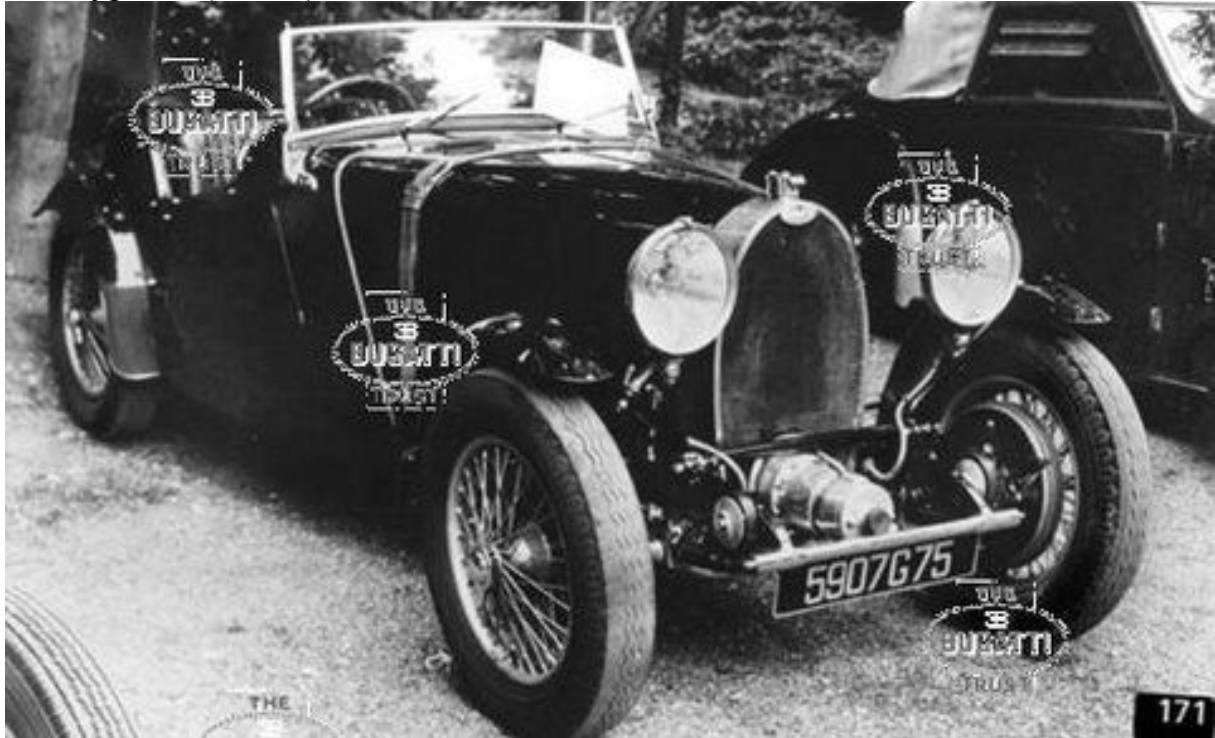


Ma Bugatti type 44 (441010) a tenu la rubrique « La Bugatti du mois » durant une année. J'espérais qu'une autre voiture lui volerait la vedette afin de renouveler l'article, mais en vain. C'est pourquoi je me suis décidé à parler de mon type 40 (40642).



Je connais bien l'historique de cette Bugatti grâce à Mr Pierre-Yves LAUGIER qui en a élaboré la description dans le cadre de la vente aux enchères de Saint Cloud en 2008, lors de laquelle je m'en suis porté acquéreur. Qu'il en soit ici remercié ; c'est toujours un plaisir de le revoir en septembre.

Ce type 40 a la particularité d'être équipé d'un compresseur alors que ce modèle ne fut jamais livré à la clientèle tel quel. Nous allons y revenir.

Le châssis 40642 a été assemblé à Molsheim en septembre 1927 et fut livrée en juillet 1928 au garage « Essor Auto » à Paris. Elle fut habillée par POURTOUT d'un petit cabriolet 2 places dont malheureusement il ne subsiste aucune photo à ma connaissance.

