

BULLETIN BUGATTI

NUMERO 1

MOLSHEIM 15 Juillet 1939.

AVANT PROPOS

J'ai le plaisir de vous présenter aujourd'hui un nouvel Agent de liaison, le Bulletin Bugatti. Je le charge d'apporter chaque mois à nos amis, clients, et aux Bugattistes, sous la forme de chroniques, la parole BUGATTI.

Il me semble qu'il ne pouvait pas exister de meilleur intermédiaire entre l'Usine et les membres de la famille des Bugattistes comme entre ces derniers eux-mêmes, tant en France qu'à l'Étranger.

Il doit vous renseigner sur les efforts de l'Usine, l'orientation de son activité, ses projets. Il vous conseillera pour le meilleur rendement et le meilleur entretien de vos voitures. Il vous rappellera et soulignera les succès remportés par la Marque dans tous les domaines où les Pur-Sang produisent leur effort.

Les suggestions de chacun de vous au sujet de la rédaction ou de la présentation du Bulletin, seront les bienvenues, car établi pour vous, il doit remplir son rôle à la satisfaction de tous.

Enfin, si la place le permet, une rubrique Correspondance sera ouverte à tous les Bugattistes qui pourront par l'intermédiaire de cette tribune correspondre entre eux et échanger leurs réflexions.

M. JEAN attire votre attention sur les points suivants :

LES DISTANCES D'ARRÊT AU FREINAGE .

C'est une question souvent controversée et c'est logique. Les éléments en sont multiples et chacun d'eux essentiellement variable.

Les distances d'arrêt dépendent en effet d'un très grand nombre de facteurs, dont les principaux sont :

- le réglage des freins, c'est-à-dire la répartition plus ou moins uniforme de l'effort de freinage sur les 4 roues - l'état d'usure des pneus - leur profil - leur pression de gonflage - puis vient un élément de première importance : l'état du sol.

Le coefficient d'adhérence peut varier si la route est sèche ou lavée par une pluie récente, si le revêtement est goudronné ou non etc... La position de la voiture sur la route intervient également, c'est-à-dire que le freinage peut varier s'il a été exécuté au milieu de la route où le coefficient d'adhérence est meilleur que sur les bords. La distance d'arrêt varie également si la voiture a été freinée parallèlement à l'axe de la route ou avec un écart latéral. Le poids de la voiture, c'est-à-dire si elle est à vide ou en charge, intervient également.

Enfin, la distance d'arrêt peut varier suivant que le freinage a été exécuté d'une façon très énergique ou d'une façon modérée. La rapidité du réflexe du Conducteur joue évidemment ici un rôle important.

Compte tenu de tous ces éléments, les chiffres que l'on peut mettre en avant sont donc des moyennes générales qui ne peuvent être données que sous certaines réserves.

À la vitesse de :

- 40 km.	à l'heure,	la distance d'arrêt	serait de l'ordre de	18 m.
- 50 "	"	"	"	25 m.
- 60 "	"	"	"	32 m.
- 80 "	"	"	"	46 m.
- 100 "	"	"	"	65 m.

Il est évident que dans les meilleures conditions possibles, ces distances peuvent être réduites.

LE CONTRÔLE DE LA PRESSION DES PNEUS

C'est un point très important, car un gonflement incorrect peut modifier très sensiblement la tenue de route d'une voiture et la sensibilité ou la précision de la direction.

Je suis sûr qu'un grand nombre de Bugattistes ne l'ont pas perdu de vue et qu'ils contrôlent fréquemment leurs pneus, mais c'est précisément de l'appareil de contrôle dont je veux vous entretenir aujourd'hui.

Comme un certain nombre de montres consultées simultanément donnent généralement des heures différentes, les indications des contrôleurs de pression sont des plus variables. C'est ici plus grave; aussi, voici mon conseil : ne vous contentez pas d'articles-primés; choisissez chez le fabricant le plus perfectionné et le plus cher des contrôleurs; il vous économisera des enveloppes et stabilisera votre trajectoire.

LA VIDANGE D'HUILE DU MOTEUR

Qu'elle précède un changement de qualité d'huile, ou le renouvellement du "plein", la vidange doit être totale.

Il n'y a qu'un moyen pour obtenir la vidange complète du carter et par conséquent l'assurance que les résidus ou dépôts qui peuvent exister au fond du carter soient entraînés, c'est d'opérer à chaud et d'attendre.

Par conséquent, opérer toujours au retour d'un voyage ou d'un déplacement, quand le moteur est bien chaud, et attendre jusqu'au lendemain matin avant de resserrer le bouchon.

Monsieur PAUL signale :

UNE NOUVELLE AGENCE à LISIEUX

La région Normande va désormais posséder un Correspondant.
Le panonceau ovale vient d'être concédé à un ancien Bugattiste :
Mr. LOUVET, Central Automobile, 24, bld. Ste-Anne à LISIEUX, et sa zone
d'action couvre le département du Calvados.

