

BULLETIN BUGATTI

NUMERO 32

MOLSHEIM Novembre 2008

Président des EBA - Gérard Burck



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

DINER DE NOEL
6 DECEMBRE 2008
OBERNAI
voir détails



Les réflexions du Président

En ce moment on lit les journaux, on ne comprend pas toujours tout. De folles journées se sont passées, les systèmes économiques et financiers vacillent dans la tourmente.

Difficile de rester indifférent et d'y voir clair dans les turbulences. Mais la notion de crise suppose un redressement possible dont les moyens sont déjà perceptibles. Les valeurs traditionnelles et la culture européenne, brillamment illustrée par Ettore Bugatti en son temps, ont ainsi permis à notre Europe de construire un plan de sauvetage. Et, en attendant que ça se passe, il vous est possible, grâce à votre Enthousiasme, de vous réfugier auprès des plus belles autos du monde : les Bugatti !

Des valeurs sûres ... Allez, roulez dans la sérénité vers 2009, les Bugattistes et leurs voitures ont toujours su naviguer sur les routes de la planète !

Gérard BURCK, Président des EBA



Jantes BBS
Collection STEIM

*Traditionnellement,
le 11 novembre de chaque année
nous, les EBA, programons une
EXCURSION – VISITE
vers un Musée, une Usine, un lieu de Découvertes
dans un des pays voisins.*

Au dernier numéro, nous avons fait cette publicité dans l'espoir d'être nombreux pour une visite prometteuse.

Depuis de nombreuses années nous voulions réaliser cette visite, qui n'a jamais pû être réalisée jusque là. Cette fois-ci tout allait se réaliser, quand nous avons été averti par l'entreprise BBS que le syndicat IG Metal prévoyait des grèves tournantes. En conséquence tout a été annulé pour le 11 novembre 2008. Nous nous en excusons. Nous espérons nous rattraper en 2009 !



Image énigme : Cette photo a été prise à Molsheim, mais l'image est vraiment peu parlante. Une chose est sûre, elle est dans la mouvance Bugatti. Nous en reparlerons dans le prochain numéro. Pour ceux qui reçoivent le EBulletin en noir et blanc, la solution est plus difficile en raison de la mauvaise résolution.

LES 95 ANS D'ALBERT SEYFRIED

Rares sont à présent les « Anciens », ceux qui ont encore à présenter un passé de travail dans les Usines Bugatti de Molsheim dans les années d'entre les deux guerres.

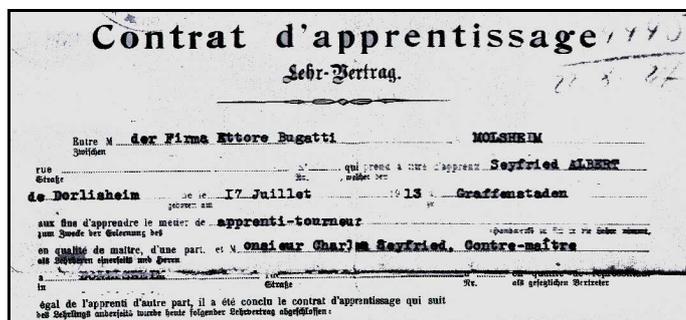
Albert Seyfried a fait son apprentissage chez Bugatti pendant trois ans, la durée normale en ce temps là. C'était le métier de tourneur sur fer, comme on l'appelait, qu'il avait choisi.



Né en 1913 à Graffenstaden (!) il a logiquement 14 ans en 1927. Habitant à Dorlisheim, le trajet n'est pas contraignant. Sans problèmes, sa période d'apprentissage prend fin en juillet 1930 consacrée par un Certificat d'Examen établi par la Chambre des Métiers d'Alsace.

A partir de là, il est embauché définitivement chez Bugatti comme tourneur. Quand la guerre éclate, il part avec Bugatti pour travailler à l'Usine SNCM à Argenteuil, puis à Bordeaux jusqu'au 26 juin 1940, jour du licenciement par Bugatti sur ordre ministériel (armistice).

Albert revient à Molsheim pour être embauché chez Trippel, qui est alors l'occupant des usines de Molsheim, pour fabriquer des voitures amphibies pour l'armée allemande. Après la libération en 1945, c'est l'armée française qui l'embauche, mais il quitte cet emploi par manque d'activités pour venir à Strasbourg, travailler comme tourneur au Garage Kléber jusqu'en 1952.



