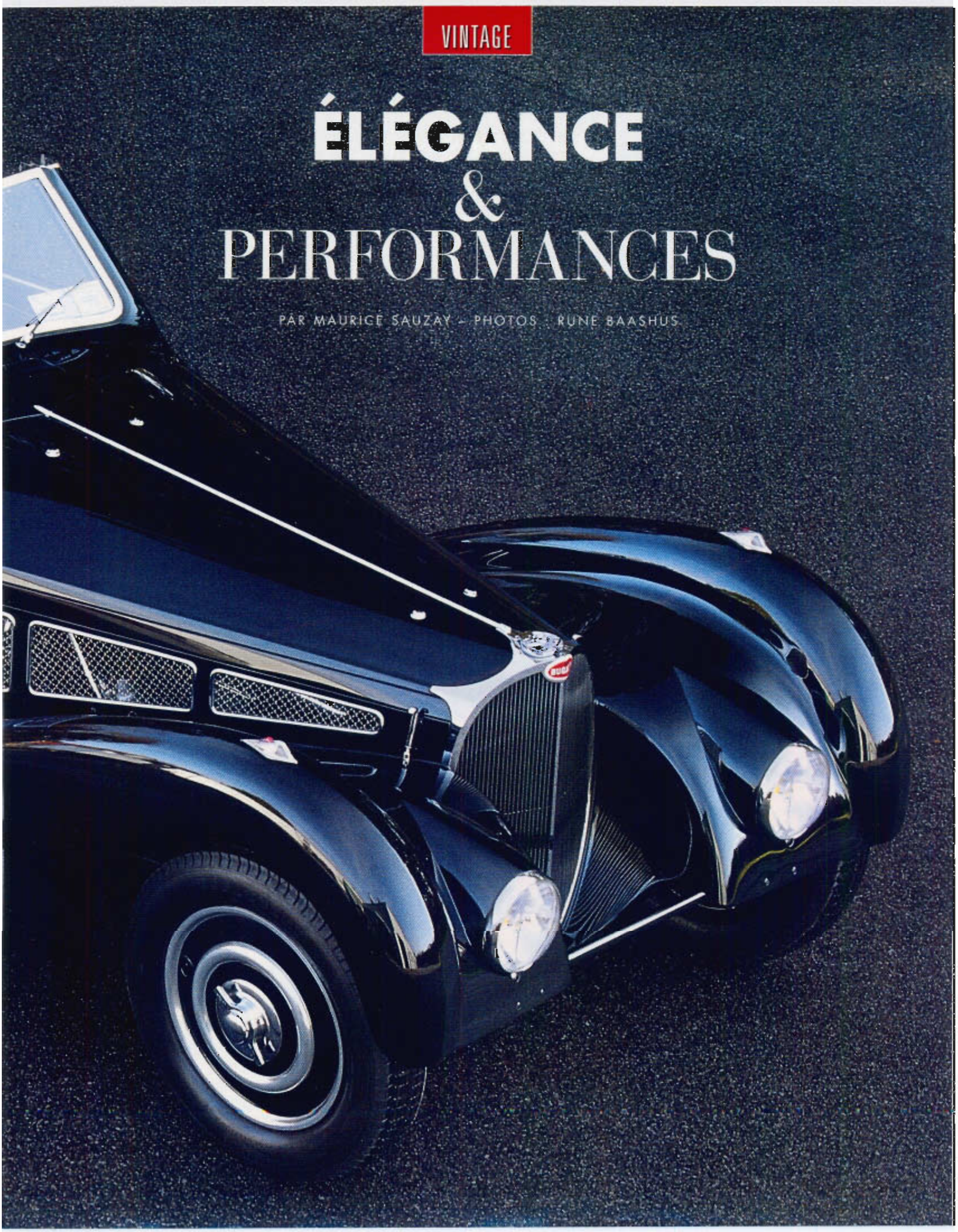
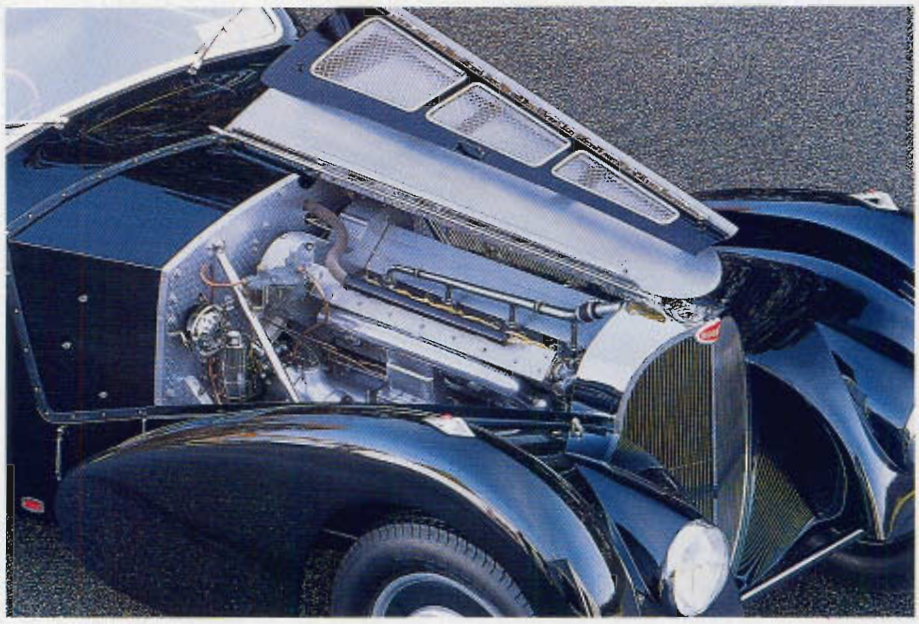
Parmi les pur-sang de l'élevage Bugatti,
la 57S est un terme et un sommet. Dans le couplé
élégance-performances, on peut sans risque
jouer ce cabriolet de 1937, signé Gangloff mais
attribuable à Jean Bugatti.

