



La tête dans les Bugatti.

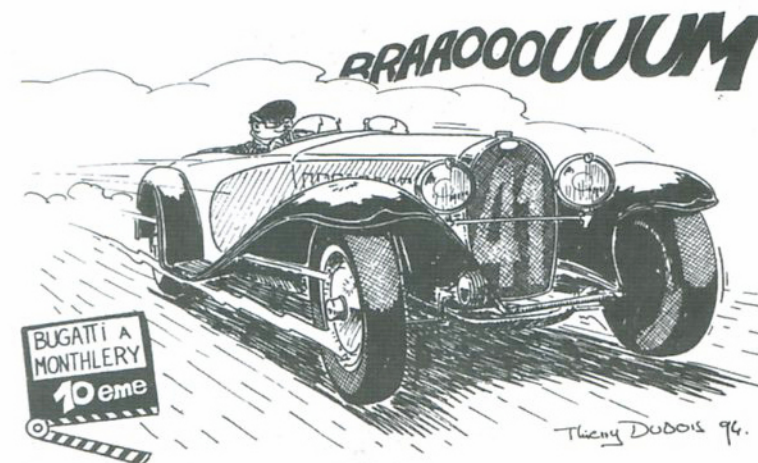
Ils s'appellent Xavier, Hubert, Philippe, Antoine, Jean-Michel, Daniel... Ils sont assureur, banquier, artisan, garagiste, pianiste, l'un d'eux est même moine bénédictin !

Ils ne se connaissent pas, ils n'ont pas forcément vécu à la même époque, mais tous ont « la tête dans les Bugatti », selon la jolie expression de l'un d'entre eux ⁽¹⁾.

Ils sont les héros de ce soixante-dixième Bulletin du Club Bugatti France, car ils incarnent la passion Bugatti, unique, dévorante et mystérieuse, où l'humain et la mécanique sont indissociables : Philippe a recherché toute sa vie la Bugatti qui l'a frôlé quand il avait huit ans (« Mon Dieu qu'elle était belle ! »). Antoine, moine bénédictin, fit la tournée des fermes en Bugatti cabriolet pour ravitailler couvents et monastères, y annonçant son arrivée en mettant la voiture en échappement libre. À l'adolescence Hubert, amoureux de Bugatti, fut chassé de la maison paternelle avec « toute sa ferraille ». Aujourd'hui ses deux Bugatti sont les Joconde de sa folle collection. Xavier construit des voitures sportives modernes dont les carrosseries ont été dessinées... par Jean Bugatti. Jean-Michel a fait revivre pendant près de vingt ans les grandes heures de Bugatti à Montlhéry...

Comme eux, beaucoup d'entre nous ont eu la Révélation Bugatti à l'enfance, à l'adolescence ou plus tard, au coin d'une rue, dans un garage ou ailleurs. Depuis, la passion ne nous quitte plus. En vrai ou en rêve, nos Bugatti nous emmènent très loin. Elles sont nos étoiles. Alors, avec ce Bulletin, faites un beau voyage !

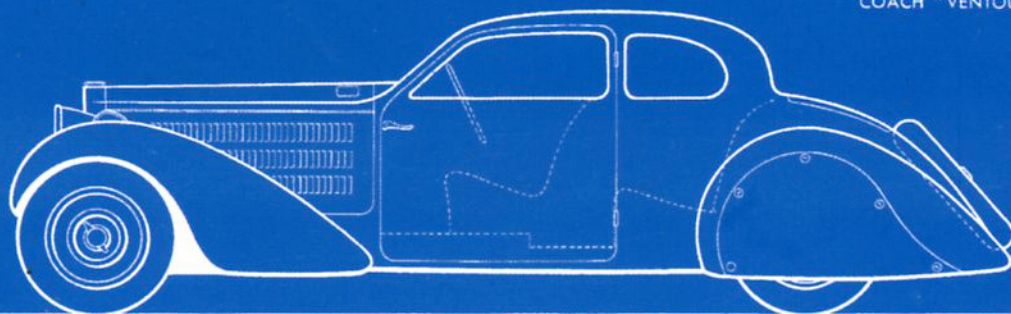
Patrick Meney
Président du Club Bugatti France



Note 1 : Voir page 36.