Enfin, il revient chez Bugatti en qualité de règleur-tourneur et terminera sa carrière professionnelle en 1976 à 63 ans avec licenciement prématuré (!). A présent il profite déjà de plus de 30 ans de retraite. Probablement pour certains, le nom de Seyfried n'est pas inconnu : François Seyfried, le frère d'Albert, était pendant les années soixante le responsable des pièces de rechange à l'usine de Molsheim et collaborait activement avec Fritz Schlumpf pendant la restauration de ses Bugatti au même endroit.

A l'occasion de son 95e anniversaire, les EBA souhaitent encore quelques belles années de santé et de sérénité à Albert.

**Bienvenue aux
NOUVEAUX MEMBRES**

A590D	Claude WURCH	D KEHL
A591F	Michel BERGE	F BEZIERS
A592B	Albert LEMAIRE	B LIEGE

**LE PRÉSIDENT,
LES VICE-PRÉSIDENTS,
LES CONSEILLERS COMMUNAUTAIRES,
ET LE PERSONNEL
DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
DE LA RÉGION DE MOLSHEIM-MUTZIG**

ont la tristesse de faire-part du décès de

Monsieur Roger NIGGEL

**1^{er} vice-président de la communauté de communes
de la région de Molsheim-Mutzig
1^{er} vice-président du SIVOM de Molsheim-Mutzig
et environs**

Élu en 2001, il aura été l'un des soutiens les plus fervents de la coopération intercommunale.

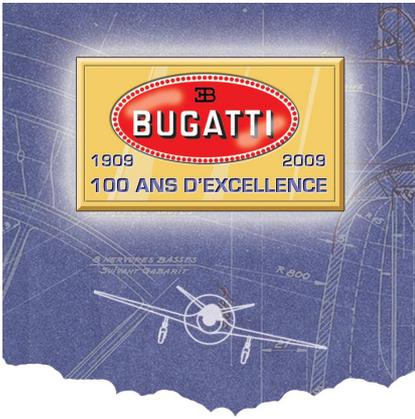
Nous garderons de lui l'image d'un infatigable rassembleur, de son engagement au service du bien public, de la population et de l'avenir de notre territoire.

L'ensemble de ses collègues se souviendra à jamais de son esprit d'équipe, de son sens de l'humour, de son amitié.

Monsieur Roger NIGGEL, qui vient de nous quitter, était Maire de la Ville de Mutzig depuis 2001, ainsi que premier Vice-Président de la Communauté de Communes de la Région de Molsheim - Mutzig.

Nous présentons nos condoléances les plus émues à sa Famille, ses Amis et à tous ceux qui par leurs Fonctions politiques et associatifs étaient proches de cet homme sympathique.

Le Président et le Conseil des EBA



Les préparatifs pour l'organisation des festivités autour des cent ans d'existence de la Marque et de l'Usine Bugatti vont bon train. Pour l'instant, les dates prévues restent fixées entre le 11 et le 20 septembre 2009.

Événement traditionnel, le repas festif de Noël.
Il se tiendra le 6 décembre 2008.
Nous irons à Obernai
au Bar Lounge 55B
décoré spécialement à cet effet.

Une information spécifique
et l'inscription se trouve en page annexée
On y vous attend !

BUGATTI BRESCIA TYPE 13 ou LE PHANTASME SUPREME

Notre nouveau Membre et Ami, Alexis Couturier, Suisse, s'est offert en début d'année un Type 13 Brescia. Ici il laisse libre cours à sa passion et son amour pour cette auto. Finalement on pourrait considérer ce texte comme une déclaration d'amour, qui permet de voir et de sentir ce qui arrive à un Bugattiste qui s'imprègne totalement dans son phantasme. Et puis, nous serions curieux de connaître quelques ingrédients de la part de son épouse. Nous sommes ravis pour ce couple et espérons que beaucoup de plaisir les envahit..

La 13, une machine extraordinaire, la 13 à qui on subtilise de l'huile dans le bas du carter avec une seringue pour la réinjecter tout en haut, sur l'arbre à cames ; la 13, quatre cylindres, seize soupapes arbre à cames en tête et huit bougies, des accélérations foudroyantes.

Peut-être la plus fabuleuse des Bugatti, la méconnue, celle qu'on n'a pas su regarder et pourtant ! La 13 qui fut appelée « Brescia » dès 1921, la quintessence de la finesse des dessins d'Ettore Bugatti. D'habitude l'évolution sacré les modèles d'après ; cette fois c'est l'inverse. La plus pure, la plus fine, la plus légère et peut-être la plus efficace des Bugatti compte tenu de sa date de naissance et de ses rivales, compte tenu des années où elle fut dessinée, inventée, pensée puis créée. Ettore Bugatti a créé le chef d'œuvre vers ses débuts.



Un grand nom !

