

Hans Matti

téléphone privé 0041 21  
864'51'01 Rue du Château 20  
mobile 0041 79 623'00'21

Case postale 12  
CH 1148 L'Isle VD  
Suisse

2009, 08, 12, cor : 2009, 10, 23

---

## 'Boudu sauvé des eaux'

par Hans Matti

Ceci est le titre d'un vieux film, où notre célèbre acteur Suisse, Michel Simon, a tenu le rôle principal. Mais en quoi cela concerne t'il Bugatti, vous vous demandez. Continuez à lire et vous comprendrez.

En 1998 nous avons célébré en Suisse le centenaire de l'Automobile Club Suisse (ACS) et, entre autres festivités, L'ACS a organisé le 'Grand-Prix du Centenaire' à Lugano entre le 27 et le 30 août 1998. Ce rassemblement était ouvert à toutes les voitures historiques, mais beaucoup d'entre elles étaient de la marque Bugatti. Personnellement j'ai participé avec ma fidèle Bugatti 35B (4956/211T) et c'était l'un des meilleurs meetings parmi tous ceux auxquelles j'ai participé depuis 40 ans. Une des sorties consistait par une course chronométrée sur l'ancien terrain d'aviation d'Ascona. A cette occasion, un des spectateurs m'a approché en me disant : *'nous avons aussi une Bugatti à Ascona, mais elle se trouve au fond du lac majeur et elle constitue un but de plongée préféré pour nos plongeurs locaux de notre société de sauvetage'*. L'idée d'une Bugatti cachée au fond du lac a suffisamment stimulé ma curiosité pour vouloir en savoir plus. Ayant vécu à Rolle, au bord du lac Léman pendant des années, je suis également membre de la société de sauvetage de Rolle. J'ai donc pris contact avec mes collègues du sauvetage d'Ascona pour en savoir plus sur la Bugatti mystérieuse du lac majeur. Pasqualino Trotta du sauvetage d'Ascona (Societa Svizzera di Salvataggio, Ascona) ma confirmé l'existence de la Bugatti au fond du lac et il m'a envoyé 4 photos prises sous l'eau au milieu des années septante. Ces photos, de mauvaise qualité, montraient la partie visible de la voiture, essentiellement les roues, car la plus grande partie de la voiture était alors enfouie dans la vase du fond du lac. Mais une de ces photos (image 1) m'a permis de confirmer qu'il s'agissait bien d'une Bugatti, car on pouvait y distinguer le support du ressort arrière qui est particulier à Bugatti. La Bugatti avait des roues à rayons et l'arrière du châssis était droit, il devait donc s'agir d'une voiture de tourisme et en tout cas pas d'une Bugatti Grand-Prix. Mais à part cela, il n'était pas possible d'identifier le type de la voiture, j'ai alors supposé qu'il s'agissait d'un type 40.

Rien n'a bougé jusqu'à fin 2008. Lors du carnaval de Locarno, le 1<sup>er</sup> février 2008, Damiano Tamagni, un jeune étudiant, fut sauvagement agressé par trois jeunes hooligans et battu si violemment, qu'il en est décédé. Lui et son père étaient membres des sociétés de sauvetage et de plongée d'Ascona (Centro Sport Subacquei Salvataggio Ascona, CSSS). Après cette tragédie, sa famille et ses amis ont décidé de créer une fondation avec le but de prévenir la violence juvénile en proposant des activités utiles et variées aux jeunes désoeuivrés (Fondazione Damiano Tamagni, [www.damianitamagni.ch](http://www.damianitamagni.ch)). Pour aider à financer cette fondation, il a été décidé de récupérer la Bugatti du fond du

lac et de la vendre ultérieurement. Jens Boerlin qui possède une entreprise de travaux subaquatiques (lavori subacquei) a pris en charge, ensemble avec les plongeurs et autres membres du sauvetage, les travaux de récupération de la Bugatti qui gisait depuis plus de septante ans par 53 mètres au fond du lac, embourbée dans la vase. Jens et ses collègues plongeurs ont plongé moult fois sur l'épave, l'ont partiellement dégagée de la vase et ont pris de nouvelles photos sous l'eau.

