



CHÂSSIS

57384 / 1S

ATALANTE T.O.



Le 29 décembre 1935, M. Bertrand passe à l'usine Bugatti une commande ferme pour un châssis 57S: il spécifie son désir d'un modèle Atalante à toit ouvrant, équipé d'un compresseur. Il est le deuxième client à se manifester pour une 57S. André Vormus, le 4 novembre 1935, avait émis auprès de Jean Bugatti son désir d'acquérir une des nouvelles Atalantes 57S. Il semblerait néanmoins que Marcel Bertrand se soit fait livrer une 57S et non pas une 57 SC. C'est le 29 août 1936 que Gaston Descollas, le concessionnaire Bugatti de Marseille qui avait déjà pris livraison de la première 57 de M. Bertrand, réceptionne l'« Atalante numéro de série 57384-moteur 1S-toit ouvrant ».

Cette Atalante est la première à sortir de la carrosserie de l'Usine de Molsheim, le 27 août 1936, elle était de couleur blanche et bleue, cuir porc. Mais sa

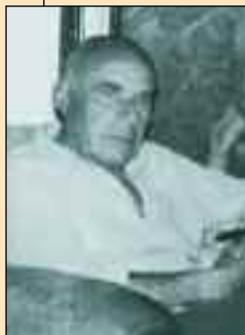
carrosserie porte gravé le numéro d'assemblage 3. Il semblerait donc, qu'en parallèle, plusieurs caisses d'Atalantes soient assemblées, chacune ayant déjà son numéro de caisse réservé. Le hasard a voulu que la 57384 N° 3 soit terminée avant la 57383 caisse N° 1, qui sortit de carrosserie le 4 septembre 1936.

L'Atalante 57S de Marcel Bertrand est immatriculée neuve le 14 août 1936 sous le numéro 6533YU3 à son domicile au 83-85, rue Jean Jaurès à Toulon. La photo (*voir ci-dessus*) parue dans « l'Action Automobile », numéro spécial Salon d'octobre 1948, montre la 57S de Bertrand déjà immatriculée, devant les portes de l'usine Bugatti avant livraison à son propriétaire. On y remarque que la caisse est effectivement de deux tons clairs. On imagine le contraste des couleurs blanc et bleu qui n'est certainement pas du plus bel effet.

► BIOGRAPHIE

Marcel Louis Bertrand (1907-1987)

Marcel Louis Bertrand est né à Saint-André d'Embrun dans le département des Hautes-Alpes, le 18 janvier 1907. La famille est originaire de ce petit village dans la montagne, d'où les oncles de Marcel produisaient des fromages qu'ils descendaient dans la vallée pour les vendre à Toulon. Au début du siècle, la famille Bertrand ouvre un petit commerce d'alimentation générale, bien situé au cœur de Toulon. En 1914, Marcel Bertrand et ses frères, Adrien, Gustave, Aimé et Henri, accompagnés de leurs cousins, viennent prêter main forte à leurs parents installés en ville. Le succès commercial est rapide, la maison Bertrand était située au 83- 85, rue Jean-Jaurès à Toulon. Par la suite, le commerce



s'ouvrit sur la place Puget. Chacun des emplacements avait sa spécialité au sein de ce même pâté de maisons. Les camionnettes Bertrand sillonnaient la région, elles ravitaillaient l'Hôtel Negresco de Nice dont le propriétaire était un ami intime de Marcel Bertrand et celui-ci avait pris l'habitude d'y passer de nombreux week-ends avec son épouse en Bugatti.

