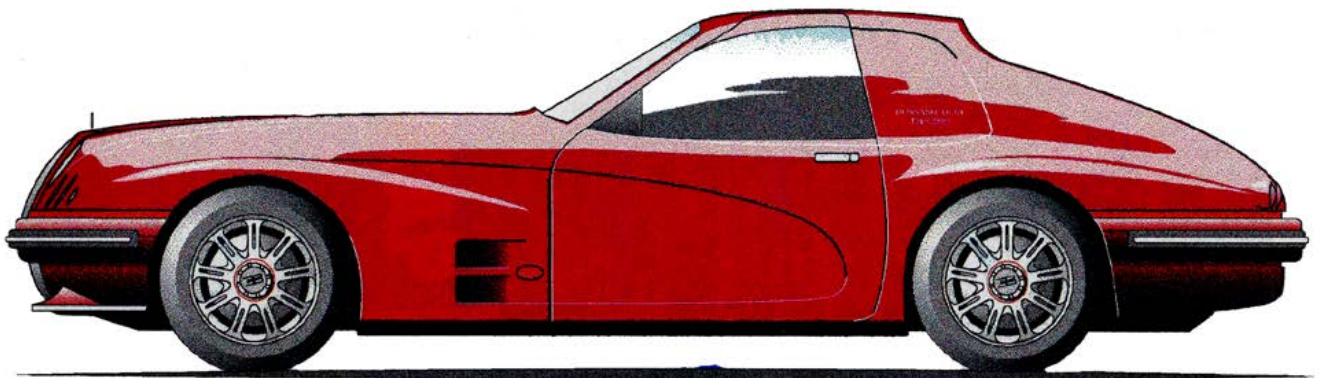
Type BUG100EB QRM

Im Hinblick auf das Jahr 1981, dem hundertsten Geburtstag von Ettore Bugatti, beginnen die Marketingverantwortlichen zu überlegen, wie mit diesem Jubiläum festlich und werbewirksam das Markenimage der Produkte aus Molsheim weiter gefestigt werden könnte und wie dem vor vielen Jahren verstorbenen Markengründer Ettore Bugatti gedenkt werden könnte.

Seit 1980 wird der Type 99, vorgestellt im Bulletin N° 82, als Limousine vom Werk angeboten, dies mit der Absicht die potentiellen Kunden auf das einzigartige Ereignis vorzubereiten. Die Bezeichnung steht im Einklang mit der seit 1909 angewandten Zahlenfolge für sämtliche Entwicklungen. Für dieses Modell ist keine limitierte Stückzahl vorgesehen und im Falle eines kommerziellen Erfolges könnte der Type 99 den Vorgänger Type 98 ablösen.



Nach langwierigen Diskussionen und Abwägungen, unter Berücksichtigung der finanziellen und technischen Möglichkeiten, haben sich die Verantwortlichen entschieden, den aussergewöhnlichen Type 100 zu konstruieren. Ziel ist ein Fahrzeug zu entwickeln, das gleichermassen alle Ansprüche bezüglich Sportlichkeit und Komfort erfüllt. Die Stückzahl wird strickt auf 100 Einheiten limitiert, alle werden nummeriert und registriert. Die Zeit drängt, denn das legendäre Fahrzeug muss zwingend am 15. September 1981, Ettore's Geburtstag, bereit sein. Möglich wäre eine grandiose Präsentation anlässlich eines Welt-Bugatti-Treffens mit den ältesten und prestigeträchtigsten Fahrzeugen.



BUGATTI TYPE « BUG 100 EB QRM »

Leider bleibt nicht mehr viel Zeit, das Konzept wird, unter Beibehaltung der Hauptabmessungen, auf dem Type 99 basieren, dies erklärt eine gewisse Ähnlichkeit in einigen Aspekten.

Die Entscheidungen sind gefallen, es handelt sich um ein zweiplätziges Coupé mit einer langen Beibehaltung der Hauptabmessungen, auf dem Type 99 basieren, dies erklärt eine gewisse Ähnlichkeit in einigen Aspekten.