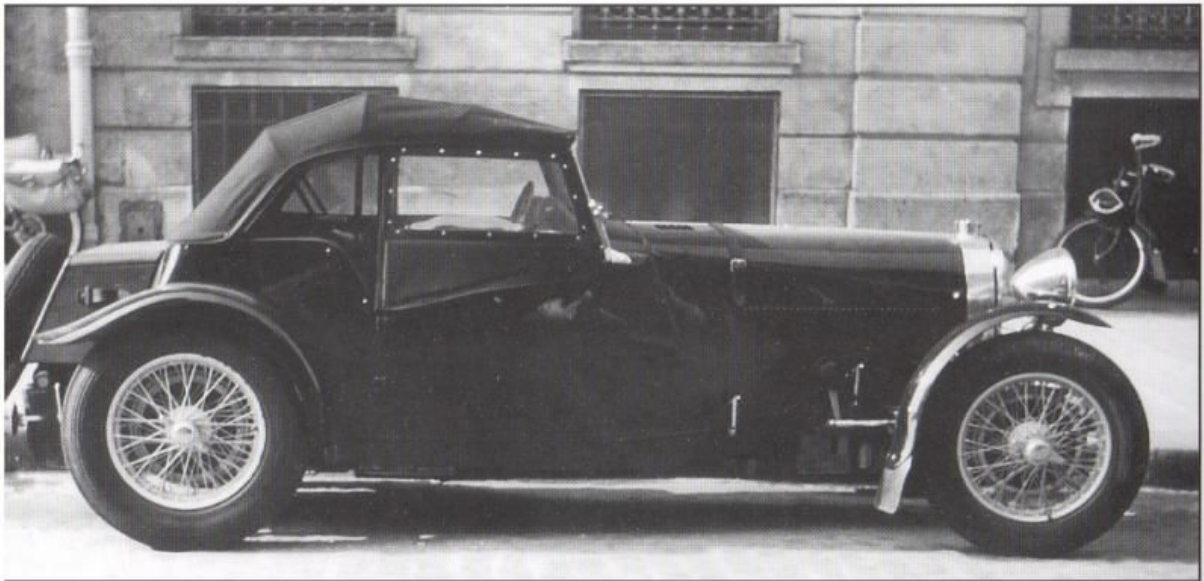
En 1936 la voiture était immatriculée 8874 RK dans le département de la Seine .
En 1937 : 8808 YB 7 en Seine et Oise au nom de Mr VEDRINES.

Après la guerre « 40642 » fut immatriculée à Paris : 3202 RN 1.

En 1950, le nouveau système d'immatriculation entra en vigueur et la voiture reçue le N° 5907 G 75 qu'elle conservera jusqu'en 2008 lorsque j'en devins le propriétaire. Ce dernier était en 1950 Mr Maxime BADIN, étudiant. Quelle époque ! On pouvait être étudiant et rouler en Bugatti... (je l'aurais bien échangé contre ma 4L durant mes études).

En 1953 un autre étudiant, Mr Marcel PREVOST, posséda la voiture. C'était son 2^{ème} type 40. Il devint plus tard Inspecteur Général des Monuments Historiques et acquis pas moins de 5 Bugatti (pas toutes en même temps): 2 types 40, une

berline 57, une Atalante 57C et un type 55. Chose incroyable aujourd'hui, mais n'ayant pas de garage les Pur-sang de Mr PREVOST stationnaient dans la rue. En 1955 la voiture fut vendue à Mr Philippe SAALBURG, artiste peintre. Peu de temps après son achat 40642 fut confiée à Mr Henri NOVO pour une indispensable révision mécanique. Mr SAALBURG n'appréciait pas les lignes un peu lourdes du cabriolet POURTOUT et, sur les conseils de Mr NOVO, acheta une épave de MG TF, à l'avant détruit et récupéra la carrosserie. Pour ce projet furent fabriquées en Angleterre des ailes style moto. La photo suivante est tirée du livre de Barrie PRICE et Jean Louis ARBEY consacré au type 40 Bugatti.