L'une de ces nouvelles photos (image 2) m'ont permis d'identifier le type de la Bugatti, à savoir une type 27 (Brescia modifiée). En effet, cette image montre l'arrière du moteur, coté droit, avec la tubulure d'échappement, la colonne et le boîtier de direction. C'est un 4 cylindres et la tubulure d'échappement se trouve du même coté que le boîtier de direction, ce qui n'est le cas que pour les moteurs Brescia, tous les autres moteurs Bugatti ont l'échappement à l'opposé du boîtier de direction. Le boîtier de direction semble integral avec la carter-moteur, ce qui indique un type 27. Les autres photos montrent la structure en bois de la carrosserie et les freins sur quatre roues, typiques pour les Brescia modifiées, type 27.

Le 30 juin 2009, Jens Boerlin et le journaliste Renato de Lorenzi ont pris le temps de me rendre visite à mon domicile, où je leur ai montré ma propre Brescia (2651), du type 27, châssis type 22 (empattement 2,4 mètres). Je leur ai notamment montré où trouver le numéro du châssis. Tôt le lendemain matin, Jens Boerlin a plongé et il a facilement repéré le numéro du châssis, 2461.

Lors d'un coup de téléphone à mon ami Norbert Steinhauser, il a pu fournir les données suivantes, issues des archives de l'usine Bugatti : Brescia type 27, numéro du moteur 879, châssis type 22, numéro 2461 (empattement 2,4 mètres), double allumage, carburateur Solex, pont-arrière 12 x 45, pneus Michelin. Facturé par Bugatti à l'agent Chèvre à Nancy, le 22 avril 1925.

Pierre-Yves Laugier a pu fournir encore plus de détails. Le 11 avril 1925 déjà, la voiture fut immatriculée à Nancy sous le numéro 8843 N 5, au nom de Georges Paiva, demeurant 49 Rue des Dominicains à Nancy. Toutefois, à cette adresse se trouvait le garage-atelier de Raymond Apparuyt qui a possédé des Bugatti Brescia depuis 1922. Il les utilisait également dans des courses locales. Le 16 octobre 1927, il arrive troisième sur une Bugatti 1500 cc lors du second 'Grand-Prix du Salon' à Monthléry. Peut-être c'était la Brescia 2461.

Mais comment cette voiture, venant de Nancy, a t'elle fini au fond du lac majeur ? Sur l'épave on a trouvé une petite plaquette avec le nom de Georges Nielly, 48 Rue Nollet, Paris, qui a dû être le second (où suivant) propriétaire en France. Les recherches sur place à Ascona ont permis de retrouver plusieurs témoins de l'époque, dont Oliviero Barra, maintenant passé huitante ans, qui se souvient d'avoir été assis dans la Bugatti, à l'âge de 14 ans, avant son débarras dans le lac. A Ascona, la rumeur a tout d'abord voulu savoir, qu'un jeune architecte, Max Schmuklerski était le propriétaire de la Bugatti. Mais après que l'histoire du sauvetage de la Bugatti eut été publiée dans les médias, la fille de Max Schmuklerski s'est manifestée et elle a confirmé que son père n'a jamais possédé une Bugatti, par contre il était le fière propriétaire d'un cyclacar français de la marque Bignan.

Mais une autre personne s'est également manifestée et a confirmé que son père était le propriétaire de la Bugatti à Ascona. Cette personne peut prouver ses dires avec la carte grise française, qui a miraculeusement survécu en sa possession. Toutefois, elle regrette que la Bugatti ait été récupérée du fond du lac et elle ne désire pas apparaître en public et rester inconnue. Son identité est connue de l'auteur.