Die Entscheidungen sind gefallen, es handelt sich um ein zweiplätziges Coupé mit einer langen Motorhaube. Unter dieser finden zwei hintereinander gekoppelte Motoren des Type 98 Platz. Mit einem auf jeweils 3 Liter reduziertem Hubraum entsteht so ein V16 Zylinder mit 4 obenliegenden Nockenwellen, insgesamt 6 Liter Hubraum, 490 PS Gesamtleistung und einer theoretischen Höchstgeschwindigkeit von etwa 295 km/h. Auf den ersten Blick scheinen diese Werte ambitiös, doch es gilt den 100. Geburtstag zu zelebrieren und gleichzeitig zu demonstrieren, zu was das Werk in Molsheim fähig ist. Wie sein Vorgänger, der Type 99, wird auch dieses Coupé über vier angetriebene Räder verfügen, daher die Bezeichnung «QRM» (Französisch: Quatre Roues Motrices), unter Verwendung einer sehr aufwändigen Kraftübertragung auf die Vorderräder.

Die Dimensionen sind üppig, jedoch für ein zweiplätziges Coupé nicht übermässig: Länge ~ 4500 mm, Breite ~ 1800 mm, Höhe ~ 1250 mm, Radstand 2600 mm.

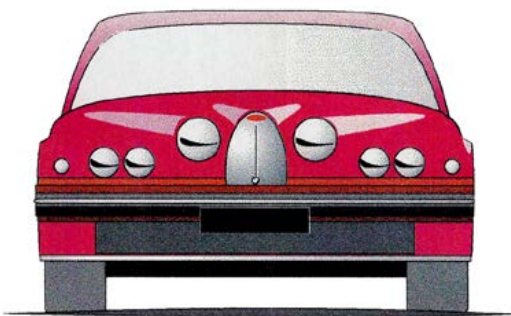
Die sehr lange Motorhaube beginnt, wie bei allen Bugattis, mit einem hufeisenförmigen Kühlergrill. Dieser ist in der Vertikalen, wie auch in der Horizontalen leicht bombiert, aufgebaut aus gebürstetem Edelstahl und mit einem Rahmen aus verchromtem Metall eingefasst. Eine sich nach oben hin verjüngende, vertikale Nut symbolisiert den V-förmigen Grill des Type 57S. Beidseitig des Grills sind Grosse Scheinwerfer angebracht, nahe genug angebracht, um die Illusion des klassischen Bugatti-Gesichts wiederzugeben. Infolge der Krümmung der Haube sind die Scheinwerfer mit einem Glas abgedeckt, das perfekt in das Profil der Haube eingepasst ist. Vier kleinere, ebenfalls mit Glas abgedeckte Scheinwerfer sind weiter aussen montiert. Diese Anordnung gewährleistet eine optimale Aerodynamik, weiter unterstützt durch den unterhalb des grossen Lufteinlasses angebrachten Spoiler, dessen optische Präsenz durch eine polierte Chromstahlleiste markiert wird.

An den Flanken finden wir Elemente, wie sie bereits beim Type 99 verwendet wurden, so die grossen Augenbrauen über den Rädern, die die Illusion von vom Karosseriekörper abgesetzten Kotflügeln erwecken. Am unteren Ende der vorderen Kotflügel, wie beim Type 99, befindet sich wiederum der Luftauslass, der das Auge an ein grosses E erinnert, dem Anfangsbuchstaben von Ettore. Eine sehr feine Falte zierte die Seite und erinnert an das Design der Atalante und anderen 50 und 57. Die Linie des einzelnen Seitenfensters wird in einen Falz im Dachpfosten weitergeführt, wodurch optisch der Eindruck eines zweiten, undurchsichtigen Fensters entsteht. Dieser

Ort ist für das Anbringen der Fahrzeugplakette vorgesehen, wenn der Kunde damit einverstanden ist, ansonsten wird sie durch ein «BUG 100EB QRM» ersetzt.