Le directeur du Negresco, M. Amarel, fut plus tard le directeur de l'aéroport de Nice et la Maison Bertrand emporta le monopole de la restauration de l'aéroport et de la nourriture servie dans les avions. La Maison Bertrand avait ainsi créé une clientèle sur la Côte, de Cassis jusqu'à Nice en passant par La Ciotat et Bandol. Une succursale était établie à Saint-Maximin. Puis, un commerce de viande fut ouvert dans les années 1950, jusqu'à la fin de l'activité de la Maison Bertrand, vendue vers 1980. Elle avait pris le nom de Société Lafond-Bertrand. Elle ne put faire face à la concurrence des grandes surfaces, l'âge d'or était terminé. Marcel Bertrand, avait l'habitude de dire: « A Paris il y a Félix Potin, à St-Etienne la Maison Casino et les Etablissements Bertrand & Frères dans le Midi ». Mais personne, dans la génération suivante, ne développa de succursale, la réussite de la maison fut le succès d'une génération. La Maison Bertrand était le premier « supermarché » de Toulon qui employait

près de cent cinquante personnes et fournissait ainsi toutes les grosses épicerie et les hôtels de la Côte.

Ainsi, Marcel Bertrand et son cousin Gustave ont-ils pu acquérir plusieurs Bugatti. En février 1934, Gustave Bertrand, domicilié au 85, rue Jean-Jaurès à Toulon, achète d'occasion une Bugatti 3 litres, N° 44668, immatriculée 7638YU2. Il l'a conservé jusqu'à l'automne 1935. Il posséda par la suite une Delahaye mais il n'était pas un très fin pilote. Quant à Marcel Bertrand, sa première Bugatti est déjà un Type 57, la 57164 à moteur 63, Cabriolet Gangloff, livré le 18 août 1934 par le concessionnaire Descollas de Marseille. Elle est immatriculée sous le numéro 56YU3 le 21 août 1934. Le neveu de Marcel se souvient qu'avec cette première Bugatti, l'oncle avait eu un grave accident: il croisa un bus à la sortie d'un pont à Sallines et, déporté par le souffle d'air, il fut envoyé contre l'une des piles du pont, et fut blessé assez grièvement. Il l'a revendue le 15 avril 1936, à un M. Renaud à Marseille. Puis M. Bertrand achète la première 57S Atalante construite, qu'il utilise de 1936 à 1947. Après cette dernière Bugatti, Marcel Bertrand n'eut plus de voiture de cette trempe, il usa de nombreuses Peugeot, mais le temps des Bugatti était révolu. Il revint aux sources et a été pendant de nombreuses années le maire de son village d'origine, St-André d'Embrun. Marcel Bertrand s'éteignit en 1987.

