BULLETIN BUGATTI

NUMERO 73 MOLSHEIM Juin 2013

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

Excursion-découverte de Printemps

Samedi 22 juin 2013

Président des EBA Gérard BURCK

****

Chers lecteurs et Bugattistes,

Vous venez de recevoir une édition spéciale «Sortie piquenique de Printemps», ce dernier qui nous a fait attendre plusieurs mois avant de révéler enfin qu'il pouvait encore exister.

Nous avons décidé de vour avertir à temps par cette missive extra de la tenue imminente de cette tradition conviviale qui existe depuis de longues années.

Nous pensons qu'après une si longue attente à voir revenir le soleil, vous serez sans doute attirés par une sortie vers une région d'Alsace, un peu délaissée, en raison de l'attrait indiscutable du centre de l'Alsace. Comme indiqué dans le communiqué, il y aura des visites incluses qui intéresseront plus spécialement les dames ou les messieurs.

Alors, ne vous privez pas de ces moments plus calmes et plus rapprochés qui sont inhérentes à une telle sortie. Et puis, comme dit, nous accepterons avec grand plaisir des voitures d'autres constructeurs.

Nous vous attendons !

Dans un autre ordre d'idée, nous voudrions revenir sur le fait que le dernier numéro avait une double numérotation : avril / mai combiné.
Il est fort possible que lors de la rentrée, cette façon de faire deviendra une habitude. Nous pensons à deux numéros combinés, octobre / novembre, tout en gardant un numéro singulier pour Noël et Nouvel An. Après, nous verrons.
Beaucoup de temps doit également être consacré à l'édition en langue allemande dédiée à nos lecteurs suisses, autrichiens et allemands.

Le fait que très peu de lecteurs se manifestent pour apporter une critique négative - ou peut-être - positive, ne nous encourage pas à dépenser tout notre temps pour imaginer un contenu intéressant, surtout que ces derniers temps le sommaire était amplement réservé à des chroniques nécrologiques.
Soyez suffisament attentif également aux communications qui paraissent dans notre site internet.

Et puis, il ne nous restent que 80 jours avant le début du trentième Festival à Molsheim.

Restons positifs en vous souhaitant bonne lecture de ce numéro, avec nos souhaits de passer de bonnes et heureuses vacances.

Vive la Marque !

XXXe FESTIVAL BUGATTI MOLSHEIM 2013

Régulièrement l'envoi des bulletins d'inscription au Festival annuel prennent du retard, mais soyez rassuré, les dates ne subiront pas de décalage, seul le déroulement habituel subira quelques arrangements.
Comme vous le verrez plus loin, ce 30e Festival Bugatti se devait de se mettre au diapason de la participation à la Rencontre « Solo Brescia » organisée par notre ami et bugattiste (depuis la nuit des temps) Patrick Friedli.
« Solo Brescia » passera toute la semaine précédant notre Festival en Alsace, en proposant à ses participants des événements sportifs, culturels et historiques de notre région. Il se joindra ensuite au Festival Bugatti à partir de vendredi le 13 septembre en début d'après-midi. Rappelons que Patrick a réussi l'exploit de faire venir, inscrits depuis plusieurs mois, 35 (peut-être même 40) Brescia et Brescia modifié venant de tous les continents.
Dans cette optique notre programme a dû être adapté pour garantir à « Solo Brescia » pendant le Festival des prestations adaptées (pour éviter les doubles itinéraires).
C'est une des raisons pour ces informations tardives, des mises au point étant nécessaires avec les administration et les prestataires de services.
Les bulletins d'inscription vous parviendront très prochainement au moyen d'un envoi séparé, par mail ou par la poste selon les cas.