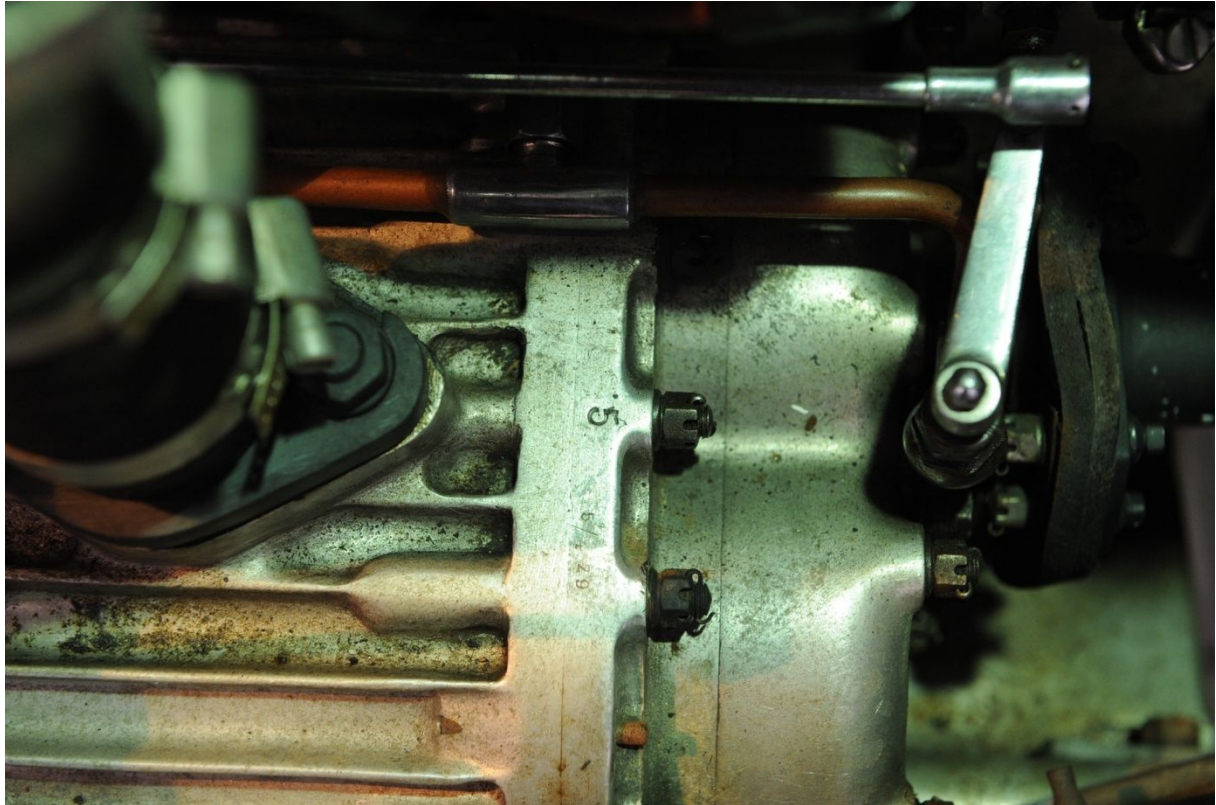
Durant la période 1955-1957 Philippe SAALBURG résida en Angleterre et emmena avec lui sa Bugatti roadster style MG qui fut sa voiture de tous les jours.

En 1960 la Bugatti 40642 participa au tournage d'une comédie romantique de Gérard OURY : « La main chaude ». Ce fut la première apparition à l'écran de Macha MERIL.

Sur la photo suivante on reconnaît de gauche à droite : assis Gérard OURY , Macha MERIL, Jacques CHARRIER et derrière eux André VILLARD et Daniel WRONECKI.



En 1963 et après plusieurs années d'utilisation quotidienne une nouvelle révision s'imposait. Mr SAALBURG était désireux d'augmenter les performances de la voiture. Lors d'une visite à l'usine de Molsheim, il avait rencontré Mr François SEYFRIED qui lui avait fourni personnellement un compresseur de 1500cc (daté 1929, N° 5).