Die Heckscheibe ist nahezu vertikal angeordnet und durch diskrete Finnen eingerahmt, die sich in einem weiten Bogen zum Fahrzeugheck spannen.

Diese unterschiedlichen Konfigurationen ergänzen die Einzigartigkeit dieses luxuriösen Sportwagens, bestimmt für dieses grosse, aussergewöhnliche Jubiläum. Die Rückleuchten bestehen aus vier runden Deckeln, die die Funktionen Rücklicht, Stopp und Blinker beinhalten. Unterhalb des Stossfängers befinden sich zusätzlich vier rechteckige Leuchten.



fionen Rücklicht, Stopp und Blinker beinhalten. Unterhalb des Stossfängers befinden sich zusätzlich vier rechteckige Leuchten.

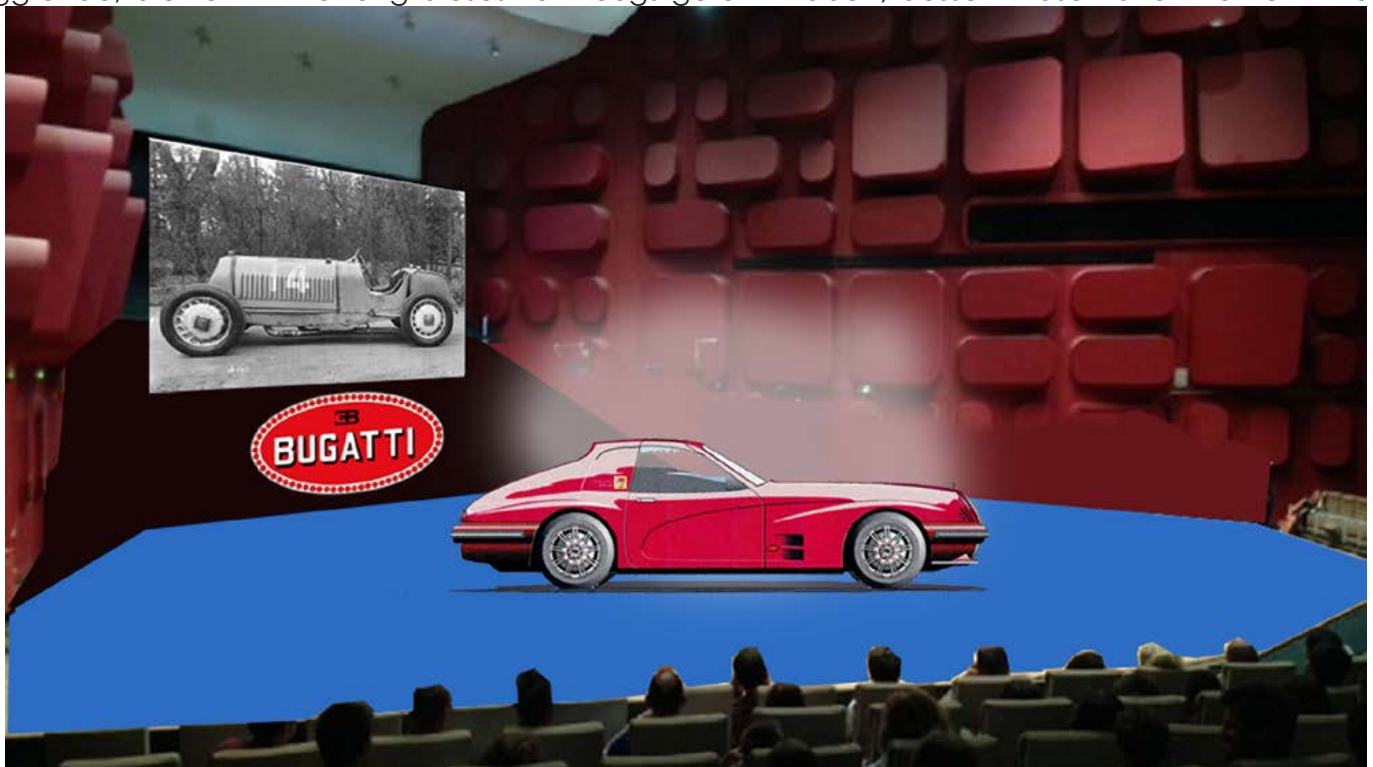
Nun die Felgen. Sie sind sehr unterschiedlich gegenüber denjenigen des Type 99, an welchem sie, mit aktualisiertem Design, an den Royale erinnerten. Diese Gestaltung würde sich nicht zur Kühlung der mächtigen Bremsen eignen, die Kühlluftöffnungen wären zu gering. Diese neuen Felgen erinnern eher an die an den Grand Prix Fahrzeugen der Vorkriegszeiten montierten Reifen. Um dem ersten Auftritt des Type BUG 100EB BUG QRM den gebührenden, feierlichen Rahmen zu geben, hat das Management eine grosse Show im Strasbourg Convention Center, dies im Umfeld eines globalen Treffens von Fahrzeugen der Marke. Die grosse Halle mit 2.000 Plätzen wird annähernd voll sein. Die Bühne von einigen hundert Quadratmetern ist mit einem großen blauen Teppich ausgelegt. Die Kulisse bildet ein grosser, schwarzer Vorhang, davor ist eine riesige Projektionsfläche aufgebaut, auf welcher Bilder gezeigt werden, die die vollständige Entwicklung der Bugatti-Produkte seit 1909 darstellen. Selbstverständlich sind die treuesten Kunden anwesend, wie auch die Verkaufsdirektoren der Vertriebspartner und schließlich viele politische Grössen. Mit einigen Auszügen aus den Werken von Giacomo Puccini erinnert man an die Freundschaft zwischen Vater Carlo und dem Opernkomponisten, dies um die Gäste auf den Beginn der Zeremonie einzustimmen.