VINTAGE

ÉLÉGANCE & PERFORMANCES

PAR MAURICE SAUZAY – PHOTOS : RUNE BAASHUS





Sous la calandre en coupe-vent, le châssis surbaissé fait toute la différence.

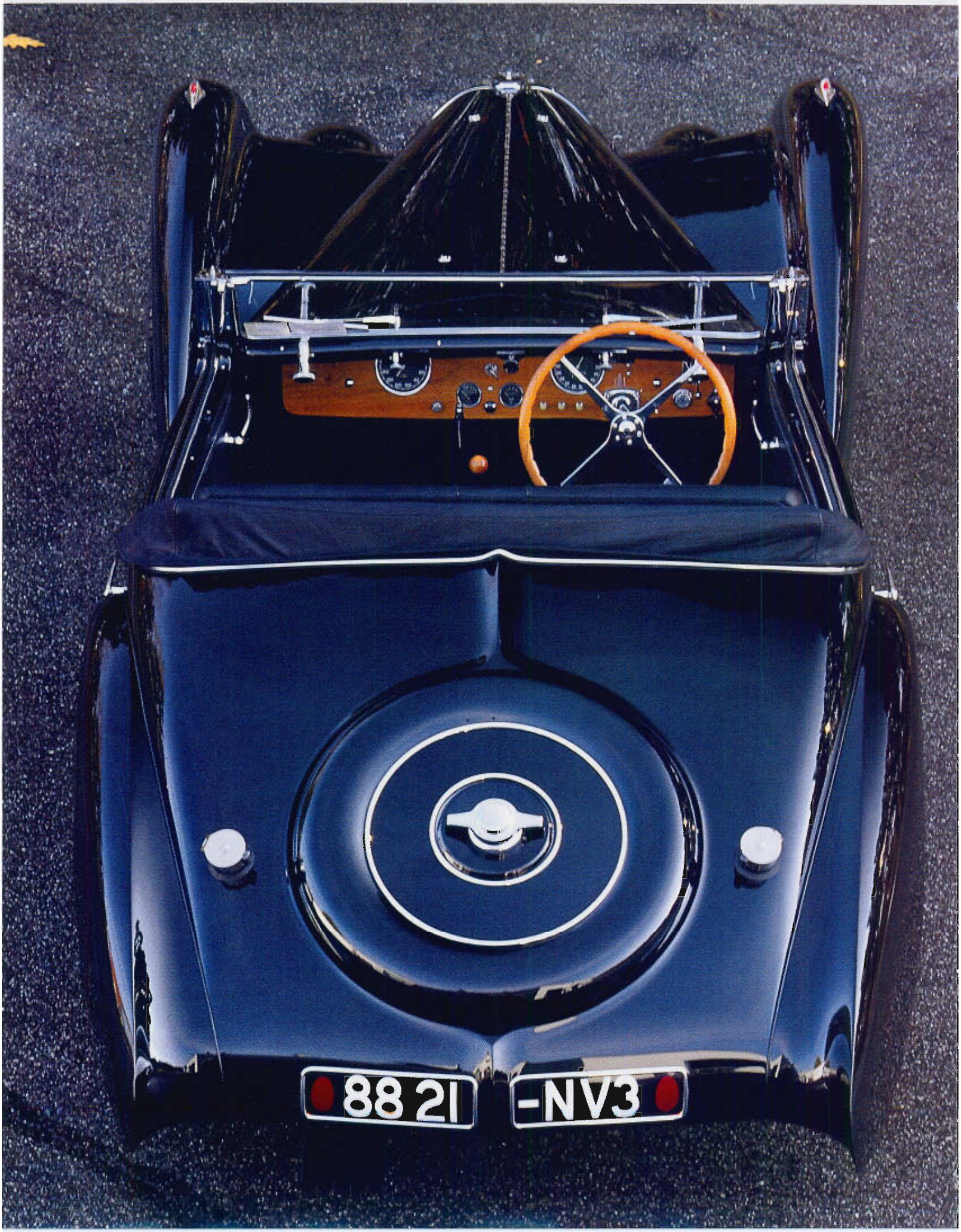
La 57 est l'ultime Bugatti de tourisme construite par la célèbre firme alsacienne. Les idées qui ont guidé sa conception doivent beaucoup à Jean Bugatti qui, s'il n'avait guère de diplômes universitaires, avait hérité des dons familiaux et plus particulièrement de son père l'intuition mécanique et l'élégance du dessin. À 22 ans, il était pourtant bien jeune au moment de la présentation de la 57, au Salon de Paris 1933, et c'est sans doute ce qui ne lui permit pas d'imposer ses convictions telles que les roues avant indépendantes ou le freinage hydraulique au conservatisme de son père. En revanche, son talent ne fut pas bridé dans le domaine du style et il en donna la mesure en inspirant quelques carrosseries d'anthologie.

