

BULLETIN BUGATTI

NUMERO 67

MOLSHEIM Décembre 2012



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

*Joyeux Noël
et
Bonne et Heureuse
Année 2013
la rédaction du E-Bulletin*

Joyeux Noël



Il y a quelques jours, Saint-Nicolas est passé avec ses "maennele" entre des sapins déjà décorés, des guirlandes illuminées, quand les villes et les campagnes ce sont faites belles. Pour le 24 décembre, je souhaite que le Père Noël dépose, à votre intention, près de la crèche, de jolis paquets enrubanés contenant beaucoup de joie et de paix à partager entre petits et grands.

JOYEUX NOËL !

Et, à quelques heures de l'année nouvelle, qui connaîtra notre 30^{ème} Festival Bugatti,, recevez nos meilleurs vœux. Que 2013 soit pour vous, votre famille, vos amis, pleine de légèreté et surtout, qu'elle vous connaisse tous en bonne santé et sans trop de tracas, de telle sorte qu'elle vous permette d'avoir du temps devant vous, afin que vous puissiez profiter de vos précieux "jouets" à quatre roues.

BONNE ET HEUREUSE ANNEE !

Gérard Burck, Président

Excursion et visites du 11 novembre

(Suite de l'article paru dans le EBULLETIN 6612 F)

Quittant Speyer, nous sommes arrivés en début d'après-midi, après quelques minutes de route, au "Hockenheimring - Baden-Wurtemberg". Nicolas gara facilement son bus devant le "Motor Sport Museum", à quelques pas des tribunes du "Ring" proprement dit et s'acquitta rapidement des formalités d'accueil et d'entrée. Nos deux guides qui nous attendaient, se présentèrent et nous voilà à l'intérieur du musée.



Ce bâtiment offre une surface d'exposition de 2200 m² et dispose de plus de 300 objets exposés. Ses modèles couvrent pratiquement toutes les époques des sports mécaniques. Ce musée, ouvert en 1986,

abrite l'une des plus importantes collections européennes de motocyclettes de compétition. On y trouve également des voitures et des motos de course historiques, ainsi que des voitures de sport appartenant à l'histoire récente du sport automobile. Avant de nous lâcher dans le musée, nos deux guides présentèrent le circuit, son historique, son organisation et son fonctionnement.

Le "Ring" fête cette année son 80^e anniversaire, le circuit ayant été ouvert le 29 mai 1932, lors de la première course de motocyclettes à Hockenheim. Nos guides nous commentèrent les diverses évolutions géographiques du circuit sur un plan mural. Actuellement, le circuit de F1 mesure 4574 m, le petit circuit 2604 m et le circuit Est 3084 m, pour une largeur de piste allant de 8,50 à 18,50 m maximum. Le circuit comporte 17 courbes et 6 lignes droites.

La vitesse la plus rapide atteinte à ce jour s'élève à 330 km/h à la fin de la "Parabolika". Le record du tour en F1 appartient depuis 2004 à Kimi Räikkönen sur McLaren MP4 avec 223, 182 km/h. En DTM (Deutsche Tourenwagen Masters) le record du tour est détenu par Paul Di Resta qui, en 2008, boucla un tour à 171,815 km/h en Mercedes Benz.

Le "Hockenheimring" comporte également une portion de piste dédiée au Dragsters, d'une longueur de 1/4 de mile, soit 402,33 m. Le record de vitesse sur cette distance appartient depuis 2008 à un sujet britannique Andy Carter à 506,79 km/h dans la catégorie "Top Fuel".

Après cette présentation "théorique" du circuit, nos guides nous emmenèrent à l'"Espace VIP" situé au sommet de la tribune Sud à 20 m de hauteur. Nous découvrons une vue unique sur près de 75 % du circuit, notamment la ligne de départ, l'allée des stands, l'ensemble du "Motordrom" et encore les différents salons de réception ou se croisent VIP, stars et ... starlettes lors des nombreuses manifestations sportives.

D'après nos guides, 40 journées par an sont occupées par la F1, les DTM, IDM, Dragsters. Plus de 100 journées sont consacrés à d'autres manifestations automobiles et 170 journées connaissent des activités diverses, sans liens directs avec le sport automobile (par exemple des concerts, des foires, des visites touristiques). Toutes ces manifestations drainent environ 700 000 personnes par an. Redescendant sur la piste, notre chauffeur Nicolas nous informe que ce qui n'était pas encore possible la veille, le sera exceptionnellement aujourd'hui, grâce à la médiation de nos deux guides.