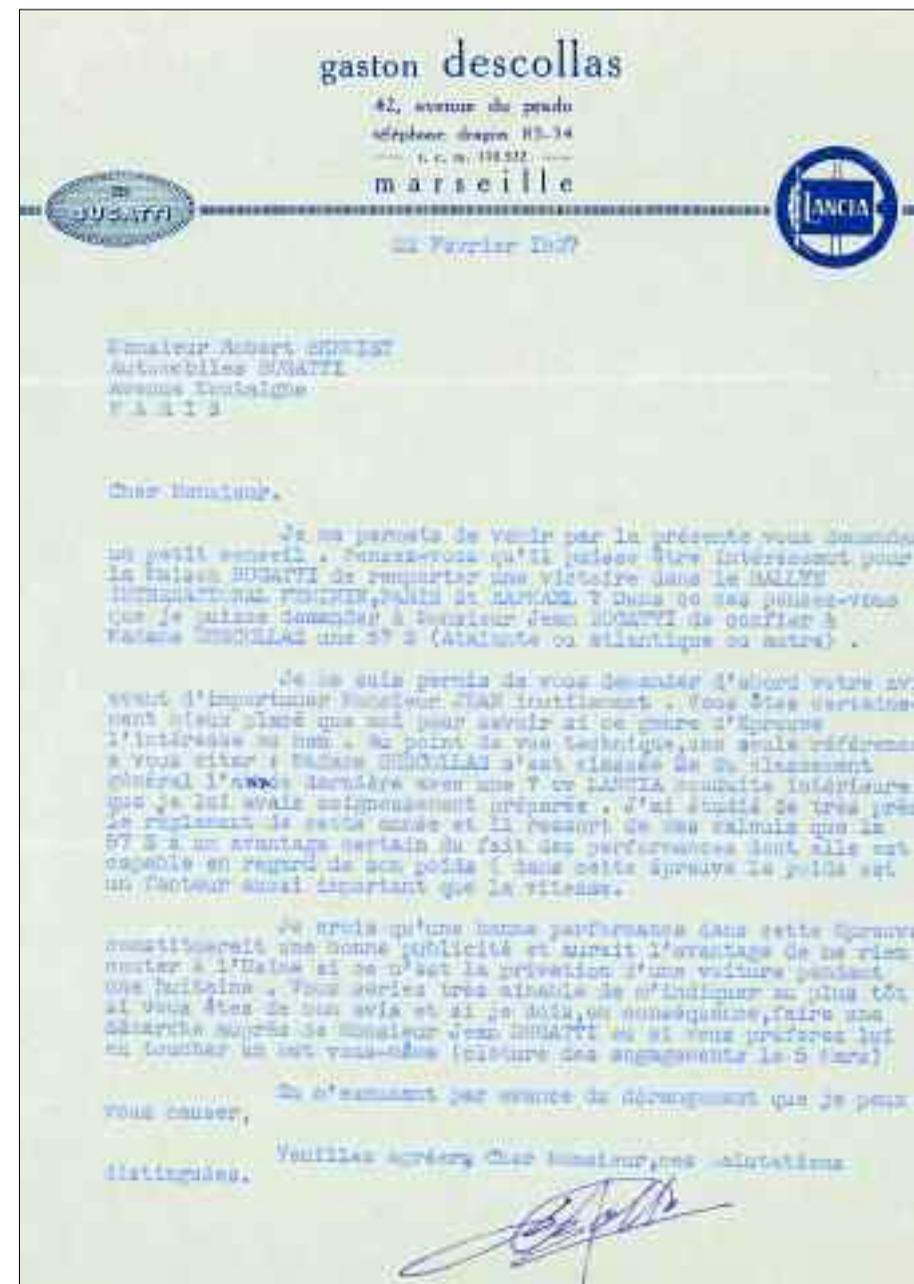




Nous avons eu la chance de pouvoir retrouver M^{me} Marie-Louise Bertrand, « Nikou », la veuve de Marcel Bertrand, qui se souvient très bien de la Bugatti qui avait un toit en plastique fumé, bleu, transparent, qui filtrait les rayons. Sur la photo prise à l'Usine le jour de la livraison, il est évident que la voiture possède un toit ouvrant, dont la toile équipée de deux petites fenêtres, se roule derrière les sièges. La modification du toit plastique est certainement due à Marcel Bertrand lui-même. M^{me} Bertrand se souvient qu'elle et son mari, grand amateur de voitures de sport, connaissaient bien Jean-Pierre Wimille et le retrouvaient à Megève en février pour pratiquer le ski. Marcel Bertrand participait aussi sur le Rhône à des courses de hors-bord, mais il n'a jamais fait de rallye, ni même de concours d'élégance, au volant de sa Bugatti 57S.

En février 1937, G. Descollas tente de convaincre l'Usine de lui prêter une 57S (voir ci-contre), qu'il compte laisser piloter par son épouse dans un rallye féminin. N'ayant pas obtenu gain de cause, il se tourne vers M. Bertrand, son seul client 57S, qui lui confie son Coupé pour cette épreuve.

Ainsi le 17 mars 1937, M^{me} Descollas, l'épouse de l'agent Bugatti marseillais, ami de M. Bertrand, prend le départ du rallye « Paris – Vichy – Saint-Raphaël féminin », au volant de la 57S (voir page suivante).





La Bugatti est presque neuve, elle n'a que six mois d'utilisation par son premier propriétaire. Mais déjà son apparence est modifiée et les gros phares « obus » placés au-dessus des ailes ont fait place aux petits phares « bols » Scintilla qui ont équipé toutes les 57S après le Salon d'octobre 1936. L'auto a conservé pour cette épreuve ses coloris d'origines : blanc et bleu. M^{me} Descollas, le 20 mars 1937, participe à la course de côte de Pougues inscrite au calendrier du rallye.

Peu de temps après la voiture est repeinte en noir à flancs rouges et équipée d'un pare-choc tubulaire dans le style de celui de 57373S.