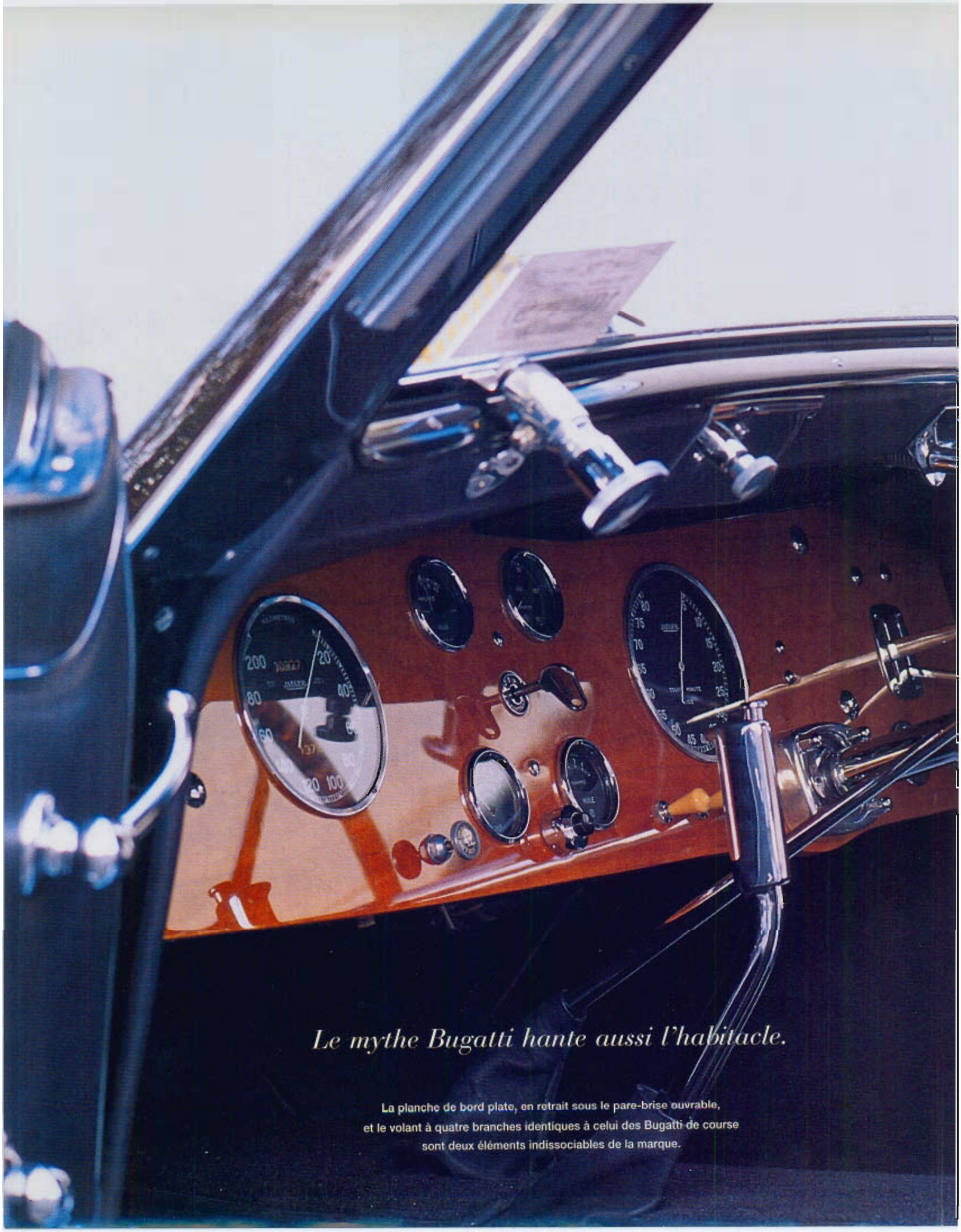
Jean Bugatti eut les coudées plus franches en 1936 lorsqu'il dut remplacer son père à la tête de l'usine de Molsheim. Il entreprit alors de faire évoluer la 57, une 57 qui, soulignons-le, était bien née. Son moteur moderne et puissant, sa tenue de route équilibrée et vivante, ses carrosseries variées et élégantes étaient ses atouts reconnus. Au fil des années, la souplesse du huit cylindres en ligne de 3,3 litres fut encore améliorée par le montage d'un compresseur et le freinage, par l'adoption d'une commande hydraulique. Puis, au Salon de Paris de 1936, Bugatti présenta un châssis nouveau, plus court et plus bas. L'usine l'appelait 57 « S » pour « Sport », mais les utilisateurs le baptisèrent « Surbaissé ». C'était en effet le cas, au point que l'essieu arrière traversait l'âme des longerons et que la lubrification du moteur dût recourir à un carter sec pour augmenter la garde au sol. Divers aménagements en augmentaient aussi la puissance mais, à deux exceptions près, les 57S furent livrées sans compresseur. Plusieurs clients renvoyèrent cependant leur voiture à l'usine pour les faire transformer en 57SC.

La tenue de route et le plaisir de pilotage, déjà améliorés par l'abaissement du centre de gravité, le raccourcissement de l'empattement (2,98 m au lieu de 3,30) et la diminution du poids étaient encore augmentés par la rigidité accrue du nouveau châssis, grâce à l'appoint d'une traverse avant en aluminium coulé très élaborée et de coûteux et très sophistiqués amortisseurs De Ram.

Ricky et Ralph Lauren lors de la présentation, à Pebble Beach, de cette Bugatti, dernière acquisition de la collection.