Die Zeremonie ist seit einer Viertelstunde im Gang und die Spannung im Saal steigert sich mit jedem noch imposanteren Showeffekt. Wir können es uns genau vorstellen!

Die Musik wird langsam ausgeblendet, als der Produktdirector mit dem Mikrofon in der Hand die Bühne betritt. Eine spontane Ovation der Gäste erreicht eine Intensität, die das Geschehen auf der Bühne vollständig in den Hintergrund drängt, so gross ist die aufgestaute Neugier der Anwesenden.

Inzwischen, gewähren alte Bilder und Filme einen etwas tieferen Einblick in das geschäftige Leben des Patrons und seiner Familie.

Nach diesem ersten Auftritt ist es ein Familienmitglied, das die schwierigen Zeiten erläutert, die das Unternehmen seit seiner Gründung durch den Patron in der über 70-jährigen Geschichte durchlebt hat. Mit einer Emotion, die an seiner Stimme durchaus zu hören ist, erklärte er die Beweggründe, die zur Entwicklung dieses Fahrzeugs geführt haben, dessen Präsentation nun unmittel-



bar bevorsteht. Er erläutert eingehend weitere Einzelheiten, die zur Entwicklung eines solchen Produktes geführt haben, dies trotz der finanziellen Belastung die dies für das Unternehmen bedeutet. Er schliesst mit einer optimistischen Note, der Aussicht, dass der Verkauf der 100 Einheiten die Investitionen amortisieren wird. Dann verkündet er mit einem Zittern in der Stimme: «Hier ist es schließlich, mehr als nur ein Versprechen, dieses höchsten Ansprüchen genügende Fahrzeug, der Typ BUG100EB QRM ! »

Intensiver Rauch verhüllt die Szene um möglichst das Erscheinen des Autos auf der Bühne zu kaschieren. Auch der Bildschirm ist von dichtem Nebel umgeben. Die Hintergrundmusik wird imposanter, während der Rauch durch leistungsstarke Lüfter weggeblasen wird. Der Type 100 erscheint nun in seiner ganzen Pracht, in einem für Bugatti ungewohnten Farbton: Er ist dunkelrot mit einem Schuss Schokoladenbraun.