B
BUGATTI

BUGATTI
COACH "VENTOUX"



Les Automobiles De La Chapelle

une histoire de famille

Arnaud et Marie-France Bouthenet



Xavier De La Chapelle devant une Atalante... De La Chapelle.

De La Chapelle, un nom connu des Bugattistes : ce constructeur lyonnais a produit dans les années 80 de belles « évocations » de Bugatti Type 55 et Atalante ... équipées de mécaniques modernes. Mais savez-vous que cette marque a été créée en 1902, et que les De La Chapelle produites dans les années 80 avaient reçu le label «Bugatti» ? Récit d'une saga familiale

Elle a tout d'une Bugatti... extérieurement. L'Atalante 57S De La Chapelle que nous avons sous les yeux présente une carrosserie d'Atalante de Bugatti. Mais sous son capot elle cache une motorisation BMW 6 cylindres et une boîte 6 vitesses, sur un châssis de type "Super Sport" à poutre centrale et treillis tubulaire en acier aviation et freins à disques ventilés. Avec un poids de 1.150 kilos, sa vitesse de pointe est de plus de 200 km/h. Ce concept inédit qui peut dérouter, voire choquer, un bugattiste puriste, a été développé par un jeune entrepreneur, Xavier De La Chapelle. Précision : le constructeur n'entretient aucune ambiguïté : ni copie ni réplique, ceci n'est pas une Bugatti, pas même une interprétation. Il s'explique : « C'est en 1975 que m'est venue l'idée de construire des voitures reprenant les plus belles carrosseries ayant habillé des Bugatti, mais équipées de motorisation et de technologie moderne. » Ses voitures iconoclastes ayant été construites il y a plus de 40 ans, il y a donc prescription. Passionné de Bugatti depuis son plus jeune âge et admirateur des créations de Jean Bugatti, le choix de Xavier De La Chapelle s'est d'abord porté sur le mythique roadster Type 55. Il y a consacré trois ans de développement, avant de le présenter au Salon de Genève, où il fit sensation, puis d'en lancer la production artisanale. Deux ans plus tard, il commercialisa la Junior, version enfant de son Type 55 à l'échelle 1/2, produite à 750 exemplaires à ce jour.

En 1992, Xavier présente son évocation de l'Atalante 57S, toujours au Salon de Genève. Xavier De La Chapelle ne prétend évidemment pas ressusciter les sensations, aussi enivrantes qu'uniques, d'une Bugatti d'Avant-guerre. Ses voitures visent une autre clientèle, une autre utilisation, un autre plaisir que les Bugatti d'Ettore et de Jean. Il n'empêche, construire, homologuer et commercialiser des voitures est un sacré défi : « J'ai sélectionné des partenaires aguerris au développement de véhicules sportifs, dit-il. Une difficulté majeure a été de trouver des groupes motopropulseurs avec des performances élevées à un coût raisonnable, adaptables et conformes à la réglementation. Après trois prototypes avec le 6 cylindres Opel, j'ai obtenu l'agrément de BMW ; aussi nous avons réalisé deux crash tests avec succès ».

Avec cette ambition clairement affichée, les «55» et les «Atalante» de Xavier De La Chapelle ont séduit une centaine de clients à travers le monde, dont plusieurs propriétaires de Bugatti authentiques, membres du Club Bugatti France. Il faut dire que ces De La Chapelle ont « un petit quelque chose de Bugatti », puisqu'elles ont été autorisées à porter l'écusson et le nom de la Marque, à défaut de l'inscrire sur leurs cartes grises : « Le Groupe Messier Hispano Bugatti m'a autorisé à plaquer les badges Bugatti ; des clients le demandaient mais tous étaient ravis d'avoir le badge De La Chapelle sur la calandre ».

Autre « légitimité » peu connue : les automobiles De La Chapelle ont une très longue histoire...

Une Marque vieille de 120 ans



Une De La Chapelle 57S entourée de ses aînées du début du XXème siècle.