A la déclaration de la guerre, la belle Atalante est cachée dans une scierie qui appartenait à son oncle, M. Fabre. Les Allemands, qui réquisitionnaient les autos, n'ont jamais trouvé la Bugatti. A la fin du conflit, Marcel Bertrand est allé recherché sa 57S, cachée sous des fagots de bois. Il change la batterie et la voiture démarre sans problème. M^{me} Bertrand, qui a connu son mari à la Libération (ils se sont mariés en 1945) se souvient qu'à l'époque, l'Atalante était déjà en deux tons, rouge et noire et que la voiture pouvait être mise en échappement libre, produisant alors un vacarme assourdissant ! Sur la photo retrouvée par M^{me} Bertrand (*voir page suivante*) on voit le couple Bertrand accompagné de leur chien de chasse, un bleu d'Auvergne. La plaque d'immatriculation très particulière, est en forme de losange et translucide. Nous la retrouverons sur les photos prises chez le deuxième propriétaire après 1947 (*voir page 236*).

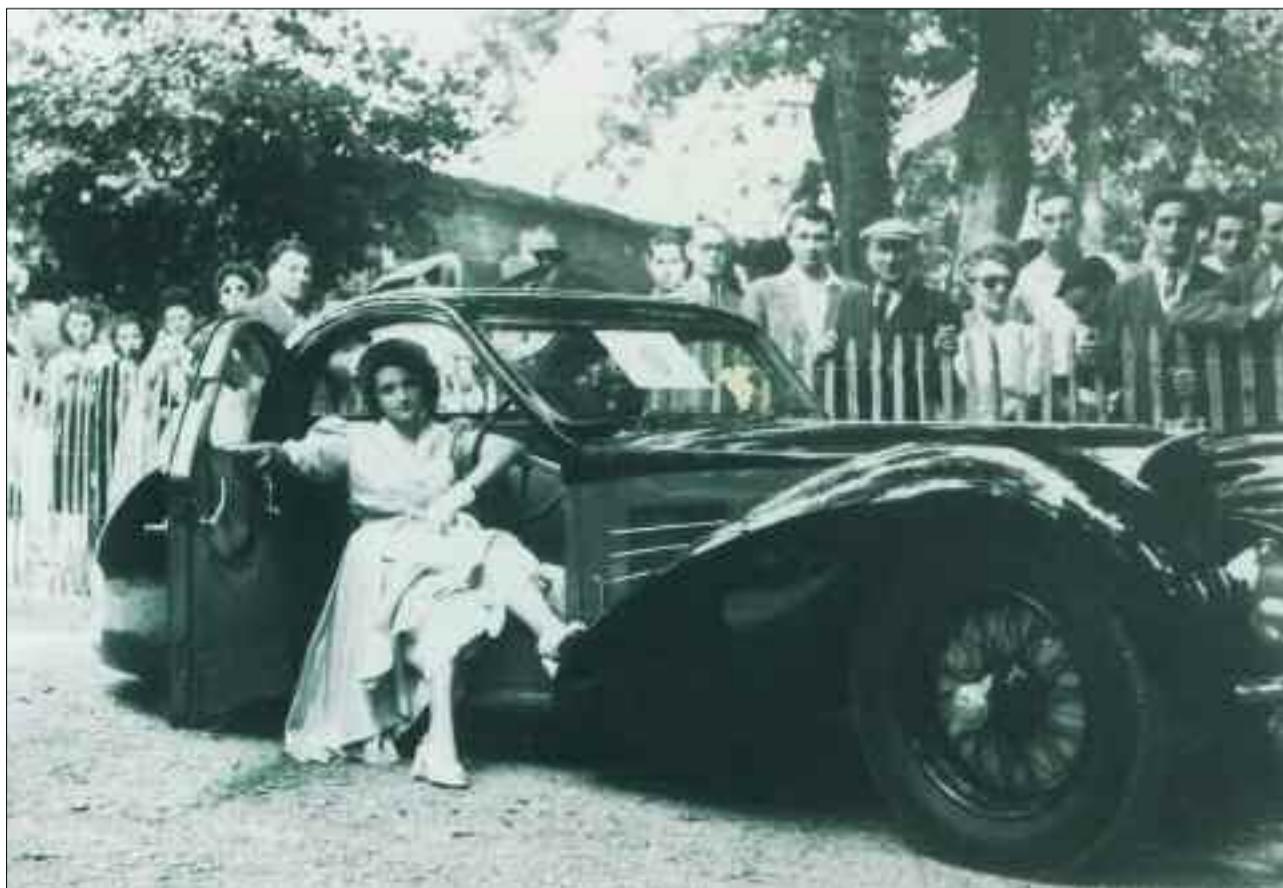
La 57384S est revendue en 1947. Elle était proposée par le garage Lamberjack, 68, rue Bayen. Antoine Tripier, agriculteur de Côte d'Or, l'y découvre en août 1947 et s'en porte acquéreur. Tripier est né en 1894, il exerce la profession d'éleveur d'ovins dans sa propriété de Suze jusqu'à la déclaration de la guerre. Au décès de sa femme en 1941, il élève seul son fils unique Philippe.