Engrener les vitesses, rapidement et enfile la quatrième qui empêchera les surrégimes, c'est calculé pour, Bugatti y a pensé. Quelle finesse, elle vire, glisse, ne s'arrête pas, enfile le virage puis le suivant, ne trahit pas, avertit, gronde et répond. Cette huile qui protège, enrobe, lubrifie, transmet son odeur, seule la 13 communique autant avec son pilote, son amant. Elle est le prolongement du corps, elle n'est pas un objet mais une manière de s'exprimer.

La 13 est certainement l'une des plus formidables automobiles jamais dessinées, robuste et si délicate elle est tout un bonheur qu'il est difficile de ranger au garage car alors elle vous regarde un peu triste l'air de dire :

- Alors, déjà fini, on ne roule plus !

Venue en Italie en 1921, se permettant de prendre les quatre premières places à Brescia, mieux que le tiercé, se voir offrir par le Patron le nom de la ville, prendre les proportions de la Rotonde, se glisser dans le moule de la bâtisse, il n'y avait qu'une Bugatti pour y arriver.

Née d'un crayon génial, elle est vélocité et ne chauffe jamais, elle ravit son pilote et l'emmène loin, très loin, là où les rêves de l'homme se fondent avec la machine...

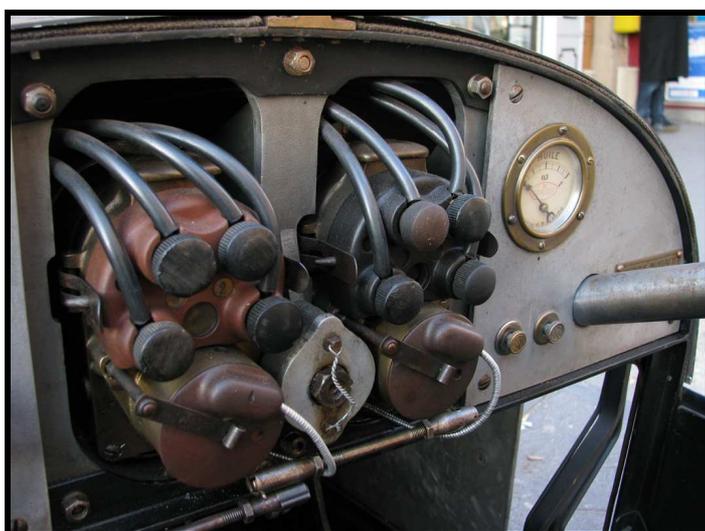
Voilà pourquoi j'ai acheté cette machine à Rétromobile en février 2008.

Depuis, elle a parcouru sans problème plus de 3000 kilomètres et le plaisir est fantastique. Sa maniabilité et sa fiabilité en font une automobile extrêmement ludique et merveilleuse à conduire.

Le point le plus inquiétant reste le freinage. Situés sur les roues arrière, les tambours ajourés sont plutôt qualifiés de ralentisseurs et pour peu qu'il pleuve...

Le moteur, très souple demande une montée rapide des rapports et permet à l'automobile de démarrer comme une fusée. La tenue de route est étonnante et la voiture ne surprend pas, elle glisse sur ses

pneus à talon gonflés à 4,5 kg. Il faut rester toutefois prudent mais la théorie d'Ettore Bugatti sur le déplacement de la masse dans les virages et le rapport avec la hauteur du châssis reste absolument sensible. Trop abaisser peut nuire à l'accrochage. Il faut se replacer à l'époque et tenir compte du revêtement de la route et de la qualité des pneus.



Le double allumage est testé à chaque démarrage en mettant à la masse l'une après l'autre les deux magnétos. Le double système assure de plus une garantie supplémentaire.

L'embrayage qui s'auto serre avec la vitesse du moteur (un peu comme le système des masselottes d'un phonographe à manivelle) permet de passer les vitesses sans double débrayage. Avec une huile 240 dans la boîte et le pont arrière tout fonctionne parfaitement

Le confort est meilleur qu'il n'y paraît. Bien sûr on ne se balade pas en « Royale » mais j'ai pu parcourir plus de quatre cents kilomètres en une étape sans ressortir cassé de la Bugatti. C'est appréciable. La direction reste une petite merveille de précision et permet de placer



l'automobile là où on le désire.

La qualité des métaux tant pour la fonderie que pour les aciers n'est plus à prouver et la construction de ces voitures était exemplaire. Le radiateur plus grand de la Brescia « modifiée » remplit bien son office et il ne m'est pas encore arrivé de faire chauffer la machine malgré plusieurs cols grimés à vive allure (on est en Suisse !). Le plaisir d'enfiler les lacets sans pannes est évidemment incomparable.