En effet, cette marque automobile est née en 1902 dans la Loire, sous l'impulsion des Frères Guy et Carl De La Chapelle. A l'aube du XX^{ème} siècle, plus de quarante constructeurs automobiles étaient installés dans cette région, un des centres les plus actifs de l'industrie automobile naissante. Le savoir-faire des Maîtres de forge y œuvrant notamment dans le secteur de la défense, était reconnu dans toute la France. Fait assez rare pour l'époque, les Automobiles De La Chapelle construisaient leurs propres moteurs, s'appuyant sur des brevets déposés par les deux frères, alors que la plupart de leurs concurrents utilisaient des moteurs De Dion Bouton.

En ces années 1900, les De La Chapelle bénéficiaient d'une conception mécanique moderne, misant sur la légèreté et des châssis de grande efficacité. Elles remportèrent de nombreuses victoires en courses face à des voitures nettement plus puissantes. En 1912, De La Chapelle a ouvert un magasin à Paris, au 3 boulevard de Montparnasse. Au total, plus de mille De La Chapelle ont été construites dans les années 1900, un chiffre important pour l'époque. Malheureusement, la première guerre mondiale a été fatale aux Automobiles De La Chapelle que les frères mettent en sommeil. Seule une dizaine d'exemplaires ont survécu jusqu'à nos jours.

Au volant des « Bugatti » De La Chapelle » trentenaires

Retour à 2021, montons à bord d'une Atalante De La Chapelle 6 cylindres avec Xavier.

Première impression : la noblesse des matériaux, les senteurs de cuirs, le contact du bois précieux nous plongent dans un passé raffiné. La carrosserie, bien qu'en matériaux composites mais avec un capot en aluminium et une calandre en inox poli, est très rigide et son rendu est parfait, sans ondulations. Les compteurs Jaeger sont sobres comme à l'époque... seules quelques commandes sont modernes pour raison de sécurité, fiabilité et homologation.



Un intérieur soigné, mais sans ambition de copier une authentique Bugatti.

Malgré l'environnement intérieur très Avant-guerre, avec les petites surfaces vitrées et le tableau de bord en ronce de noyer, nous sommes loin de l'univers de nos Bugatti : toit ouvrant, bluetooth et climatisation... Contact : nous sommes bien dans une voiture moderne.

Ni bruits, ni vibrations, ni odeurs d'essence ou d'huile, ne cherchez pas ces sensations que nous aimons tant dans nos anciennes, le plaisir est ailleurs. La voiture démontre une excellente tenue de route, avec les performances, l'accélération et le freinage d'une sportive des années 90.



Marie-France Bouthenet au volant de sa De La Chapelle T55.

On retrouve les mêmes sensations au volant du Type 55 De la Chapelle qui a été produit à une centaine d'exemplaires.

Marie-France a possédé l'un d'entre eux. Elle témoigne : « Pour moi, cette voiture était superbe et féminine. Elle était aussi très facile à conduire. Non seulement elle accélère très fort, mais il n'y a pas besoin de double débrayage et il n'y a aucun stress de craquement au passage des vitesses ! Il y a un coffre pour emporter quelques sacs. Mais

attention, le côté pratique s'arrête là ! Monter dans la voiture dépourvue de porte rappelle le roadster 55 de Jean Bugatti ou le type 35, et installer la capote est un exercice que l'on réserve au très mauvais temps ».

L'aventure continue

45 ans après ses premières créations, Xavier reste animé par la même fibre créatrice et la même passion pour l'automobile. Avec son équipe, il prépare une nouvelle version de son Atalante. Elle sera équipée d'un moteur V8 de 450 cv, à la demande d'un client français. Comme ses devancières, elle n'aura rien à voir avec une création d'Ettore Bugatti, mis à part l'évocation de la carrosserie...

Alors ces De La Chapelle ont-elles vraiment leur place dans un Bulletin du CBF ? Oui, d'abord par curiosité, ensuite par leur référence affichée aux dessins géniaux de Jean Bugatti, enfin parce que son constructeur n'entretient aucune ambiguïté sur leur identité.