Déjà en 1939, Antoine Tripier était à la recherche d'un 57S Atalante. Il avait correspondu avec J. B. Arnaud l'agent stockiste de Niort et était en pourparlers pour l'achat de la 57532S ex-André Chauvenet, mais il n'a pas donné suite à cette proposition, qu'il a regretté par la suite. Il l'a révélé à J. B. Arnaud en ces termes : « Je ne me pardonne pas d'avoir manqué votre 57S, et en voyant son état de neuf, cela me donne des regrets, d'autant plus que celle que Monestier m'avait offert, sentait la fatigue et les mauvais soins dans tous les organes. Et pourtant, j'avais été sur le point de lui donner FRF 80 000 et mon Coach Bugatti 49 ».

La 57SC que propose Monestier à Antoine Tripier, est à vendre depuis septembre 1938. Le concessionnaire lyonnais la lui présentait ainsi : « Voiture 57SC avec freins Bendix Lockheed, au prix de FRF 80 000, voiture qui n'a fait que 18 000 kilomètres ». Il s'agit à l'évidence de la 57451SC ex-D^r Jacques Kocher, pour laquelle Tripier décline également l'offre d'achat.





Philippe Tripier se souvient être allé avec son père acheter la 57SC chez Lamberjack. A l'époque, l'auto était toujours en deux tons, noire et rouge. Elle devait remplacer la Berline Type 49, qui a été réquisitionnée par l'Etat-Major de la Première Armée de Delattre puis a été revendue quelque temps plus tard sur Dijon. Avant ces deux 3,3 litres, Antoine Tripier avait possédé une 35A 2 litres 8 cylindres à 2 carburateurs. Avec la belle 57S, Tripier participe au concours d'élégance de Beaune en 1947, organisé par le journal le « Bien Public » de Dijon. La voiture est présentée par Antoine Tripier et M^{lle} Violland.

La chance nous a fait retrouver la jeune femme de 19 ans qui présentait l'Atalante 57S noire et rouge. Monique Violland se souvient que le concours d'élégance, qui n'a été organisé que cette année-là, avait lieu à l'époque de la Foire de Beaune en juin, dans les jardins anglais. Son père, propriétaire de la Maison de Vins Léon Violland, fondée en 1844, était un grand ami du Maire de l'époque, M. Dochet. Ainsi, Monique qui assistait à la manifestation, est pressentie pour présenter la Bugatti 57S en compagnie de son propriétaire (*voir ci-contre*). La jeune femme portait ce jour-là une robe bleue pâle à taille serrée qui était à la mode dans ces années ainsi qu'un petit chapeau. et la taille serrée qui était à la mode dans ces années d'après-guerre. Une estrade avait été montée dans le parc pour que la foule puisse mieux profiter du défilé de ces belles carrosseries. Et, bien évidemment, c'est l'Atalante qui reçoit le premier prix. La remise a lieu dans le village proche de Savigny-les-Beaune. Antoine Tripier, toujours accompagné de la jeune femme, prend la route de Savigny au volant de la 57S. Monique Violland se souvient

de l'impression de vitesse incroyable produite par la Bugatti où, assise très basse, elle voyait les arbres défiler à vive allure : le pilote avait sans doute essayé d'impressionner sa passagère, qui a eu surtout très peur.