Le démarreur d'origine est bien agréable et la rapidité de la mise en marche, sans avoir à appeler l'essence est incroyable. Le rugissement du moteur est presque instantané et nul besoin de starter ou autre truc qui alourdirait l'auto (je plaisante !).



Le réservoir d'essence, pour amener le carburant aux deux carburateurs, se met sous pression au moyen d'une pompe à air à main en laiton puis une petite pompe à air mécanique mue par l'arbre qui conduit aux deux magnétos prend le relais. Il faut parfois resolliciter la première pour conserver environ 50 à 80 grammes dans le réservoir d'essence de soixante litres placé dans votre dos.



La consommation varie de dix à vingt litres au cent suivant l'utilisation du moteur. Le vilebrequin de ma machine est démontable pour mettre le roulement central. En effet le vilebrequin repose sur trois paliers, un palier lisse à l'avant et deux à rouleaux derrière (pas sur les premières Brescia). Les bielles sont réglées. La lubrification des pieds de bielles se fait par de petits jets d'huile sur les masselottes percées du vilebrequin. La rotation des masselottes conduit l'huile aux pieds de bielles. Simple et semble-t-il efficace !

Des poussoirs en demi-lune agissent sur les seize queues de soupapes pour les attaquer bien droit.

Bref, on le voit une machine merveilleuse qui fut mon rêve de gosse. Elle est tout à la fois sophistiquée et simple et me permet de redevenir un grand enfant. Je ne m'en prive pas !

Alexis Couturier



A — DESCRIPTION DE LA VOITURE

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Moteur, quatre cylindres monobloc
Alésage 69 mm.
Course 100 mm.
Cylindrée 1495 cmc.

Graissage, sous pression et centrifuge.

Refroidissement par eau, avec radiateur à grande surface et pompe de circulation.

Embrayage, à disques multiples en fonte et acier. **Brevet Bugatti**.

Changement de vitesses, à deux balladeurs, 4 vitesses et marche arrière.

Transmission, par arbre à cardans (2 joints américains Spicer).

Pont arrière, par engrenages coniques avec différentiel.

Frein au pied, à l'arrière de la boîte de vitesses.

Frein à main, dans des tambours fixés sur les roues arrière, fonctionnant dans les deux sens.

Direction, irréversible à vis sans fin et roue hélicoïdale.

Suspension avant, par ressorts semi-elliptiques.

Suspension arrière, **brevet Bugatti**, permettant une tenue de route impeccable aux plus grandes vitesses.

Amortisseurs Bugatti, fonctionnant dans les deux sens.

Roues amovibles métalliques et Pneus 710x90.

Voie, 1 m. 150.

Empattement { type 13, court : 1 m. 950.
type 22, 3 places : 2 m. 400.
type 23, 4 places : 2 m. 550.

Consommation, aux 100 km. } essence : 8 litres,
huile : 250 grammes.

Eclairage et Démarrage électriques.





INVITATION

Dîner traditionnel de Noël 2008

Pour célébrer dans la Joie et la Convivialité
les Fêtes de Noël et de Fin d'Année

Le Dîner des EBA

se tiendra le

Samedi 6 décembre 2008 à 19 heures

Restaurant Bar Lounge 55B

20 rue du Marché

67210 OBERNAI

MENU

Kir Royal au Pain d'Épice

Foie Gras de Canard "Maison" - Toast
Un verre de Vendanges Tardives de Fischer à Beblenheim

Coquille St Jacques au Pinot Noir
Pinot Gris de Klippfel à Barr

Civet de Sanglier et sa Garniture
1/4 de Bordeaux Château de Lussac

Assortiment de Fromages

Bûche Glacée au Coulis de Fruits Rouges
Eaux - Café

Une Coupe de Champagne Mumm

INSCRIPTION

Je soussigné m'inscrits pour participer au Dîner de Noël du 6 décembre 2008, au Bar Lounge 55B à Obernai
Le prix du repas, tout compris, est fixé à 30 € par personne, pour les Membres EBA à jour de la cotisation
et leurs conjoints. Pour les non-Membres EBA, le prix est fixé à 50 €.

NOM / Prénom

N° Adhérent

Téléphone / e.mail

Nombre de personnes

à 30 € =
(ou 50 €)

Somme à payer en €

Cette inscription est à transmettre, accompagnée du règlement de la somme ci-dessus,
avant le 28 novembre 2008 impérativement

à Michel WEBER, 27 rue de Meistratzheim F 67880 KRAUTERGERESHEIM

Tél. +33 (0)388 95 73 77 - e.mail : web.michel@wanadoo.fr

Date & signature