



Souvenirs de M. René Strub dessinateur chez Bugatti dans les années 50

Mon premier travail en 1950 chez Bugatti fut de dessiner un levier de direction. C'est un levier qui se monte sur la fusée de la roue avant droite et qui commande la direction. Cela sous la direction de M. Nuss mon chef, un homme très capable, un ancien ayant encore travaillé avec Ettore Bugatti, il était très sympathique mais qui a disparu plus tard. ¹

J'ai également dessiné une nouvelle pipe d'admission pour un nouveau carburateur monté sur le moteur Type 57 de 3,3 litres à deux arbres à cames en tête, moteur également monté sur le Type 101, qui n'était qu'une amélioration du Type 57 avec une carrosserie plus moderne.

Ce carburateur était monté très bas et il arrivait qu'il aspirât de l'eau en même temps que l'essence et l'air lorsque la voiture roulait dans une flaque d'eau, ce qui évidemment provoquait des ratés voire l'arrêt du moteur. C'était pour moi un travail vraiment passionnant comme je les aimais et aime à me les rappeler. Il faut savoir que l'ancien carburateur était monté très bas en dessous, au niveau du carter pour permettre le montage d'un compresseur Roots (Type 57 C) pour les compétitions ou pour les 24 heures du Mans remportées en 1937 et 1939. Pour ce faire, j'ai rencontré plusieurs fois les modeleurs qui préparaient le modèle en bois pour les fondeurs de la nouvelle pipe d'admission, travail réalisé à l'usine.

J'ai également travaillé sur les freins afin de les améliorer en augmentant le diamètre des tambours.

Il faut dire que la 57 était une belle réussite qui a été construite en de nombreux exemplaires ayant eu beaucoup de succès malgré son prix élevé et qui permettait une large gamme de carrosserie.

Par la suite j'ai également participé au remplacement de la commande des arbres à cames, entraînés par une cascade de pignons, par un entraînement par chaîne plus silencieux. J'ai suivi les essais et j'ai du rajouter un système empêchant la chaîne de battre. Je ne sais pas si le nouveau système a été adapté au Type 101 ! ²

Après le salon de Genève en 1957, le châssis 101503 avait été vendu au propriétaire de la fromagerie Rentz (Ostheim) qui fabriquait du fromages fondus, c'était un homme antipathique, une grande gueule... Dommages pour les bons fromage qu'il transformait en losanges.

Quant au nom de Wurmser, c'était un jeune mécanicien exceptionnel qui accompagnait les voitures de course sur les circuits et qui a monté un garage à Molsheim, sur la route qui passe devant la porte des forgerons en direction de la sous-préfecture avec l'emblème Bugatti qui a toujours survécu, je l'ai aperçu par la suite. Tout cela me rappelle le bon temps que j'ai passé

chez Bugatti et qui m'enchantent encore. D'ailleurs tous ceux qui ont travaillé chez Bugatti ont été contaminé par le virus Bugatti et ceci pour la vie.

La 57 de Mr Rentz revint bientôt à l'usine, car un mécanicien pas très au courant avait tendu un peu la courroie d'entraînement du ventilateur, mais il s'y était très mal pris. La poulie était montée sur son axe maintenu par une pièce qui pouvait se déplacer mais qui était bloquée par 2 pièces munies de 3 vis chacune qu'il fallait desserrées pour pouvoir tendre la courroie. Pour débloquer ces vis Bugatti à tête carrée il fallait une clé spéciale Bugatti qu'il n'avait pas. De ce fait les têtes carrées de ces vis étaient complètement amochées et ne pouvaient plus assurer leur fonction. Il a peut-être essayé avec une clé à molette qui n'était pas appropriée.

Un châssis 57 est parti à Paris, le dernier, pour le deuxième mari de Madame Bugatti (deuxième épouse d'Ettore) qui était le fabricant du papier à cigarettes OCB et qui l'a fait carrosser à Paris. J'ai eu le plaisir de la voir plus tard, une belle rencontre.

Le châssis 101500 est resté à l'usine et a été carrossé sur place avec l'aide des carrossiers Gangloff de Colmar. Elle était peinte en un gris vert, une sous-couche. Elle était souvent utilisée par le directeur pour ses déplacements. La couleur était plutôt triste et je ne l'ai revue que plus tard en blanc et j'ai trouvé que cela n'était pas une réussite.

D'ailleurs la plupart des Types 101 ont été carrossés par Gangloff de Colmar. Du beau travail !