Peu de temps après, il émet le désir de se séparer du véhicule, car il ne trouve pas de garagiste compétent pour son entretien en Côte d'Or. Il fallait déjà, à l'époque, téléphoner à Molsheim pour prendre conseil. La voiture a toujours des problèmes de démarreur, qui ne sont jamais résolus. La 57S Atalante était,

pour Antoine Tripier, sa voiture de tous les jours. Des démarrages difficiles représentaient un réel problème, car on ne trouvait pas de pièce pour la réparation du démarreur. Si d'avance on en trouvait, elles étaient hors de prix. Les mécaniciens de la région étaient dépassés par un tel problème sur une voiture aussi pointue.

Vers 1951, Antoine Tripier se décide à vendre l'auto. Il était déjà contacté, à l'époque, par Lamberjack qui avait donné ses coordonnées à un médecin américain, vraisemblablement newyorkais, qui relance plusieurs fois Antoine Tripier pour lui acheter l'auto. Tripier conduit lui-même l'auto à Paris pour la mettre en dépôt chez Lamberjack, où l'Américain peut l'étudier. Ce dernier avait donné rendez-vous à Tripier dans toutes les capitales d'Europe, à chaque fois qu'il était de passage sur le Continent. Philippe Tripier se souvient avoir vu, dans les archives de son père, une lettre du médecin américain qui cherchait désespérément à acheter l'auto au début des années 1950. Il s'agit très certainement du docteur Samuel Scher de New York, profitant d'un Congrès de chirurgie plastique en Europe pour chasser les Bugatti.

Comme de nombreuses Bugatti, par l'intermédiaire de Dominique Lamberjack, la 57384S prend le chemin des Etats-Unis. La seule trace de l'auto aux Etats-Unis se trouve dans le numéro d'août 1954 du magazine « Road and Track », où elle est proposée en annonce par la société « Bill Frick Motros » pour la somme de USD 4500. Le véhicule afficherait 40 000 kilomètres au compteur et aurait été révisé à l'Usine avant sa vente aux Etats-Unis en 1951. Elle arrive en Angleterre en 1970, avant d'être acquise par Michel Poberejsky, en février 1971. Poberejsky est un récidiviste, puisque dès l'âge de 20 ans, il est sensibilisé aux Bugatti, ses parents habitant un très bel hôtel particulier à Neuilly, tout près du garage Bugatti de Gaston Docime. Celui-ci se charge de faire l'éducation du jeune Michel Poberejsky. Et en 1950, Docime l'emmène voir une 57SC qu'avait à vendre Lamberjack, rue Bayen à Paris. Il s'agit de la 57542SC ex-Vidal, que M. Poberejsky achète (*voir chapitre correspondant*).



Vingt ans après sa première SC, Michel Poberejsky collectionneur avisé et pilote amateur confirmé, va avoir l'opportunité de retrouver une autre Atalante 57S. En 1971 le grand marchand d'automobiles belge Johnny Thuysbeart, installé à Villeneuve-Loubet, propose à M. Poberejsky la 57384S qui, en provenance des Etats-Unis, se trouve dans un atelier de restauration en Angleterre chez Paul Ridgefield. L'auto a passé de nombreuses années démontée, mais la carrosserie est très saine, sans trace de corrosion. Elle a été stockée à l'abri de l'humidité. Mais le moteur avait été démonté et le carter inférieur manquait. La restauration mécanique est entreprise par Ridgefield ainsi que la remise en état de la carrosserie. Le feu avait pris sous le tableau de bord, l'arrière de la planche était brûlé, il faut la changer, mais tous les compteurs ont pu être conservés, sauf le compte-tours. Michel Poberejsky change les phares, qui étaient de petits phares incrustés en bas dans les ailes qui avaient été creusés à cet effet. Il les remplace par de gros optiques chromés au-dessus des ailes. Le pavillon était équipé d'un toit

ouvrant et il faut refaire toutes les lattes de bois du système à rouleau. La caisse qui était, lors de cette découverte, dans un apprêt anti-rouille de couleur orange, est repeinte en deux tons, noire et rouge, couleurs qu'elle arborait dès 1938.