Rencontre avec une « vieille connaissance », Matthias Meckel, un peu perdu de vue ces dernières années. Il est à présent Chargé de clientèle au Musée de Speyer.

Il nous a présenté une automobile d'exception : la Mercedes 500K du Roi d'Irak, carrossée par Erdmann&Rossi en 1939;



Dans le même hall, surplombant la Mercedes, on pouvait admirer la navette spatiale russe de l'époque où la concurrence était âpre entre USA et Russie.

C'est ainsi qu'aura lieu cet après-midi un "tour" des circuits, en bus certes, mais qui permettra aux "Enthusiastes" de parcourir le circuit de F1, ainsi que le petit circuit et le circuit Est. Nous avons également emprunté l'allée des stands. A la sortie de celles-ci, nous avons dû laisser passer "plus petit" que nous, à savoir quelques Porsche privées dont les pilotes, sous le contrôle de l'ADAC, participaient à un stage de pilotage pour apprendre à maîtriser des situations extrêmes de risques routiers, ainsi qu'à parfaire, lors de séances de roulage, la sécurité et à favoriser celle des autres usagers. Lors de cette "promenade en bus" sur le "Hockenheimring", nous avons aussi pu apercevoir "de l'intérieur", d'abord les boxes-atelier, puis toutes les annexes



D'après discussions techniques devant l'exposition des motos MÜNCH Mammuth, une collection sans équivalents.



annexes officielles. Finalement, retour au "Motor Sport Museum".

Au moment de prendre congé de nos deux guides, je leur adressait les vifs remerciements des EBA pour cette visite guidée du circuit que les Enthousiastes purent effectuer grâce à l'intervention discrète de Nicolas, notre chauffeur. Il s'ensuivit encore une visite libre du musée, regorgeant de motocyclettes anciennes, rares, parfaitement entretenus, illustrant des évolutions technologiques surprenantes.

Le trajet du retour se fit sans encombre par l'autoroute et, à l'heure prévue et annoncé dans notre chauffeur, nous étions de retour au Pur Sang à 19h00. Nicolas pris congé de nous et je lui adressait chaleureusement les vifs remerciements de la part de l'ensemble des passagers enthousiastes et pour la qualité de ses services et son amabilité.

De réitérais encore mes remerciements aux participants, aux organisateurs, et rappelais à tous que notre dîner de Noël se tiendra le 8 décembre à 19h00 au restaurant « Villa Schmidt » à Kehl.

Finalement, les inséparables se retrouvèrent près du bar des victoires au Pur Sang pour partager un moment de convivialité autour du verre de l'amitié qui, conformément à la tradition, fut levé à la santé de la Marque. GB



FESTIVAL 2013

Faut-il rappeler que le Festival 2013 sera le trentième du nom ? En effet même si le cycle des Festivals a débuté avec celui de 1982 et que nous devrions déjà fêter le 32^{ème} du nom, il faut rappeler qu'au cours des années, par deux fois en 1987 et en 1995 s'est tenu une Rencontre Internationale en Alsace, organisée par la Fondation Bugatti, remplaçant ainsi deux des Festivals.

En 2013 ce sera également le Centenaire des moteurs Bugatti 16 soupapes. Dans cette perspective, Patrick Friedli, administrateur du CBF et membre EBA, organisera en Alsace au moment du Festival, un rassemblement de Brescia et assimilés, appelé «Solo Brescia», qui se joindra au Festival du 13 au 15 septembre prochain.

Feuilleton fiction



Mutation d'un style - Chaînon manquant

Sur la feuille recto-verso jointe, vous trouvez la suite #14 de la fiction-feuilleton.

Avertissement : Pensez qu'il s'agit toujours d'une situation imaginée !