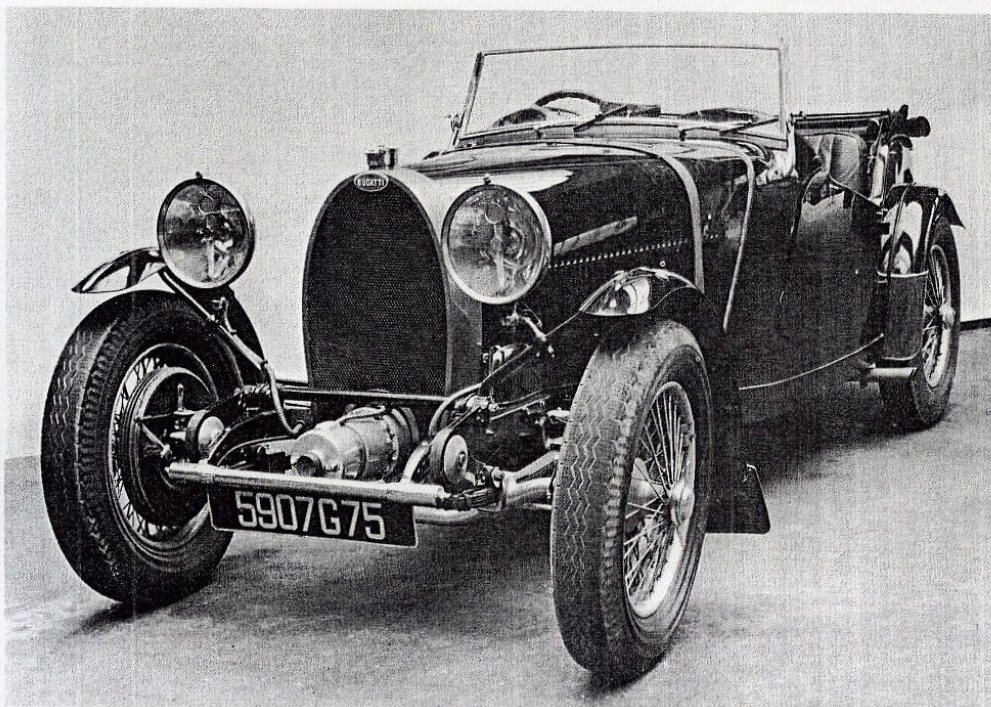
Il lui vendit également un bloc moteur neuf, un vilebrequin et un essieu avant, car le train avant avait été faussé lors d'un freinage d'urgence. Ce travail fut confié cette fois-ci à Mr Louis ROSSIGNEUX dont la compétence était reconnue sur la place de Paris. Il soigna de nombreuses Bugatti, mais aussi d'autres voitures de sport et de luxe, notamment des Hispano-Suiza. Autre particularité de la voiture hormis son compresseur : c'est la présence d'une boîte de vitesses Cotal électromagnétique.



J'ignore si elle a été montée par Henri NOVO en 1955 ou par Louis ROSSIGNEUX en 1963.



Avec son compresseur, le rapide roadster apporta de nombreuses années de plaisir à son propriétaire jusqu'à ce qu'il n'eut plus le temps de s'en servir. Il céda la voiture à petit prix à son ami Mr Jean DE MORTEMART, qui quelques semaines plus tard présenta la Bugatti à la première vente aux enchères d'automobiles de collection en France. Celle-ci eut lieu au Pavillon Royal du Bois de Boulogne le 16 juin 1972. Photo suivante issue du catalogue de la vente.



