RETOUR AUX SOURCES POUR D'INESTIMABLES TÉMOINS DE L'HISTOIRE DE BUGATTI



C'est dans une très grande demeure en Suisse, que se trouvait, pendant de nombreuses années, l'une des plus extraordinaires collections de Bugatti classiques. C'est ici que les véhicules, non restaurés, ont fait l'objet des plus grands soins et de recherches approfondies. Aujourd'hui, cette collection, constituée avec amour au fil des décennies par Hans Matti, a trouvé un nouveau gardien pour prendre soin d'elle. Et pour leur premier voyage, le nouveau propriétaire a emmené ces véhicules au Château Saint Jean — berceau de Bugatti Automobiles — à Molsheim.

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Un retour « aux sources », à deux pas de l'endroit où elles ont été construites : une belle manière de démarrer un nouveau chapitre pour ces voitures. Hans Matti a consacré sa vie à cette collection, en rassemblant des photographies originales, des articles de magazines, des livres et des documents officiels d'usine concernant ces véhicules. Il ne s'est pas contenté de les collectionner, il a également étudié en détail leur histoire car, celui qui est aujourd'hui en charge des adhésions au sein du Bugatti Club Suisse est aussi l'un des experts les plus pointus au monde en ce qui concerne les Bugatti Grand Prix.
Son extraordinaire collection renferme notamment une Bugatti Type 51 — un modèle considéré aujourd'hui comme au plus proche de son état d'origine, une Type 37A — remarquablement préservée, une Type 49 Faux Cabriolet à châssis court et dont la carrosserie a été signée Jean Bugatti — dernier exemplaire au monde encore existant, une Type 35B et une Type 35A — équipée du seul moteur de Type 36, avec la boîte de vitesses et l'essieu arrière, ayant survécu. Il n'est pas difficile de comprendre combien il a été douloureux, pour Hans Matti, de se défaire de cette collection, une collection de toute une vie, unique en son genre. Les discussions pour l'acquisition de ces véhicules ont duré pas moins de deux ans et demi, impliquant même Caroline Bugatti — la petite-fille d'Ettore Bugatti — dans les négociations.

La Type 51 — une voiture d'usine dédiée aux Grand Prix — n'a connu aucune restauration ni retouche de peinture et porte encore les marques de neuf décennies de sport et de passion automobile. Témoin du savoir-faire original de l'équipe d'Ettore Bugatti, elle arbore fièrement les traces de chacun des chapitres de sa vie. La Type 49, quant à elle, était l'une des voitures personnelles de Jean Bugatti, comme en témoignent les initiales « JB » sur les portes ainsi qu'un certain nombre de photographies de l'époque montrant Jean et cette voiture. Il est extrêmement rare de trouver une Type 49 dont la carrosserie a été conçue et construite à l'usine comme celle-ci. D'ailleurs aucune autre Type 49 ne présente cette carrosserie unique de Faux Cabriolet. Plus incroyable encore, ces deux voitures — la Type 51 et la Type 49 — ont partagé le même véhicule de transport avant d'être livrées à leurs premiers propriétaires respectifs. Leurs retrouvailles au sein de cette collection marque la fin d'un chapitre qui avait débuté dans les années 1930.

La Type 51 issue de cette collection a commencé sa vie en tant que Type 35B — l'une des dernières jamais construites — une voiture de Grand Prix d'usine, pilotée à l'époque par Louis Chiron, qui a donné son nom à la dernière hypersportive de Bugatti. Alors que Bugatti cherchait à faire évoluer la Type 35 — connue pour être la voiture de course ayant remporté le plus de victoires dans l'histoire automobile — le constructeur a développé un tout nouveau moteur à double arbre à cames, ainsi qu'une nouvelle voiture pour l'accueillir : la Type 51. Cette voiture est alors devenue l'une des toutes premières équipées du moteur numéro 1 et pilotées par Achille Varzi, et d'autres héros contemporains du sport automobile. Aujourd'hui encore, Varzi fait l'objet d'une grande admiration chez Bugatti si bien que pour célébrer les 100 ans de la marque, une édition spéciale Centenaire Veyron « Achille Varzi » a été dévoilée. Avec des apparitions à Monaco, Monza, mais aussi sur la Targa Florio et bien d'autres courses, le véhicule affiche un pedigree impressionnant. Autre lien important entre les différentes voitures de la collection : le moteur d'usine Grand Prix qui était à l'origine dans cette Type 35B a été transféré, par l'usine, dans une autre Type 35B de la même collection, tandis que la Type 35B dotée du nouveau moteur a été vendue sous sa nouvelle appellation.