Dîner de Noël et de Fin d'Année des Enthousiastes Bugatti Alsace

Joyeux Noël 2012

Bonne Année 2013

Boissons

Pinot Gris „ de Klippel à Barr ”

*« Moment de Plaisir »
Rouge ou Rosé
Pays d'Oc*

Café, Crème de Mirabelle

Café, Espresso



Menu

*Apéritif Maison
Crémant d'Alsace
Mignardises*

*Duo de Coquilles St. Jacques
et de Foie Gras poêlé
Accompagnements*

*Filet de Boeuf aux Girolles
Pommes de terre au Romarin
Panier Provençal*

Assortiment de Fromages

Assiette Gourmande



Kehl/Rhein (D - sw)

Création Fakenign

Ce traditionnel dîner de Noël et de fin d'année se tient tous les ans dans un restaurant choisi sur proposition d'un des Administrateurs dans une commune ou un village différent.

En cette année 2012, nous avons eu le plaisir et le bon flair de suivre les conseils de Michel Weber. Il avait proposé, comme chacun le sait, de se rendre dans la ville de Kehl, cité allemande située sur la rive droite du Rhin à quelques kilomètres de Strasbourg. Le restaurant « Villa Schmidt » est géré par notre membre Daniel Irion, bien connu par ses restaurants à Obernai.

La villa fut construite en 1914 sur des fondations d'une forteresse due à Vauban en 1683. Elle est adossée directement au Parc des Deux Rives transfrontalier à proximité de la passerelle éponyme.

Notre dîner a eu lieu le 8 décembre dernier à partir de 19.00 heures dans deux salons contigus de l'étage.



La tables festives dans les salons de la « Villa Schmidt » aux convives attablés dans une ambiance chaleureuse.

A l'heure prévue, les cinquante convives prirent place, accueillis par une flûte de Crémant accompagnée de mignardises. Tous appréciaient l'ambiance feutrée et chaude en opposition totale avec le climat régnant dehors. Comme depuis quelques années, un petit jeu permettait de « booster » la convivialité. Sur deux cartes de menu des erreurs difficilement décelables permettait de révéler les deux heureux gagnants d'une impression digitale de dessins inédits de P. Kestler. L'une allait à Mme Friederich, l'autre à Germain Weiss.

Le repas exquis, bien élaboré, accompagné de vins soigneusement choisis, ne pouvait que susciter des éloges unanimes. Nous pensons que notre ami Daniel devait être ravi de ce constat.

Bien après minuit, nous étions bien obligé d'affronter à nouveau les rigueurs de cet hiver précoce. PK



L'assiette bien présentée avec son splendide steak aux girolles accompagnées de légumes et de pommes de terre (si, si, ce sont des pommes de terre !)

RALLYE DES CLUBS DE MARQUE - ALSACE 2012

Le Club Bugatti France avait déjà organisé en octobre 2001 le XI^e rallye des Clubs de Marques en Alsace du Nord, entre Niederbronn, Reichshoffen (Siège de De Dietrich) et Molsheim, la Patrie des Pur-Sang Bugatti.

Du 24 au 26 août 2012, le Club Bugatti France, sous la présidence efficace de Daniel Marachin, membre des EBA, est revenu en Alsace pour organiser la XXII^e édition de ce Rallye. Le Club des Marques a été créé le 4 février 1970 par cinq clubs fondateurs : "les Amis de Delage", le Club Bugatti France, "l'Amicale Salmson", le "Club Hispano Suiza" et le Club des Propriétaires de Bugatti". A ce jour onze clubs font partie de l'association, s'y étant rajouté : le Club Delahaye, "l'Amicale Facel Vega", le Club Hotschkiss, le "Club Lorraine Dietrich", "les Doyennes de Panhard-Levassor", le "Club Talbot" et les "Amis de Gabriel Voisin", cela fait une Association de près de 2200 membres.

Ce XXII^e Rallye était basé à Munster, à l'excellent Hôtel Restaurant Spa "Verte Vallée" ***, qui était entièrement occupée par les équipages (185 personnes) avec 83 automobiles participantes (la plus importante participation). Ces dernières, dont 30 Bugatti, bénéficiaient toutes les nuits du parking éclairé et gardé de l'hôtel.

Rappelons, que les familles Bugatti Michel et Monique sur Type 30 Sport Usines 1922 et Caroline avec Cyrille et Aby sur Type 40 Coupé Gangloff 1926, ont fait l'honneur à l'ensemble des équipages de participer à l'intégralité de cette manifestation. Ils en furent chaleureusement remerciés pas tous. Pour mémoire, l'Hôtel Verte Vallée fut également le siège du "Grand Rallye International Bugatti Alsace 1987" (GRIBA) organisé par la Fondation Bugatti (présidée par Roland Wagner) avec la participation efficace des Enthousiastes Bugatti Alsace. Quarante vingt dix huit équipages s'y étaient inscrits.