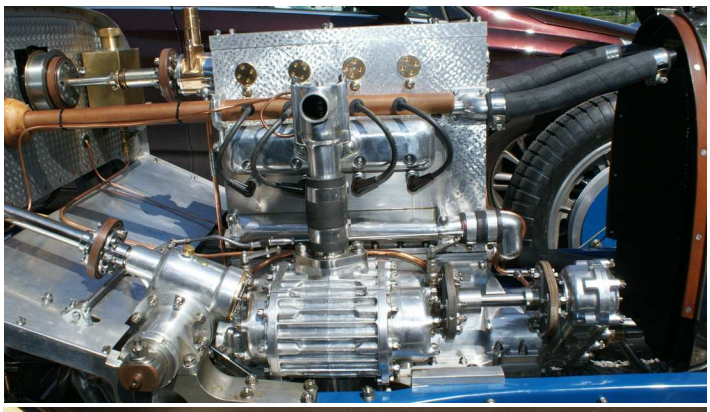
PROGRAMME
DU XXXe FESTIVAL BUGATTI MOLSHEIM 2013

(des modifications mineures peuvent intervenir)

Vendredi, 13 septembre	13 H à 18 H Accueil des participants à la Metzig à l'étage, parkings temporaires sont prévus Dépôts des remorques et des voitures tractrices possibles au jardin de Pur Sang. 16 H « Solo Brescia » rejoint le Festival Cérémonie au Cimetière de Dorlisheim auprès des sépultures Bugatti 16 H 30 Promenade vers Obenheim chez « Art of Racer » - trajet AR env. 70 km Repas des retrouvailles (buffet) sur place
Samedi, 14 septembre	8 H 30 Pur Sang, départ de la promenade vers le Nord de l'Alsace (trajet AR env. 200 km) 12 H Repas sportif à la Base de Drachenbronn 15 H Retour vers Molsheim et les Hôtels 18H 30 Embarquement dans les bus, soit à l'hôtel à Ottrott, soit au Pur Sang 20 H 00 Dîner spectacle international au Royal Palace à Kirrwiller Retour à Ottrott et Molsheim vers 2 H du matin
Dimanche, 15 septembre	10 H Présentation publique de toutes les Bugatti au Parc des Jésuites Trophée Fondation Bugatti et Trophée Lalique 12 H Vin d'Honneur du Député-maire de Molsheim, Hôtel de la Monnaie 13 H Repas de clôture, Hôtel de la Monnaie 14 H Palmarès 16 H Visite du site de Bugatti Automobiles SAS (entrée strictement réservée au participants munis du badge Festival)

REUNION MENSUELLE EXCEPTIONNELLE AU PUR SANG 25 MAI DERNIER

Il est de coutume de présenter une Bugatti d'un membre régional, au moment de la réunion mensuelle du mois de mai, surtout quand il s'agit d'une acquisition récente.
Comme le temps était (très) incertain pendant toute la semaine et même depuis des mois, alliant la pluie et les basses températures, il était plus qu'incertain qu'aucun propriétaire n'allait s'aventurer à une sortie de garage. Ceci était valable pour la récente acquisition d'un régional.
Pourtant, notre Patron a sans doute dû intervenir auprès de St Pierre, qui nous a fait profiter d'une des plus belles journées du mois de mai.
Néanmoins, la Bugatti que nous attendions ne nous a point rejoint : dommage.
Par contre notre attente qui semblait vaine, ne nous a pas déçue !
Coup sur coup deux Bugatti arrivent, d'abord la 37A en châssis roulant de notre Administrateur Arsène Munch, puis une 57 Ventoux qui n'est pas passée inaperçue avec ses deux nuances de couleur verte.
Dans un premier temps, tous se jetèrent sur la 37A, resplendissante sous le soleil comme un bijoux.
Puis la 57 devait être prise sous la loupe. Ce fut notre ami Jean Louis Kenck qui l'a acheminée, encouragé par son nouveau propriétaire lointain (Papeete, Tahiti) Xavier Feidt, fidèle immuable des Festivals.
Par la suite, tous les appareils photo devinrent incandescents suite aux rafales des images prises.
Nous vous laissons admirer les images importantes ci-contre et, en plus grand nombre sur notre site internet.
Après un double baptême des Bugatti avec un versement de quelques goutes de Crémant Klingenfus dans leurs radiateurs, une petite promenade allait du Pur Sang au rond-point de Dorlisheim, devant le Château St Jean, au Parc des Jésuites, près des monuments Bugatti, sur la Place de l'Hôtel de Ville et finalement à la Chartreuse.
Dans la Ventoux, avec Jean Louis au volant, prenaient place Jean Pierre Ferre pour les photos, et sur la banquette des Présidents, Gérard Burck et Michel Weber. Le passager de la 37A, exposé à l'air et à la vue tous, fut Paul Kestler.
L'après-midi prit fin au Pur Sang avec des commentaires aussi techniques qu'anecdotiques, tout en épuisant les bouteilles de Crémant du baptême.