L'un des circuits les plus marquants du début de l'ère de la course automobile était le circuit français de Montlhéry, réputé pour ses virages mais aussi pour sa surface extraordinairement bosselée. L'approche très méticuleuse de Bugatti en matière d'ingénierie a amené la marque à développer un nouveau modèle pour concourir à Montlhéry : la Type 36. Dotée d'un essieu arrière rigide, elle a été pensée pour pouvoir faire face aux conditions difficiles de ce circuit

unique. Deux variantes ont été produites et le dernier modèle possédait un compresseur — devenant ce que beaucoup pensent être la toute première Bugatti suralimentée. Mais leur carrière en course fut de courte durée et ces deux seules Type 36 jamais construites ont été détruites. Il ne restait alors plus que leur moteur, leur boîte de vitesses ainsi que l'essieu arrière de l'un des deux véhicules que l'on retrouve aujourd'hui sous le capot de la Type 35A de cette collection. Une fois encore, il s'agit d'une pièce unique de l'histoire de Bugatti.

Également dans la collection : une Type 37A, qui s'inscrit dans la longue lignée — vraisemblablement initiée par la Type 36 — de véhicules Bugatti à compresseur. Ce véhicule a lui aussi été strictement conservé dans son état d'origine et possède les numéros de série originaux. Sa longue histoire, qui inclut un très grand palmarès automobile, a été précisément retracée jusqu'à son premier propriétaire en 1929. Aujourd'hui encore, la Type 37A continue de participer à des courses. La Type 37, qui entrait dans la catégorie voiturette, était déjà considérée par ses pilotes comme une sérieuse candidate à la victoire, et l'ajout d'un compresseur sur le puissant quatre cylindres — faisant d'elle une Type 37A — permit de propulser la voiture à plus de 193 km/h, contre 144 km/h auparavant. Chez Bugatti, seules 76 voitures ont été équipées d'un compresseur et elles ont couru les 24 Heures du Mans, la Mille Miglia, la Targa Florio et bien d'autres.

Les véhicules de cette collection unique entrent désormais dans leur troisième ère après celle passée auprès de leurs premiers propriétaires et celle où ils ont bénéficié des bons soins de Hans Matti. Désormais, ils seront conservés dans leur état d'origine, non restaurés, tels de véritables pièces uniques de l'histoire de Bugatti. Lors de leur venue au Château Saint Jean — demeure acquise par Ettore Bugatti souhaitant un lieu digne de ce nom pour accueillir ses clients, qui participe encore aujourd'hui à la légende de la marque — c'était presque comme si les voitures n'avaient jamais quitté les lieux. Le Château s'est vu replonger dans l'histoire, riche de près d'un siècle de l'héritage Bugatti.

Christophe Piochon, Président de Bugatti Automobiles, a déclaré : « Bugatti, en tant que marque, ne cesse de puiser son inspiration dans le génie de son fondateur. Pour Ettore, le plus important pour une Bugatti était qu'elle soit incomparable. Elle devait être unique en son genre. Rien ne pourrait nous rapprocher plus de la vision d'Ettore que de voir ses créations dans le même état que lorsqu'elles sont sorties de l'usine avec les rivets et la peinture d'origine, mais surtout cette même ingénierie de haute précision qui a défini tous ses véhicules et finalement fait son succès. Cette collection de voitures et les histoires qu'elles évoquent sont absolument inestimables, et nous sommes honorés d'avoir pu les accueillir au berceau de Bugatti Automobiles. Alors que nous nous trouvons à l'aube d'une nouvelle ère, ce sont des modèles pionniers comme ceux-ci qui continuerons de nous inspirer. »

Nous tenons à remercier Rock N Roll Classics ainsi que le propriétaire d'avoir apporté ces véhicules à Molsheim.

Contact pour la presse
Nicole Auger
Head of Marketing and Communications
communications@bugatti.com