Unter dem wohl ausgerichteten Flutlicht leuchten an der Front alle Scheinwerfer, der Satin schimmernde Kühlergrill und die metallisch glänzenden Leichtmetallräder stechen hervor. Eine Runde Applaus heisst den unbeschreiblichen Type 100 willkommen, der jetzt vollständig aus dem Nebel getreten ist. Während dieser Zeit ist das Auto dynamisch aus allen Winkeln auf die Panorama-Leinwand hinter der Szene projiziert.

Der ganze Saal bewundert die Linien während die Hintergrundmusik wieder etwas lauter ertönt. Sie wird wieder etwas leiser und der Produkt Manager übernimmt erneut. Es gilt nun sowohl die ausgefeilten Funktionen der Motorisierungs Montage, die Entscheidungen zu geben, ohne zu vergessen, die ästhetischen Eigenschaften der Gestaltung der Karosserie dazu geführt. Dann bestätigte er, dass nur hundert Kopien auf dem Markt sein werden, aber jede Kopie ist in einer Farbe, die vom Kunden ausgewählt, verfügbar. Dies gilt auch für die Innenausstattung. Hinzufügend, sagt er, es gibt auch eine Reihe von maßgeschneider-tem Reisegepäck, von einem renommierten Sattler entworfen in Materialien und Zubehör auf individuelle Wahl.

Nach dieser schillernden Präsentation kann das Publikum dieses „Wunder der Technik und Ästhetik“ aus nächster Nähe betrachten. In der Eingangshalle und im 1. Stock, stehen für die Gäste reichhaltige Buffets bereit und zwei weitere Exemplare des Type 100, einer in nachtblau der andere in elfenbeinweiss können dort inspiziert werden.

Ab Ende 1981 werden die ersten Exemplare in einer Kadenz von zwei Wochen ausgeliefert. Bereits 15 künftige Besitzer haben an Ort und Stelle einen Kaufvertrag unterzeichnet. Die Rechnung scheint aufzugehen und alle estimierten die Idee den hundertsten Geburtstag des Patrons Ettore Bugatti mit dieser tech-nischer Meisterleistung zu feiern und so sein unvergessliches Lebenswerk zu würdigen.



Hiermit endet diese fiktive Geschichte, die einige Nostalgiker unter uns, die das vorläufige Ende des Automobilbaus in Molsheim bedauerten, ein wenig zu Träumen anregen sollte. Sie knüpft an Ettore Bugattis Hinterlassenschaft an, die er während des Krieges erarbeitet hatte (siehe «Bugatti Epos» von L'EBE BUGATTI, Editions de la Table Ronde, Seite 202) um sich für eine Wiederaufnahme der Produktion vorzubereiten. Nach 1945 gab es zwar die Typen 101, 251, 252 und eine Studie 450, aber das Schicksal liess es nicht zu, die Vorkriegs Erfolge fortzuführen. 1998 wurde der Name Bugatti wiederbelebt, nun mit neuer, anspruchsvollster Technologie, aber man stelle sich vor was hätte entstehen können, wenn nach dem Krieg eine kompetente Equipe mit den erforderlichen finanziellen Ressourcen in der historischen Anlage den Automobilbau hätte fortsetzen können; sie hätten sicher ein Fahrzeug entwickelt, das den Vergleich mit den aktuellen Super-Cars nicht scheuen müsste. Aber wir können uns auch so glücklich schätzen, auf unser Territorium ein Werk zu haben, das rechtmässig unter dem Namen Bugatti einzigartige Fahrzeuge produziert, die sich von allen anderen auf der Welt abheben.

Eine ohne Vermessenheit zusammengestellte Fiktion von Paul Kestler FPH EBA