¹ Adolphe Nuss fut responsable des dessins du moteur seize cylindres du Type 45/47, puis il travailla avec Ettore sur l'autorail en 1931-32. Déçu par le manque de considération du Patron, il le quitta en 1937 pour revenir brièvement en 1950, c'est là que René Strub l'a connu. Pour finir il obtint un poste à l'université de Strasbourg

² La nouvelle commande d'arbre à came ne fut finalement pas adoptée sur le Type 101.



En 1953 un américain, Mr Oliver, propriétaire d'une 57S Atlantic, construite à seulement trois exemplaires, avec une carrosserie de couleur rouge en alliage au magnésium (Elektron) et rivetée. La voiture est expédiée des USA dans une caisse "marine" à doubles parois avec un carton goudronné entre les deux couches. La voiture est fixée par les moyeux sur des cales et les roues sur la paroi intérieure. La voiture est impeccable, il s'agit d'effectuer une révision générale du moteur ainsi que le montage d'un compresseur Roots. La voiture est équipée d'une boîte électromagnétique Cotal et de freins hydrauliques. Ces travaux effectués la voiture part en Italie chez le carrossier Boano pour être modernisée. Glaces de custode agrandies et portes retouchées, peinture en bleu Bugatti avec sur le côté un minuscule drapeau bleu, blanc, rouge. La voiture revient à Molsheim ainsi que l'américain pour récupérer sa voiture et faire le tour des Grand Prix en Europe. Après cela il ramène la voiture à Molsheim pour une ultime vérification, pour ensuite la rapatrier par bateau aux USA dans sa caisse. M. Oliver était un type maigre, desséché avec un grand chapeau et très nerveux. Quand il conduisait ses mains et pieds tremblaient (faits rapporté par les mécanos qui se sont occupé de la voiture).

Le 8 cylindres Type 57 :

- Une pièce de cinq francs posée sur sa tranche sur le moteur en marche au ralenti ne tombait pas.³
- Le simple fait de tourner la clé de contact suffisait à faire démarrer le moteur. ⁴

Il arrivait à Jean Bugatti de livrer des voitures non carrossées à Paris, juste équipées d'un banc de bois et ceci en 3h47 ! Le mécano descendait et prenait le train pour rentrer.

Un soldat américain avec un très beau cabriolet 2 places Type 57 Stelvio amène sa voiture pour refaire complètement le moteur pour un million de francs (anciens francs), la voiture reste environ un an le temps pour lui de rassembler l'argent. Finalement il cherche sa voiture revient une semaine plus tard avec la voiture pliée en deux après avoir rencontré un pilier en béton. La carrosserie est dans un triste état et même le châssis était déformé.

Je me rappelle également d'un vieux missionnaire stationné en Afrique noir qui était venu faire révisé sa vieille Bugatti Type 30 carrossée en torpédo avec un moteur de trois litres. C'était la meilleure voiture du monde, pourquoi ne les fabrique t-on plus...

Un couple de hollandais avec un Type 43 de 1930 avec lunettes et deux coupe-vents, l'échappement, un vrai tuyau de poêle chromé. Un tableau de bord avec une multitude de cadrants dont la plus grande partie ne servait à rien car non branchés. Elle faisait beaucoup de bruit, mais un bruit sympa et portait un plaque des 24 h du Mans. La femme se pointe à l'atelier tous les jours (un peu bizarre). Il s'agit d'une des plus belles Bugatti rencontrée dans nos ateliers.

La 57 du roi des Belges Léopold, il possède également un type 59 sport de 1934, passe une fois par an dans l'atelier pour révision. Le chauffeur est à l'hôtel pendant une semaine ou plus et passe quotidiennement surveiller l'avancement des travaux.

Pendant et après guerre il était difficile de trouver des pièces de rechange. Des américains et anglais propriétaires de Bugatti ont monté des moteurs V8 Ford pour pouvoir rouler. Chez Bugatti on a complètement refait des modèles de fonderie après la guerre dès que le nombre de commandes de pièces justifiait la fabrication d'une série, le prix était en conséquence !

René Strub (96 ans)

Saverne, Août 2022

Propos recueillis par R. Bernhart

³ Lucien Wurmser, utilisait une cigarette posée verticalement sur le haut du moteur pour faire cette démonstration.

⁴ Il suffisait de tourner la clé de contact au milieu de tableau de bord pour mettre le contact et ensuite enfoncé celle-ci pour mettre en route le démarreur et réveiller le 8 cylindres (commutateur Jaeger).