

Zeitschrift: Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française
Herausgeber: Le messenger suisse
Band: 37 (1991)
Heft: 30-31

Rubrik: Petite chronique

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

par Pierre Jonneret

La légende Bugatti.

Lorsqu'au printemps 1939, Jean Bugatti se tue sur une route d'Alsace au volant d'une bombe de



Albert J. cajolant sa Bugatti 46 carrossée par Weymann. Huit cylindres en ligne. Quatre carburateurs alimentés par compresseur. Phares Lucas "œil de crapaud", que l'on rangeait de jour dans un écrin pour les protéger des gravillons.

200 CV conçue par son père, c'est tout un monde tournoyant qui bascule, comme dans la Valse prémonitoire de Maurice Ravel. Ce monde, c'était celui des années folles, de Gatsby le Magnifique et de Carlos Gardel, des Arts Déco et de l'Exposition Coloniale, du Normandie et de l'Aéropostale, du Bauhaus et de Paul Klee.



Ettore Bugatti en fut sans doute l'image la plus frappante. Songez-donc : mêler l'industrie à la création artistique. Faire une véritable oeuvre d'art de la plus performante et de la plus chère voiture au monde : deux fois le prix d'une Rolls pour une Bugatti Royale. Pour mêler ainsi l'extravagance au génie mécanique, pour prendre ce risque de condotierre, il fallait être italien et milanais.

Quarante ans après sa mort, Ettore Bugatti est toujours présent dans le monde de l'art et dans celui de ce démon de la civilisation contemporaine qu'est l'automobile. Une Bugatti se négocie comme un tableau de maître et pourtant il en est encore qui sont capables de traverser la Suisse et les Alpes comme le firent récemment les cent voitures du Rallye qui relia les anciennes usines de Molsheim, près de Mulhouse, à la nouvelle usine de Campogalliano, près de Milan, où l'on espère ressusciter la marque.

Ettore Bugatti était le fils d'un ébéniste d'art célèbre, son frère, Rembrandt Bugatti, était un sculpteur animalier réputé dont on s'arrache aujourd'hui les petits éléphants de bronze, son fils Jean fut celui qui dessina les carrosseries les plus démentielles de la

marque, du coupé Napoléon d'Ettore à la Royale d'Elena Rubinstein. Ettore, lui, incorpore au moteur son sens artistique. D'abord le bruit, ou plutôt la musique : un huit cylindres en ligne d'une 46 ou 57 C chante comme les cordes d'un orchestre. Ensuite, la chose elle-même : le carénage en aluminium brossé de ces "usines" à chevaux-vapeur que sont les moteurs de la 41111 est digne d'être mis au Musée des Arts Contemporains. Ils enlèvent une voiture de 3 tonnes à près de 200 à l'heure (nous sommes en 1932 !), mais ils propulsent également jusque dans les années 1950 les autorails de la SNCF.

Bugatti ne fonde sa propre firme qu'à la veille de la première guerre mondiale. Auparavant, il travaille chez les frères Peugeot, à Montbéliard, où il crée la fameuse BB Peugeot, petite voiture économique destinée surtout à rendre service comme un bourricot ou un poney. Chez Peugeot, il rencontre l'ingénieur alsacien Mathys qui devait aussi réaliser sous son nom des voitures innovatrices. C'est à la course que Bugatti consacre ses premiers modèles à succès, et notamment la 35 normale qui apparaît au Grand Prix de l'Automobile Club de France, en 1924. Le "moulin" Bugatti y est déjà plus

qu'en puissance : 8 cylindres en ligne, un arbre à came en tête commandant 3 soupapes par cylindre, 2 ou 3 carburateurs Solex, Zénith ou, plus tard, Bugatti. Ces caractéristiques demeureront plus ou moins jusqu'aux derniers "tanks" sortis vers 1950 des usines de Molsheim, un modèle assez massif dont le génie aérien de Jean était, hélas, absent.

Ce qui fit, en 1924, le succès de la marque, c'était entre autres choses que, pour la première fois un particulier pouvait s'acheter une voiture de course et courir avec. Car les 35 étaient à vendre comme une Trèfle Citroën. On pouvait monter dessus des carrosseries de "ville" très effilées du genre torpédo (capote sans vitres latérales).

Tout en conservant une place de choix dans la compétition - Bugatti remporte les 24 Heures du Mans en 1937 et 1939, Sommer et Trintignant courent jusqu'en 1947-49 sur les voitures bleues - la marque de Molsheim s'oriente vers la clientèle "civile" mais en ne produisant que des voitures exceptionnelles. Cinq cents Bugatti de type 46 sortiront ainsi de Molsheim entre 1929 et 1934. C'était la plus réussie des voitures de la marque, facile à conduire, silencieuse et rapide, endurante aussi, ce qui l'apparentait aux voitures de séries de l'époque. La boîte de vitesse, commandée par un système de tringles, était accouplée directement au pont arrière, ce bloc équilibrant le véhicule doté d'un moteur de 5,6 litres qui pesait sur l'avant. Amortisseurs à friction réglables de l'intérieur selon l'état de la route, 150 km heure et 150 CV à 3.500 tours minute, compresseur sur les modèles C. Une merveille. La 57, qui lui succède, a deux arbres à cames en tête, une cylindrée plus réduite, elle tourne plus vite et accepte facilement 4.500 tours minute ce qui la propulse à 170 km heure. Des carrosseries remarquables viendront l'habiller : le coach Ventoux, jaune citron et noir, roues en alliage léger, phares "oeil de crapaud", fera rêver toute une génération.

