

Hans Matti

téléphone privé 021
864'51'01

Rue du Château 20

mobile 079
623'00'21

Case postale 12

CH - 1148 **L'Isle** VD

Suisse

2009-08-18

Bugatti Brescia 2461/879

Renseignements techniques et historiques

Données tirées des **archives de l'usine Bugatti**, aimablement fournies par **Norbert Steinhauser**

Moteur : type 27, numéro 879, double allumage, carburateur Solex

Chassis : type 22, numéro 2461, empattement 2,4 mètres

Pont arrière 12 x 45, pneus Michelin

Facturé par Bugatti à l'agent **Chèvre à Nancy**, le 22 Avril 1925

Pierre-Yves Laugier peut fournir les renseignements complémentaires suivantes :

Le 11 Avril 1925, 2461 est déjà immatriculé à **Nancy**, France, au nom de **Georges Paiva**, 49 Rue des Dominicains. Le numéro d'immatriculation est : **8843 N 5**. Il n'y aura pas de changement jusqu'en 1928.

Mais à Nancy, au 49 de la rue des Dominicains, se trouve le garage de **Raymond Apparuyt**. Le 07. 11. 1922, il reçoit une Bugatti type 23, no. 1301 et le 05. 07. 1923 lui est livré un type 27, no. 1663. Il participe probablement à des courses locales avec une (où les deux) de ces Bugatti.

Il est possible qu'il ait livré la Bugatti type 27, no. 2461 à Georges Paiva. Mais il est aussi pensable qu'il l'utilise en course, notamment à Monthléry, au deuxième 'Grand-Prix du Salon', le 16 octobre 1927. Raymond Apparuyt y est arrivé troisième sur Bugatti 1500 ccm.

Indices d'identification retrouvées sur la voiture 2461, après son sauvetage du lac :

Sur la voiture est fixée une plaquette en laiton, parfaitement lisible, libellée au nom de : **Georges Nielly**, 48 Rue Nollet, **Paris**

On y retrouve également les vestiges des plaques d'immatriculation françaises, mais malheureusement, elles ne sont plus lisibles dans leur intégralité, mais elles se terminent par **RE 1**. Cette immatriculation correspond à Paris pour la période de mai/juin 1930. Il est donc plausible, que Georges Nielly ait acheté la voiture début 1930 à Nancy et l'a immatriculé à son nom à Paris. Elle a gardé ces plaques françaises en Suisse, jusqu'à ce jour.

Une autre plaquette, fixée sur la carrosserie (en bas à gauche) dit **‚Emallé au Nopaz’**. Il s’agit probablement de la marque de la peinture. Une plaquette indiquant le nom du carrossier manque.

Manquant également la plaquette en laiton du constructeur avec le numéro du châssis, ainsi que l’écusson Bugatti émaillé qui orne normalement le radiateur. Cette plaquette, ainsi que l’écusson Bugatti, ont peut-être été enlevés de la voiture, en 1936 déjà avant de la noyer au lac.

A part cela, tous les numéros sont bien en place, aux endroits habituels. Le numéro du châssis **2461** se trouve sur le bossage rond sur la patte avant-droite du moteur (coté échappement et direction). Le numéro du moteur **879** est bien visible sur le petit bossage rond en haut au centre de la boîte à cames, ainsi que sur le carter moteur inférieur, à l’avant, à coté de la pompe à eau.

La boîte de vitesses porte le numéro **964** à la sortie arrière du corps de la boîte, ainsi que sur le couvercle, aux endroits habituels.

Le pont arrière n’est pas numéroté, ce qui est normal pour les Bugatti Brescia, mais le rapport de pont y est indiqué, il est de **12 x 45**.

Le radiateur est de la marque **‚Chausson’**, ce qu’atteste une plaquette à l’avant du radiateur en bas, juste au dessus de la manivelle. A l’arrière du radiateur, on trouve deux plaquettes, une de **‚Garantie’** avec le numéro **244921** et une autre, probablement d’une entreprise de réparation de radiateurs avec le numéro **A, 3210 et 26**.

Les deux supports des ressorts arrière arborent encore les petites plaquettes rondes avec **EB, Bugatti, Molsheim (Alsace)**.

Contrairement aux indications de l’usine, où il est question d’un carburateur Solex, la voiture est actuellement équipée d’un carburateur **Zenith** en bronze, correct pour ce type de voiture.