Au printemps 1938, la fabrication des 57S et SC fut stoppée après que 43 ou 44 voitures aient été produites. Habillée de carrosseries sportives généralement très réussies, dont l'inoubliable « Atlantic », la 57S était la plus exclusive, la plus rapide, la plus performante des voitures françaises : 200 chevaux, 210 km/h, 1400 kg n'étaient pas des chiffres courants en 1937. Elle était l'expression même de la voiture de Grand Tourisme.


8821
-NV3



Le mythe Bugatti hante aussi l'habitacle.

La planche de bord plate, en retrait sous le pare-brise ouvrable,
et le volant à quatre branches identiques à celui des Bugatti de course
sont deux éléments indissociables de la marque.

Quarante des quarante-quatre 57S ont survécu, celle-ci a aussi l'avantage d'une provenance limpide.

Le cabriolet 57 SC qui illustre ces pages porte le numéro de châssis 57563. Elle est l'une des quarante 57S qui ont survécu aux vicissitudes du temps et surtout de la guerre. Pierre Yves Laugier qui traque les Bugatti avec talent et succès nous a aussi aidé à retracer le « curriculum vitæ » de 57563. La voiture fut achetée en châssis et sans compresseur (moteur 36S) le 13 août 1937 par monsieur Philippe Levy des Grands Moulins de Strasbourg. Il fit habiller celui-ci par Gangloff de Colmar, le carrossier attitré de Bugatti. On ne sait pas si le travail fut effectué selon un dessin de Jean Bugatti ou selon un projet du carrossier lui-même, mais cette voiture est la presque jumelle de la 57533 livrée un mois plus tôt à un monsieur

Dans sa collection fabuleuse, Ralph Lauren a su réunir les trois Bugatti les plus abouties : l'étonnante Atlantic (57591), la performante 59 (59122) et, dernière arrivée, l'élégante 57S. Comme les deux premières, la troisième Bugatti du créateur de mode américain est noire.

Bosc et mieux connue puisque la photographie de son profil parfait, capote dressée, figure dans à peu près tous les ouvrages traitant de la marque. Or cette photo porte une référence de l'usine, ce qui nous inciterait à penser que le dessin est de l'usine, donc de Jean Bugatti. 57533 et 57563 sont, quoi qu'il en soit, les seuls cabriolets établis par Gangloff sur châssis « Sport ».

Philippe Levy quitta la France pour les États-Unis *via* Marseille en 1940 et y laissa le cabriolet avec sa première immatriculation, 8821 NV 3, datant d'octobre 1937. La voiture semble alors avoir été vendue sur place, puisqu'en mars 1940 elle fut ré-immatriculée dans les Bouches-du-Rhône, 4583 CB 2. On peut imaginer qu'elle ne fut pas utilisée pendant la guerre. Puis elle quitta la Méditerranée pour Paris où elle fut immatriculée 5777 RP 6, en novembre 1946. On ignore quels furent ses propriétaires entre 1940 et 1951, époque à laquelle on la retrouve aux États-Unis, immatriculée dans le New Jersey. Elle avait été importée par Viviano Corradini, un spécialiste américain qui achetait en Europe pour revendre aux États-Unis. En 1952, Corradini n'avait pas encore revendu la 57S et elle portait la plaque VC 205 (VC pour Viviano Corradini ?). En 1953, un reportage de *Road & Track* nous apprend que la Bugatti appartient à un certain Woodrow Garber, dans l'Ohio. La voiture semble dans un parfait état d'origine : tout au plus a-t-elle perdu ses flasques de roues et gagné des pare-chocs, quelques enjoliveurs et une panoplie d'écussons où l'on remarque celui du Sports Car Club of America et celui du Bugatti Owner's Club ! On ne sait combien de temps Garber conserva 57563, mais au début des années 70 la voiture appartient à un collectionneur averti du même état, Robert Fergus. C'est lui qui, semble-t-il, l'a revendue une vingtaine d'années plus tard à son actuel propriétaire, Ralph Lauren. Présentée au concours de Pebble Beach, superbement restaurée dans sa configuration la plus stricte, noire, sans enjoliveurs ni écussons et avec son immatriculation française de 1937, 57563 a manqué de très peu les honneurs du « Best of show ». □