Il y a aussi l'extravagant Bugatti. Ce petit homme rondouillard, le chef toujours couvert d'un chapeau melon assorti aux circonstances et l'éternel noeud papillon de travers, avait laissé s'échapper ses fantasmes en créant en 1926 la fameuse Royale (15 litres de cylindrée et 300 CV à 2.000 tours minute). Conçue pour Alphonse XIII, grand amateur

de bolides et pilote émérite - il fallait à l'époque des qualités physiques appropriées pour manoeuvrer ces engins - il n'y eut que sept châssis réalisés de cette délirante voiture. Bugatti n'en vendit que trois, et fut bien obligé de garder les autres pour lui et sa famille. Il reste cinq Royales, dont trois au Musée National de l'Automobile à Mulhouse. Toutes ont leur histoire. Celle du roi du prêt-à-porter, Armand Esders, par exemple. Ce roadster (voiture découverte sans portes) dessiné par Jean Bugatti était à ce point ahurissant qu'il créait des attroupements à chacune de ses sorties et qu'il fallait se frayer un chemin parmi les badauds pour faire quelques mètres. Elle fut rachetée en 1938 par M. Thome Patenotre, homme politique, banquier et philanthrope, père de Jacqueline Thome Patenotre, ancien Sénateur-maire de Rambouillet et maintenant député européen, dont la sœur était l'épouse d'Agostino Soldati, Ambassadeur de Suisse en France. Recarrossée en coupé de ville par Binder, la voiture se trouvait en Angleterre après la guerre où elle changea fréquemment de propriétaire dont l'un, un antiquaire un peu original, l'utilisait tous les jours, bien qu'elle mesurât plus de 6 mètres de long ! De mains en mains, elle aboutit aux Etats-Unis où les curieux font encore la queue pour la contempler en son musée, tout comme l'on fait pour la Joconde.

Les quelque mille Bugatti produites auraient sans doute fini pour la plupart à la ferraille - la passion des "vintage cars" étant un phénomène récent - ou reconverties en remorques de tracteur compte tenu de la robustesse du châssis, sans la passion des frères Schlumpf, deux Suisses aussi inconditionnels que l'était Bugatti.

Hans et Fritz Schlumpf sont des industriels du textile à Malmerspach. Leur mère, "maman Schlumpf" y avait développé un certain patronat social. Les deux frères sont fous d'automobile. Toute leur vie durant, ils recherchent, amassent, collectionnent, présentent des voitures rares : cinq cents au total dont plus d'un tiers de Bugatti. Un musée de 2 ha les abrite, éclairé de centaines de réverbères inspirés de ceux du Pont Alexandre III. Survient la crise du tex-

tile en 1977, première conséquence de l'émergence du tiers monde. Le personnel des usines HKC est pourtant correctement payé mais on reproche aux Schlumpf d'avoir dilapidé le capital HKC pour satisfaire leur passion. Les ouvriers occupent l'usine et le musée. Ils vendent aux amateurs certaines pièces détachées. Cela dure deux ans. Les deux frères rentrent en Suisse et sont condamnés par contumace pour banqueroute et abus de biens sociaux. Les syndicats de la faillite vendent le trésor, les cinq cents voitures, à une association créée tout exprès, pour 44 millions, soit à peine 20 fois le prix d'une Royale. Les Schlumpf en avaient trois : 483 autres voitures furent donc négociées pour la valeur de 17 Bugatti 41. L'action judiciaire s'est éteinte parallèlement, comme s'il y avait eu non lieu.

Hans Schlumpf est mort depuis. Fritz, lors d'une récente présentation de cet ensemble unique dans l'histoire de l'art et de la technique, s'est écrié bien haut : "Tout ceci m'a été volé". Personne n'a osé contester.

Petite anecdote. Pierre V., premier secrétaire du Comité économique de la SDN jetait, vers les années 1935, les bases du mouvement européen, avec Denis de Rougemont, Henry Fresnay, Jean Monnet, Coudenhove-Kalergi, Bertrand de Jouvenel. Il fallait mettre un grand industriel dans le coup. Jouvenel suggère d'approcher Bugatti. Rendez-vous pris pour dîner en l'hôtel particulier de la rue Boissière, résidence d'Ettore. Mondanités au salon. Tout à

coup, Madame Bugatti lâche : "On va au bistrot". Stupeur des invités. En fait, le bistrot c'est au sous-sol un vrai bistrot reconstitué avec ses tables de marbre et ses ardoises. Le maître d'hôtel, déguisé en garçon de café, prend les commandes et chacun est à sa table. On s'interpelle d'un bout à l'autre de la pièce, jusqu'au moment où Madame Bugatti dit tranquillement : "Maintenant, on va au cinéma". C'est un autre sous-sol avec des fauteuils de velours frappé et des soubrettes vendeuses d'esquimaux... Il fait froid dehors. Jouvenel, relevant son col, dit à Pierre V. : "Dommage qu'elle n'ait pas dit maintenant, on va à l'hôtel" !