Les deux magnétos (double allumage) sont de marque **SEV**, montées au milieu du tableau de bord comme de coutume pour ce type de Bugatti.

Outre les deux magnétos, le tableau de bord comprend à droite les deux manomètres **‚Bugatti’** pour la pression d’air (essence) et d’huile ainsi que, à gauche, le groupe **‚Marchal’** avec le commutateur pour l’éclairage et l’ampèremètre.

En examinant soigneusement la carrosserie actuelle, on peut supposer qu’il s’agit peut-être d’une seconde carrosserie où d’une carrosserie modifiée, la première ayant été une simple caisse de course pure, sans ailes ni équipement électrique. En effet, les bas-volets sous le capot sont en deux pièces (rapondus), alors que normalement ils devraient être en une pièce. Aussi, les ailes sont de style légèrement postérieur à 1925 avec leur bec arrière fuyant. Ceci peut indiquer une modification où remplacement de la carrosserie à la fin des années vingt.

Les recherches à Ascona nous apprennent encore ceci :

Il n’a pas été possible de déterminer avec certitude le où les propriétaires de la voiture à Ascona. Toutefois c’était probablement **Marco (Max) Schmuklerski**, architecte. Il est né le 14 mars 1905 à Zürich, originaire de Zürich, mais de lointaine origine polonaise. Il a officiellement séjourné à Ascona du 17 juillet 1933 jusqu’au 25 août 1936 quand il a quitté Ascona pour retourner à Zürich. Il est depuis décédé, mais sa troisième femme, âgée de 91 ans, ainsi que ses deux filles y vivent encore.

A Ascona, il a entre autres, dressé les plans pour un bâtiment locatif, la **‚Casa Bellaria’** (démoli récemment). Bâtiment construit par l’entreprise de maçonnerie **Barra**.

On peut supposer, que Marco Schmuklerski a étudié l'architecture aux Beaux-Arts à Paris, où qu'il y a effectué un stage dans un cabinet d'architecture après des études d'architecture à Zürich, à l'EPFZ par exemple. Lors de son séjour à Paris, il a pu y acquérir la Bugatti et la ramener en Suisse à son retour, sans toutefois la dédouaner. Il est aussi possible, qu'il ait acheté où reçu la Bugatti à Ascona même d'un touriste (où client) français. Toujours est-il, la Bugatti a toujours circulé au Tessin avec des plaques françaises de Paris et elle n'a jamais été dédouanée en Suisse, ni immatriculée avec des plaques suisses.

L'histoire qui se raconte à Ascona veut savoir que Marco Schmuklerski a quitté Ascona en 1936 en abandonnant la Bugatti au dépôt de l'entreprise Barra à Ascona. On ne sait toujours pas, à qui elle appartenait à ce moment là. Toutefois la douane avait connaissance de l'existence de cette voiture non dédouanée et elle a fini par exiger le paiement des droits de douane d'importation. A l'époque, ces droits auraient probablement coûté beaucoup plus cher que la valeur résiduelle de la voiture, déjà vieille de plus de 11 ans et très usagée. En l'absence de dédouanement, il fallait donc détruire la voiture, ainsi pour la faire disparaître, il a été décidé de la noyer au lac tout proche. Tout ceci a dû se passer entre 1936 et 1937.

Toutefois, elle a été attachée à une grosse chaîne au cas où l'on voudrait la récupérer ultérieurement, mais avec les années, la chaîne a rouillée et finalement lâchée la voiture qui a fini par tomber au fond du lac, à 53 mètres à cet endroit où elle s'est enfoncée petit à petit dans la vase, couchée sur son côté gauche.

Le plongeur **Ugo Pillon** l'y a découvert le 18 août 1967, après plusieurs plongées de recherche antérieures et elle est devenu depuis un but apprécié de plongée pour les membres du club de plongée d'Ascona (Centro Sport Subacquei Ascona).

Le 12 juillet 2009, après 73 années de séjour dans le lac majeur, la Bugatti a été sortie de l'eau par **Jens Boerlin** (lavori subacquei) avec ses camarades du club de plongée et du sauvetage d'Ascona.

Fin janvier 2010, elle sera mise aux enchères par Bonhams à Rétromobile à Paris, Le produit de la vente servira à financer la **Fondazione Damiano Tamagni**, agissant contre la violence juvénile.

Hans Matti, 2009-08-18