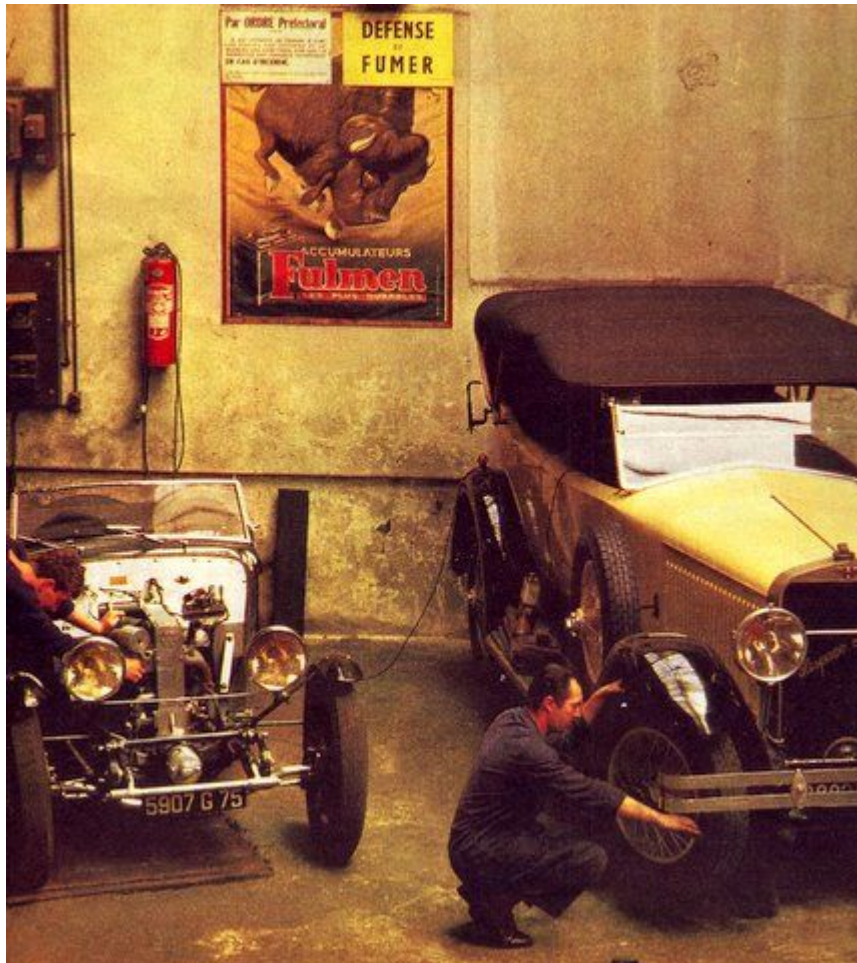
4

4 — BUGATTI type 40. Carrosserie cabriolet décapotable type M.G. Moteur 4 cylindres 1.500 cm³ à compresseur.

Le roadster 40642 (lot n°4) fut acheté par Mr Frédéric CHANDON DE BRIAILLES, qui dans la même vente se porta également acquéreur d'un type 35B.

En 1976 la voiture fut vendue à Mr Claude AFCHAIN. Au décès de celui-ci elle revint à son fils jusqu'en 2007 qui la céda à son tour à son avant dernier propriétaire qui la proposa à la vente aux enchères du 28 juin 2008 dans le cadre des Grands Concours d'Elégance de Saint Cloud. C'est à l'occasion de cette vente que je m'en suis porté acquéreur.

La photo suivante est celle de la couverture du catalogue de la vente. On y reconnaît 40642 à côté d'une volumineuse Hispano-Suiza. Je suppose que la photo a été prise au garage de Mr ROSSIGNEUX en 1963 avant le montage du compresseur.



Avec Arsène MUNCH et Jean Louis KENCK (mon fidèle mécanicien et surtout Ami) nous sommes, comme on dit, « montés à Paris » pour ramener la voiture sur son lieu d'origine. Elle perdit alors l'immatriculation qu'elle avait depuis 1950... pour la plaque « 94 BCX 67 ».

La photo suivante a été prise à Paris lors du chargement de la voiture.



A Molsheim la voiture a bénéficié d'une révision complète menée par Jean Louis KENCK. En septembre 2008 la 40642 a participé à son premier festival Bugatti. L'année suivante je l'ai conduite lors de l'acte 1 des festivités du centenaire de la Marque (3 photos suivantes).



En septembre 2010 ce fut déjà son troisième festival.
J'apprécie la conduite de ce rapide roadster et le plaisir que j'ai à être assis à son volant est à chaque fois renouvelé.
Qu'il en soit ainsi encore de nombreuses années.
Allez Ciao et « Vive La Marque » !



Imgajl