Les passionnés de belles mécaniques ont profité des routes sinueuses des Hautes Vosges, du Piémont viticole, notamment de la Vallée Noble, pour faire vombrir leurs voitures. Une étape à Mulhouse a permis aux équipages de voir, ou de



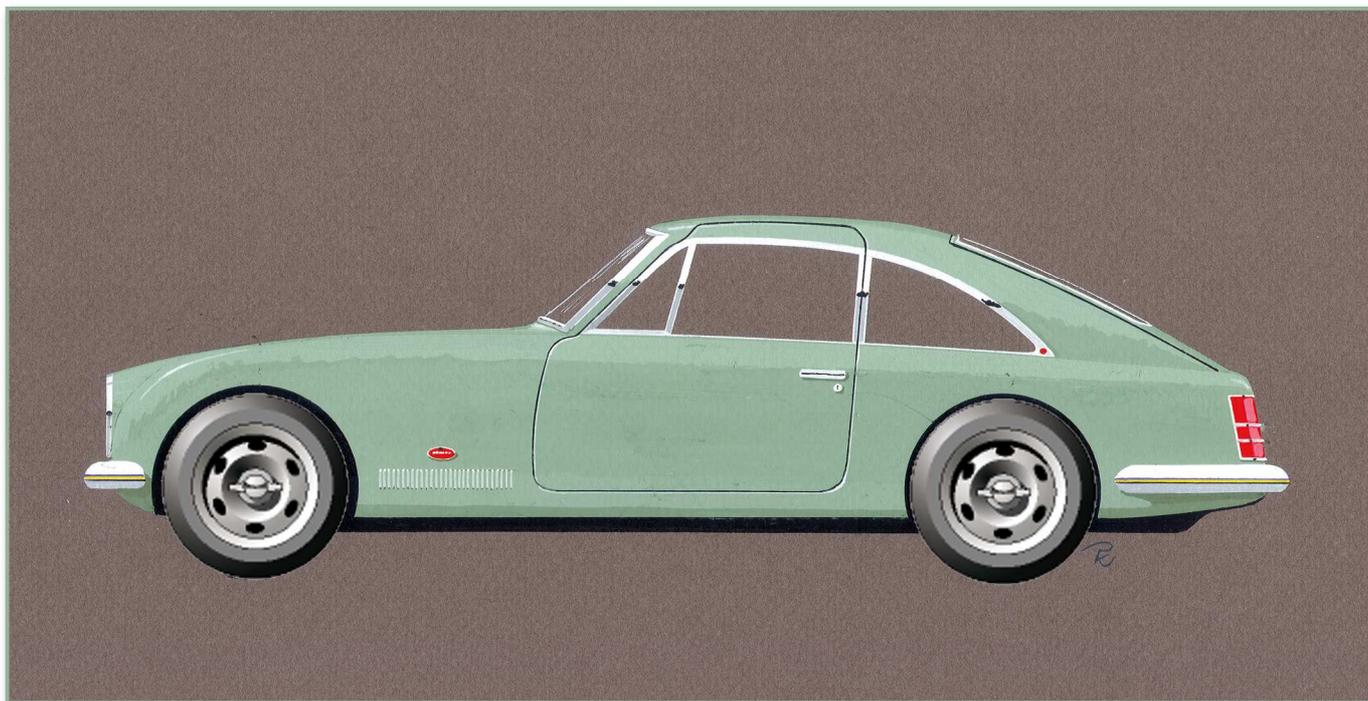
revoir, la plus belle collection d'automobiles au monde et surtout de découvrir les "trésors cachés" du "Musée National de l'Automobile - Collection Schlumpf" ... les réserves, dont la visite guidée par Pat Garnier et Jean Pascal, entre autres, fut un grand moment d'histoire et d'émotions.