La 57384S portait à l'origine un badge émaillé de radiateur, du modèle droit, à la différence des autres 57S équipées d'un badge en V qui épouse la forme de la calandre 57S. Cette particularité nécessitait une pièce intermédiaire, plate vers le badge et ouverte en V vers l'arrière, pour être fixé à la calandre. Michel Poberejsky change cette plaque par un badge 57S d'origine qui lui a été procuré par Hugh Conway.

Sur le plan de la mécanique, le problème était plus complexe et M. Poberejsky a la chance, en 1971, d'acquérir la Berline Galibier No 57421 moteur 58C. Cette voiture était l'ancienne Berline 57C de l'Usine, qui avait battu le record à Montlhéry le 27 mai 1939 (*voir chapitre correspondant, page 176*). Elle arrive complète en provenance des Etats-Unis, où elle appartenait à M. Knox à Denver. Michel Poberejsky lui prélève le train avant équipé du freinage hydraulique qu'il met sur l'Atalante. Il utilise une grande partie du moteur 58C, y compris le bloc avec le perçage du support du ventilateur placé plus haut que sur la 57S, qui doit donc être modifié, et les bougies de 14 mm. Le carter supérieur d'origine 1S de l'Atalante, qui portait des traces de soudure à l'avant gauche est réutilisé. Ces traces indiquaient un accident, dont on retrouve également les stigmates à l'avant gauche du châssis qui a dû être redressé. Le carter inférieur étant manquant, M. Poberejsky fait couler 5 carters dans une usine de Rouen, en copiant le carter inférieur de la 57542SC de son ami Dovaz, son ancienne 57S. Il utilise un de ces carters pour la 57384S, les quatre autres sont vendus à MM. Symondson, Eri Richardson, A. F. Loyens et P.-A. Berson (ce dernier monte le sien lors de la reconstruction de son Atlantic).

Michel Poberejsky utilise également la boîte 58C en provenance de la Berline, bien qu'il possédait toujours la boîte 1S d'origine de l'Atalante. Mais il préfère utiliser la boîte 57C, car l'axe qui tient la pédale d'embrayage sur la 57S rend

cette pédale plus directe, ce que M. Poberejsky ne considère pas comme un avantage.

La boîte de vitesse 1S est donnée à Henri Lalanne comme commission, lors de la vente de l'Atalante. Bien plus tard, on revoit cette boîte entre les mains d'Erik Koux, il y a quelques années, avant qu'il ne la vende à Paul-André Berson. Sur la Berline 58C, Michel Poberejsky prélève également le démarreur, le compresseur, la dynamo. La 57S Atalante est équipée d'amortisseurs Koni à l'arrière et d'amortisseurs de Ram à l'avant, qui sont trouvés chez Michel Dovaz. La 57384S avait pu conserver son pont arrière d'origine.

La restauration de l'auto par Paul Ridgefield s'achève à la fin de 1972 et Michel Poberejsky peut profiter de sa nouvelle Atalante qu'il utilise régulièrement pendant près de vingt ans. Celui-ci avait bien remarqué que le tablier possédait une cloison en aluminium plus étroite que sur les 57S classiques. L'adjonction de deux cornières aux angles supérieurs de celle-ci, avaient permis