Une chose est sûr, le dernier propriétaire a utilisé la Bugatti à Ascona avec ses plaques françaises. Plus tard elle fut déposée dans la cour du dépôt de l'entreprise de construction Barra, toujours avec ses plaques françaises. La douane semble avoir eu connaissance de l'existence de cette Bugatti et elle a fini par exiger le paiement des droits d'importation en Suisse. Ceci a dû se passer entre 1936 et 1937, quand la voiture était déjà largement démodée, bien usagée et sans grande valeur. Les droits de douane pour son importation officielle en Suisse devaient largement dépasser la valeur vénale de la voiture à l'époque. En Suisse (et probablement partout ailleurs) si les droits de douane ne sont pas payés, l'objet (la voiture dans ce cas) doit être détruit. Il fut donc décidé de détruire la voiture et la façon la plus simple de la faire disparaître était de la jeter au lac. Toutefois, elle fut attachée à une grosse chaîne, au cas où l'on voudrait la récupérer ultérieurement, mais avec le temps la chaîne a rouillée et la voiture a fini par sombrer au fond du lac, où elle gisait par 53 mètres de fond pendant les dernières 73 années.

Après la guerre, quelques habitants d'Ascona se sont souvenu de la Bugatti au lac, en même temps le sport de plongée est devenu de plus en plus populaire. Parallèlement l'équipement de plongée fut perfectionné, permettant des plongées de plus en plus profondes. Pendant les années soixante, les membres du club local de plongée (Centro Sport Subacquei Ascona) ont décidé de rechercher la Bugatti et c'est finalement Ugo Pillon qui a repéré le premier la Bugatti par 53 mètres de fond, le 18 août 1967. Depuis, la Bugatti est devenu un but apprécié de plongée pour les plongeurs locaux et, durant les années septante, quelques photos ont été prises sous l'eau des éléments encore visibles de la Bugatti, désormais enfouie dans la vase.

12 juillet 2009 était le grand jour quand finalement 2461 fut retirée de l'eau après son long séjour dans le lac et après des mois de préparation sous l'eau par Jens Boerlin et ses collègues plongeurs et sauveteurs. Une petite délégation du Bugatti Club Suisse (BCS). s'est réuni à Ascona pour cet événement historique, en amenant 5 voitures Bugatti (types 13 Meier, 22 Matti, 35B Gantner, 37A König et 43 van de Velde). J'ai amenée ma Brescia, type 27/22 (2651), voiture identique à 2461 du lac, pour exposer les deux voitures côte à côte. C'était un moment mémorable, le temps était beau et le lac calme. Il y avait une assistance importante, probablement plus que mille personnes. La Bugatti fut transférée sous l'eau par les plongeurs pour la ramener sous le bras d'une grue géante à laquelle elle fut attachée et sortie de l'eau à 10 heures 30. Après l'avoir déposée sur une grande remorque et dument examinée par la foule et les experts, il y a eu des discours de circonstance par Luigi Pedrazzini (Conseiller d'Etat du Tessin) et Maurizio Tamagni, le père de Damiano et président de la Fondation Damiano Tamagni pour expliquer les raisons et le sens du sauvetage de la Bugatti.

Beaucoup de photos furent prises et des vidéos tournées. 2461 était tout d'origine et probablement en état de marche quand elle fut jetée au lac. Elle

a une histoire continue et elle est 'matching numbers' comme disent nos amis anglais. Mais son long séjour sous l'eau l'a sérieusement détériorée, essentiellement l'acier et les tôles en fer. Dans le lac, la voiture était couchée sur son côté gauche dans la vase, le côté droit émergant encore longtemps dans l'eau ouverte. L'acier et le fer a bien résisté dans la vase, mais pas dans l'eau ouverte, pour cette raison, aujourd'hui le côté gauche est assez bien conservé mais pas le côté droit. Les autres matériaux, le bois, l'aluminium, le laiton, le cuivre, le caoutchouc, les pneus etc. ont très bien résisté.