Le Rallye fut clôturé à Colmar, que les équipages atteignent via le Col du Wettstein et Kaysersberg. Lors du déjeuner de clôture, servi dans les salons des "Catherinettes", le Président Marachin, entouré de son équipe d'organisation, fut vivement et largement ovationné par l'ensemble des participants pour la qualité parfaite de ce XXII^e Rallye des Marques. GB

Quatre belles et emblématiques Bugatti, qui ont participé au Rallye des Marques, dont la 30 de Michel, la 40 de Caroline et la 40A de Jeannine Wurmser.

En bas de page, une Delahaye et un cabriolet Talbot avec sa carrosserie flamboyante comme les carrossiers français savaient les faire dans années 45/50 et la trop confidentielle Salmson de 1954.





La calandre et une modernisation de celle du type 88SL. Elle prend à présent toute la largeur de la proue en incluant les projecteurs antibrouillard, les clignotants et partiellement les projecteurs principaux. Le grillage chromé inonde à présent l'ensemble de l'ovale de la calandre, y compris le fer à cheval, qui devient une simple baguette chromée appliquée sur le grillage. La prise d'air du capot se restreint ici à un simple élément décoratif, étant donné un meilleur réaménagement du volume intérieur du compartiment moteur. Un élément qui influe toujours l'aspect général de la voiture reste la forme et le dessin de la jante. Jusque là, les Bugatti d'après-guerre ont sans exception été équipés de roues à rayons métalliques, ce qui leur confèrait une certaine légèreté sportive. La 89 reçoit des jantes en tôle d'alliage léger avec fixation centrale à écrou papillon, identiques à celles utilisées sur l'unique Type 86S LM. Ces jantes donnent au Type 89 un aspect plus massif tout en préfigurant l'utilisation imminente de roues en alliage léger coulé, dont Bugatti fut l'instigateur dès 1924 avec son Type 35.

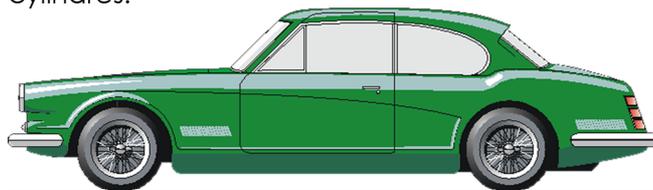
Comme ce fut toujours le cas chez Bugatti, la numérotation de type se faisait en fonction de la chronologie du début de l'étude du modèle concerné, ce qui a souvent débousollé celui qui voulait se retrouver parmi tous les symboles numériques et alphabétiques utilisés. Ainsi certaines quatre cylindres se promenaient allègrement parmi des huit cylindres et même côtoyaient des modèles de grand prestige (un

exemple, la 40 est une petite quatre cylindres qui précède la 41 huit cylindres «Royale» qui elle est suivie par un projet de moteur marin type 42). C'est ici que nous allons maintenant entamer la suite de la lignée des huit cylindres avec le Type 90 de 1961.

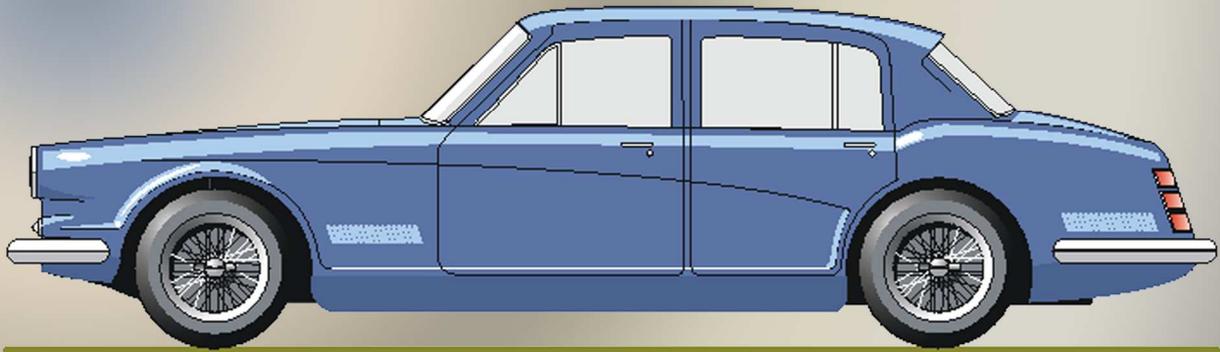
Type 90 - 1961

Considérant ce qui précède, on comprend mieux que cette huit cylindres a été étudiée en même temps que la sportive 88SL. D'ailleurs certains détails de style visualisent cette affirmation, bien que les volumes plus amples du Type 90 modifient virtuellement ces similitudes.