Le baptême de la 37A d'Arsène Munch avec le versement d'une gorgée de Crémant d'Alsace dans le cadre de l'Hostellerie du Pur Sang. L'officiant était - obligatoirement - notre Président Gérard Burck.
Les deux Bugatti devant l'entrée historique de la Hardtmuhle.

UNE TRADITION POURRAIT REPRENDRE

Face à la Mairie de Molsheim se trouvait un point de rencontre inévitable des Bugattistes de toutes provenances, bien avant les années 70 : c'était le « Cheval Blanc » d'Eugène Ferrenbach. Pendant de longues années l'établissement restait fermé et abandonné, pour le plus grand malheur des Bugattistes. Bien qu'un essai d'ouverture de courte durée ne contentait que peu de gens.
Maintenant le restaurant a réouvert ses portes, exploité par un couple d'autochtone. Bien que rebaptiqé en « S'Molsemer Stuebel », le cadre est presqu'à l'identique, la cuisine suit le mouvement. Espérons que les anciens Bugattistes fidèles retrouveront le chemin de leurs souvenirs.

Feuilleton fiction

Mutation d'un style - Chaînons manquants

Sur la feuille recto-verso jointe, vous trouvez la suite #18 de la fiction-feuilleton.

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

*** ** * ** ***

Avec ce numéro nous sommes pratiquement arrivé
à mi-chemin de mon élucubration qui se veut la plus proche
d'une éventuelle et possible réalité.
A mi-chemin, pourquoi ?
Notre histoire débute avec l'avènement du Type 73 en 1947
et se clôturera avec un dernier prototype 116SC en 1999.
Bien sûr, une multitude d'autres voies se seraient ouvertes
au cas où la dynastie Bugatti aurait survécue
aux malheureux revers de son destin.
Avec l'espoir de pouvoir continuer à retenir votre intérêt et votre curiosité,
rappelons que tous ces projets ont été dessinés
aux époques correspondantes aux dates indiquées,
mais rafraîchies avec les moyens actuels.
Paul vous souhaite le meilleur de tout cœur.

MA PREMIERE «BUGATTI»

Alexis COUTURIER

Ne rêvez pas, c'est moi qui rêvais. Déjà môme je me penchais sur des pistons pour en étudier la « texture » et mon phantasme était de démonter le moteur du vélomoteur de ma tendre et douce d'alors, celle qui allait devenir ma femme et le rester, pour en comprendre le fonctionnement (celui du moteur bien sûr). J'appris vite au demeurant qu'un moteur remonté laisse plus de pièces inutiles et qui traînent sur l'établi qu'avant le démontage. Mon établi était un banc de la cour au grand dam de ceux qui allaient devenir mes beaux-parents car, lorsque je quittais l'endroit, je laissais grassement et mes engins tournaient quand même, même si c'était parfois moins bien qu'avant. J'étais très fier de raconter à ma petite amie qu'on n'aurait pas pu vivre longtemps avec une machine « dans cet état là » et qu'après mon action salvatrice, l'engin fonctionnait enfin comme il faut. Et nous partions tous les deux pour de gigantesques balades à vélomoteur et en amoureux.

Nous étions de plus férus d'automobiles anciennes depuis que nous avions participé à un rallye dans le canton de Genève, sans permis de conduire (nous n'avions pas l'âge) et en passagers. Je me jurai alors de posséder une ancienne. Le temps dura trop longtemps avant que je grandisse, j'étais écolier et je décidai de me fabriquer l'engin inachetable.