Plus tard dans la journée, la voiture a quitté le quai et fut amenée au chantier de Jens Boerlin à Magadino où Jens Boerlin et ses amis ont commencé de nettoyer la Bugatti en enlevant les restes de vase et de sable. Lundi 13 juillet 2009, je me suis rendu à Magadino pour pouvoir examiner la Bugatti tranquillement et pour repérer ses numéros. Tout correspond parfaitement aux données de l'usine, sauf pour le carburateur, qui est un Zenith usuel pour ces Brescia's et non un Solex comme indiqué par l'usine. Malheureusement la plaquette du constructeur en laiton manque, ainsi que le badge Bugatti du radiateur et la plaquette du carrossier. Mais tous les autres numéros sont visibles aux endroits usuels. Le numéro du châssis 2461 se trouve sur le bossage rond sur la patte avant du moteur, à droite. Le numéro du moteur 879 se trouve sur le petit bossage rond au milieu en haut de la boîte à cames et à l'avant du carter-moteur, à côté de la pompe à eau. La boîte à vitesses est numérotée 964 sur la boîte et le couvercle, le carter du différentiel n'est pas numéroté (ce qui est usuel pour les Brescia's) mais le rapport du pont 12 x 45 y est indiqué. Le radiateur est un 'Chausson' et il y a une seconde plaquette qui dit 'Garantie 244921' et une troisième plaquette, probablement d'un réparateur de radiateurs qui indique 'A 3210 26'. Sur la voiture il y avait encore les plaques d'immatriculation françaises, malheureusement tellement détériorées qu'il est impossible de lire l'entier du numéro d'immatriculation, mais il se termine par ... RE 1. Cette immatriculation correspond à Paris pour la période de mai/juin 1930, probablement quand Georges Nielly a reçu la voiture depuis Nancy. J'ai aussi profité de prendre plusieurs clichés de détails et de l'ensemble de la voiture, maintenant nettoyée et sans la foule autour.

Naturellement cet événement fut largement commenté et documenté par Internet, et le monde entier fut instantanément informé. Quelques experts Bugatti ont vite remarqué qu'une autre Bugatti Brescia porte déjà, depuis longtemps, le numéro 2461. Cette voiture réside aujourd'hui au Japon chez Minoru Kawamoto, mais c'était autrefois une voiture Suisse, propriété de F. Hintermüller de Zürich pendant les années soixante. Cette voiture a le numéro du moteur 1168 et elle figure dans le registre W3 de Hugh Conway sen. ainsi que dans le registre japonais (non publié) de Shotaro Kobayashi. Elle y figure toujours avec le numéro du châssis 2461 et le numéro du moteur 1168. Toutefois au moteur 1168 correspond le numéro de châssis 2761 selon les archives de l'usine Bugatti. 2761 fut importé en Suisse, le 10 octobre 1927 et y est restée jusqu'au jour où F. Hintermüller l'a vendue à l'étranger dans les années septante. Donc la vraie Bugatti 2461 est bien celle du lac majeur sans le moindre des doutes possibles.

Récemment, les promoteurs de ce projet ont chargé la maison de ventes aux enchères 'Bonhams' de vendre la voiture lors d'une de leurs ventes. La vente

aura lieu à Paris pendant 'Retromobile' fin janvier 2010. Nous espérons que quelqu'un saura entreprendre la tâche de préserver cette auto pour la postérité. En faisant ceci, il (où elle) soutiendra également une bonne œuvre (Fondazione Damiano Tamagni) extrêmement utile et d'actualité. D'après moi, il est possible de restaurer la voiture, mais pas plus de 20 % environ de la substance originale sera réutilisable (la moitié du châssis, tous les carters en aluminium etc.). Ainsi on aura une voiture restaurée, 20% d'origine, 80% recrée, les parties d'origine non utilisables se perdant au cours du temps. Je propose donc de garder la voiture telle que sortie de l'eau, de la conserver pour prévenir la détérioration future et de l'exposer en statique comme une œuvre d'art. C'est et sera toujours le 'yard-stick' (la jauge) de ce qu'était en 1936 une Bugatti tout d'origine mais bien usagée. A coté, pour l'usage sur route, on peut reconstruire une réplique parfaite, car tous les détails sont encore visibles ce qui ne coutera, nous l'espérons, pas beaucoup plus que la restauration de la voiture et cela sauvera toute la substance d'origine de la voiture actuelle dans sa splendeur pathétique. C'est l'occasion parfaite où la construction d'une réplique est pleinement justifiée.

Le journaliste Renato de Lorenzi a couvert toute cette histoire par un film qui fut présente au public par la Télévision Tessinoise (RSI 1) dans son émission du 23 juillet 2009.

Hans Matti, 2009, 08, 12, cor : 2009, 10, 23