Afin de signaler à présent le bien-être économique à Molsheim, le Type 86 sera remplacé par le Type 90 en 1961. La voiture est juste prête pour le Salon de Paris en octobre. Dans un premier temps, seule une berline sera commercialisée avec des caractéristiques très voisines du type 86. Peu de changement du côté châssis, si ce ne sont des adaptations des applications fructueuses pratiquées sur les châssis des quatre cylindres.



Le Coach 90 produit en nombre restreint par le carrossier colmarien Gangloff, reprend une découpe des glaces latérales proche de celle du Type 50 Profilé de 1930. Gangloff reprend également l'habitude de baptiser le modèle avec un nom emblématique, ici «Climont», qui est celui d'une montagne caractéristique des Vosges moyennes.



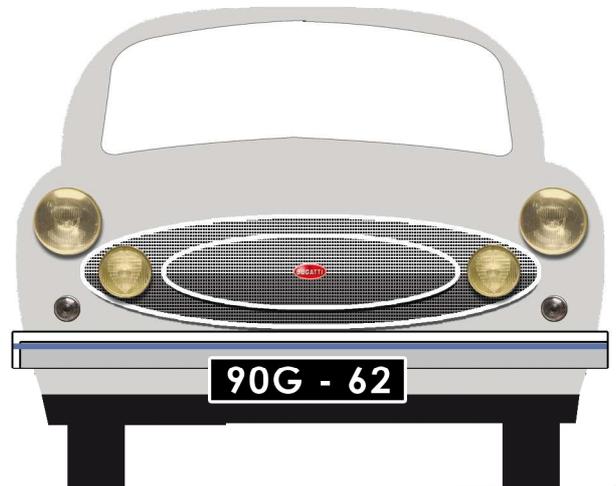
Même si la carrosserie de cette berline Type 90 s'inspire du prédécesseur 86, son profil est moins pataud en raison de la reprise de la décoration dynamique du flanc et de la nouvelle implantation des projecteurs principaux.

Côté carrosserie on trouve des ressemblances avec son prédécesseur dans les formes de tout l'avant, de la découpe des glaces latérales et des portières, qui rappellent celles de la 57 Galibier 1939. L'arrière accuse le plus fort changement. Le pavillon fuyant s'arrête net, en prenant la forme d'une visière au-dessus de la lunette, qui précède un couvercle de coffre classique. La ligne des ailes ponton, qui prend à présent son origine avec le projecteur, garde son brossage à l'arrière, qui glisse vers la poupe en atteignant son sommet au droit de l'axe de la roue arrière. Elle se termine en moignon d'aileron comme sur le Type 89 contemporain. Son arrête finale héberge des feux identiques. Le flanc lisse est décoré par un léger pli, qui rappelle celui des types 50 et 57 d'avant-guerre, et de deux séries d'ouïes d'aération situées derrière les roues. De larges pare-chocs chromés soulignent la proue et la poupe en les enveloppant complètement.

Les jantes à rayons à verrouillage central restent l'équipement de série. La face avant subi un remodelage profond. Puisque les projecteurs sont à présent monté au sommet des ailes, la partie centrale est complètement dégagée et se prête admirablement au montage d'une calandre ovale très large. Elle est entourée d'un jonc chromée et son centre est muni d'un grillage également chromée. Aux deux extrémités sont montées des projecteurs antibrouillard reliés par une massive poutre chromée supportant en son centre la plaque ovale de la Marque. Finalement cette carrosserie n'est pas à vrai dire, ni plus élégante, ni plus sportive, que celle du Type 86 tant décriée, mais elle est plus à la mode, une transition en quelque sorte. A nouveau, Gangloff de Colmar entame une collaboration avec Molsheim, en proposant dès le début de 1962 un coach sur la même base.



La face du Type 90 berline se caractérise par sa calandre ovale parfaitement au goût du jour, même si elle est un peu massive (comme sur la Delahaye 235)



Cette lourdeur est un peu atténuée par la disposition choisie par Gangloff, mettant la décoration pleinement au service de l'oval de la Marque.