Des roues de Vélosolex et un vieux vélomoteur fatigué et usé auquel je « piquai » le moteur acheté cinq francs chez Emmaüs, l'aide d'un ami qui souda le châssis, des panneaux de plastiques et un siège rouge : ma Bugatti était prête ! C'était la plus belle !

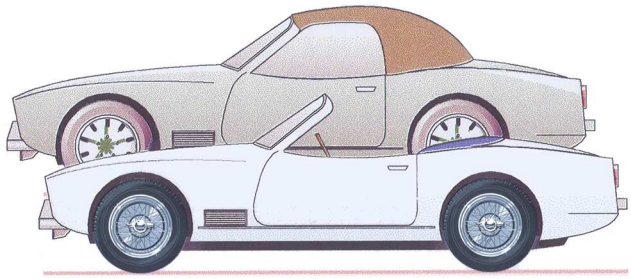
Puis un jour, en octobre mille neuf cent septante, pour le corso de ma bonne ville de Carouge on me demanda la « Bugatti ». J'acceptai tout de go, fier comme Artaban et engageai ma voiture de course. Heureusement, le défilé n'alla pas vite car mon embrayage s'était mis à patiner lamentablement et c'est là que je m'aperçu que je pouvais compter sur ma tendre et douce : elle poussa ma « Bugatti »… et moi…

Je gardai la première mais, pour des questions de place au garage à vélos, je dus démonter la seconde… Il en reste ces photos…

Une suggestion :
était-ce une « Butturier » ?

Finalement on aurait pu utiliser sans trop de difficultés l'ensemble du Type 93 SR. Mais on a opté pour un empattement réduit à 2,40 mètres, autre dimension traditionnelle de Bugatti. Pourtant, la parenté été évidente, bien que certaines proportions aient été modifiés. Elle est plus haute et la forme de la carrosserie est devenue un coach. La ligne de décoration en arrière de la glace de custode devient à présent une barrette chromée prolongeant la ligne du pourtour des glaces latérales.
L'élément de style le plus significatif est constitué par la calandre. Toute la partie avant de la proue de la carrosserie est tranchée net selon un plan vertical légèrement en retrait vers le bas. De ce fait apparaît une ouverture complète sur toute la largeur et la hauteur de la proue. Une fine grille laquée noir mat est montée en retrait. Quatre projecteurs ronds et les feux de signalisation rectangulaires et allongés accompagnent un ovale chromé fixé au centre, appliqué sur la grille. L'intervalle entre les projecteurs est renforcé sur le capot par des rainures triangulaires, s'estompant juste avant le pare-brise
s'estompant juste avant le pare-brise. Le pare-chocs est constitué de deux barres chromées horizontales, munies en leurs centres de gardes verticales. Le pan arrière se présente également avec des arêtes de coupe à angles aiguës. Cette base est soulignée par une barre chromée faisant office de pare-chocs. Des jantes en alliage léger à disques pleins sont uniquement percées de dix trous oblongs sur le pourtour et décorées d'une étoile à cinq branches, constituent l'équipement de base.

La proue très élaborée se situe très loin de ce que représente Bugatti dans la mémoire des anciens clients. L'heure n'est pas encore au style rétro-moderne.



Avec la complicité du carrossier Gangloff, Bugatti élabore à nouveau un cabriolet. En fait, comme par le passé, la transformation ne concerne que la partie supérieure à la ceinture de la caisse. Pour ce cabriolet, le client a le choix des jantes et souvent ce sont des roues à rayons qui sont choisis pour le plus grand bien de la sportivité de ces cabriolets.

Type 95 Avenue - 1972

En fait, le Type 95 n'est pas aussi éloigné de son prédécesseur que la première impression veut le faire croire. Si on s'est résolu à Molsheim de remplacer le Type 93, qui fut une réussite esthétique et commerciale, ce fut surtout pour lui donner un caractère plus « sérieux » afin de pouvoir s'introduire dans les tranches prestigieuses, réservées aux Mercedes de haut de gamme et aux Bentley, pour ne citer que ceux-la.