BUGATTI à l'EXPOSITION INTERNATIONALE DE NEW-YORK

L'Exposition Internationale de New-York qui vient de s'ouvrir, paraît devoir, par son importance et les efforts faits par ses organisateurs, atteindre une importance capitale. L'Automobile y a sa place et la construction de Molsheim y est représentée par une voiture 100 % BUGATTI.

Un Coupé "ATALANTE" sur chassis 57 Tourisme a été choisi et a été embarqué sur " l'Île de France ".

BUGATTI à l'ÉTRANGER Le Bugatti Owners Club

Créé depuis quelques années à peine, le B.O.C. qui groupe à LONDRES les propriétaires de voitures BUGATTI, a rapidement prouvé une vitalité extra-ordinaire due principalement aux personnalités qui le dirigent et à l'esprit sportif de nos amis anglais. Il compte aujourd'hui 260 membres et au dernier banquet annuel qui s'est déroulé en Février dernier, 100 convives se trouvaient réunis à l'Hôtel Savoy.

Une des plus belles réalisations du Club - effort unique en son genre du reste, - reste cependant celle de la création d'une Course de Côte Internationale sur un parcours tracé dans un vaste domaine appartenant au Club.

L'achat du domaine, l'aménagement du Club-House, la mise en état de la route, l'organisation des épreuves avec le chronométrage électrique, etc. sont autant de tours de force qu'un film a retracé et qui constituent un magnifique exemple et un bel encouragement pour ceux qui tenteraient une organisation similaire.

LES COMPETITIONS

La saison sportive s'est ouverte récemment et déjà le palmarès BUGATTI s'est enrichi de façon exceptionnelle. -

La Turbie

Tout d'abord la course de Côte de la Turbie disputée le 13 Avril a été l'occasion, à titre de galop d'essai de faire courir la Nouvelle Monoplace à moteur 4^l700 - Pour ce coup d'essai J.P. WIMILLE a réussi à battre de 8 secondes le record précédemment établi.

Temps total : 3'32" 1/5 moyenne 106. km. 880 (ancien record 3'40")

En dehors du résultat ainsi chiffré, il faut noter que les 4" qui séparent Wimille du vainqueur, ont été perdus au départ sur les premières centaines de mètres, car des chronométrages partiels ont révélé un temps égal sur le parcours avec la voiture classée première dont la cylindrée atteignait presque le double de la BUGATTI.

La Coupe de Paris

A Monthléry, le 7 Mai Wimille au volant de la même voiture 4 l. 700 remporte de haute lutte la Coupe de Paris qui se disputait sur 30 tours soit 100 km., dans le temps de : 43' 46" 4/5 à la moyenne de 137.069 km/h.-

Il a réalisé également le meilleur tour toute catégorie en 1'23", soit à la moyenne de 144.578 km/h.-

Le Grand Prix de Luxembourg

A Luxembourg, le 4 Juin, Wimille avec la même voiture équipée en sport, après avoir battu le record du tour d'entraînement à 143.800 km/h., gagne le Premier Grand Prix de Luxembourg devant l'équipe Alfa Course au complet en courant le parcours (225 km. 840) en 1^h 44' 43" -

Enfin le mois qui vient de s'écouler a été pour la Marque une succession de Triomphes et de Victoires qui ont définitivement mis en vedette le châssis 57 C.

En moins d'un mois, fait unique dans la construction automobile, le châssis 57 C a triomphé:

Vitesse .

A Monthléry, le 27 Mai, où une Berline Galibier de série pilotée par Robert Benoist et alimentée au super-carburant du commerce, a cou-

vert dans l'heure, départ arrêté, une distance de 182 km. 638, terminant par des tours à plus de 195 km/h. de moyenne.

Elégance .

Au Bois de Boulogne, le 9 Juin où une Berline Galibier sur châssis 57 C, présentée par Mme la Comtesse d'Oncieu de Chaffardon, a remporté la plus haute récompense, le Trophée International d'Elégance Féminine dans le Concours d'Elégance de l'auto.

Endurance ,

Au Mans enfin, les 17 et 18 Juin, le châssis 57 C équipé d'une carrosserie profilée, et piloté alternativement par J.P. Wimille et P. Veyron a remporté la plus dure épreuve sur route, les 24 heures du Mans, à la moyenne de 139 km. 781 battant le précédent record établi il y a deux^{ans} déjà par le Chassis 57.

Cette dernière épreuve, dont personne n'ignore l'implacable règlement et la sévérité exceptionnelle, met définitivement et sans discussion au premier plan de la construction automobile, le châssis 57 C dont les remarquables qualités se sont ainsi publiquement affirmées. Ce qui donne encore plus de poids à cette victoire, c'est qu'elle a été acquise par une seule voiture.

Il y avait 42 voitures au départ, dont 1 BUGATTI; il n'y avait que 20 voitures pour terminer, mais la BUGATTI était à la Première Place, à sa place, en tête !

Tous les Bugattistes se réjouiront de cette éclatante démonstration .

" LE TUYAU DU LAVEUR "

Je me fais constamment attraper parce que les roues avant sont mal équilibrées. Il faut soulever l'essieu avant, faire l'équilibrage sur les moyeux et le refaire chaque fois que l'on change une roue même si elle a déjà été équilibrée .