l'ajustage exact de la caisse d'Atalante. Michel Poberejsky s'est longtemps demandé longtemps si ce tablier étroit était le signe d'une auto née avec une caisse course à l'égal du Torpedo 57S qui, en 1936, tournait aux mains de Jean Bugatti sur l'anneau de Montlhéry. Mais Michel Poberejsky ne savait pas que les six premières 57S construites avaient cette même particularité, prouvant simplement que les six premiers tabliers 57S ont été montés sur les châssis, sans savoir quelle caisse les voitures allaient recevoir. Sans doute l'Usine prévoyait la production de plusieurs Torpedos. N'en ayant livré aucun à la clientèle, il a fallu modifier les tabliers pour adapter les caisses d'Atalante à partir d'août 1936. Néanmoins l'hypothèse de M. Poberejsky pourrait s'avérer exacte car une note de l'Usine fait référence en mai 1936 à une auto décrite : « Torpedo 57335 moteur 1S Mr. Veyron ». Ce Torpedo est-il l'ancien « Torpedo Competition » d'octobre 1935 ? Si oui, le châssis « gondole » est changé avant la vente de 57384-1S au client. De plus, la mécanique d'origine du Torpedo, en 1935, n'était pas la « 1S ». Mais il est également possible que l'usine ait construit un deuxième Torpedo sur châssis 57S standard, à l'été 1936 et l'ait équipé d'origine de la mécanique 1S. Dans ce cas, il s'agirait bien de la 57384S actuelle.

L'Atalante prend le soleil dans la propriété de St-Jean-Cap-Ferrat jusqu'en 1990 où Michel Poberejsky la vend par l'intermédiaire d'Henri Lalanne à un dénommé Jordi, ressortissant suisse basé à Monaco. Trois ans plus tard, Franz Wassmer devait la retrouver dans un garage près de Wohlen en Argovie.

Franz Wassmer était à la recherche d'une 57S Atalante, ayant connu dans sa jeunesse celle que son père avait rachetée en 1948 à Charles Renaud. Découvrant dans ce garage la sœur jumelle de l'Atalante de son enfance, au numéro de châssis adjacent, puisque celle de Wassmer père portait le numéro de série 57383S, Franz Wassmer ne laisse pas passer cette occasion unique et il achète l'auto dont il confie la restauration à Simon Klopper en Hollande. L'auto est entièrement démontée et le travail porte essentiellement sur le châssis qui doit à nouveau être redressé et sur une révision mécanique. Depuis sa sortie de restauration, Franz Wassmer a participé à de nombreux rallyes, dont le Rallye International à Interlaken en 2001. A cette occasion, il avait également sorti la 57719C Cabriolet 4 places Gangloff, que son père Hans Wassmer avait acheté dans les années 1950 et avait su conserver depuis. La deuxième révision du moteur date de 1960, alors que l'auto affichait déjà 235 000 kilomètres au compteur. Ainsi, la première 57S Atalante vendue, est-elle repartie pour une nouvelle jeunesse à l'assaut des montagnes suisses. ■

FICHE TECHNIQUE – ATALANTE CAISSE N° 3

- Plaque châssis 57384 19 CV.
- Moteur gravé 1S 57384.
- Carter de pignons N° 447.
- Bloc moteur ex-Berline « 58C ».
- Compresseur N° 66 ex-Berline 58C.
- Boîte de vitesse ex-Berline 58C et couvercle N° 473 ex-57645.
- Embrayage N° 58C.
- Pont arrière N° S1 11 x 46H.
- Capot N° 3 indiquant la troisième caisse Atalante 57S construite.

IMMATRICULATION	DATE D'ACQUISITION	PROPRIÉTAIRE
SORTIE DE CARROSSERIE LE 27.08.1936		LIVRÉE À DESCOLLAS LE 29.08.1936
6533 YU3	14.08.36	MARCEL BERTRAND , 83-85, rue Jean Jaurès, Toulon
6105 DU5	29.08.47	ANTOINE TRIPIER , Suze, Marcheseuil
	1951	DR SAMUEL SCHER , New York
8765 RS 06	23.02.71	MICHEL POBEREJSKY , St Jean Cap, Ferrat
51 BU 92	21.07.71	MICHEL POBEREJSKY , 6, rue Alsace Lorraine, Boulogne
	20.05.90	J. R. JORDI , Monaco
	12.90	? , garage près de Zürich, CH
AG 100	05.93	FRANZ WASSMER , Ennetbaden, CH



