



Ce cliché pris en 1951 sur une place de Strasbourg, montre bien l'avant très original du prototype de la future 101.(crédit photo : DM /Collection Sauer)

LA BERLINE PROTOTYPE 1950

C'est le Type 100, construit en 1950 à partir d'un châssis d'avant-guerre de Bugatti Type 57 qui sera utilisé pour la mise au point du Type 101. Après avoir servi de voiture-laboratoire, ce Type 100 deviendra la première 101 avec le N° de châssis 101500. Elle ne sera pas vendue et sera reprise en 1961 par François Seyfried, directeur chez Bugatti. Avec cette 101 il a participé à plusieurs rallyes en Angleterre et en Allemagne, avant la revente, en 1963, à Fritz Schlumpf.



Le prototype Type 100, qui deviendra la berline 101500, sur un dessin de Lepoix. (crédit Photo : xavier de Nombel)



LE COACH GANGLOFF 1951

C'est l'autre Type 101 du Salon de Paris réalisé à partir d'un ancien châssis de Type 57, modifié en 101. On peut penser que Gangloff a utilisé ce châssis (référencé 57 454) en urgence vu la proximité du Salon, les autres châssis de 101 n'étant pas encore fabriqués. Resté à l'usine jusqu'en 1963, année de son rachat par Fritz Schlumpf, la voiture est depuis lors exposé au sein du Musée national de l'Automobile. Ce coach a été retouché en 1952 comme le cabriolet par Gangloff : phares réhaussés, calandre allongée et bossage sur le capot supprimé.





LE CABRIOLET GANGLOFF 1951

C'est l'imposant et beau cabriolet dévoilé au Salon de Paris 1951, carrossé par Gangloff, comme le coach présenté à son coté. Bien accueillies par le public, ces deux Bugatti annoncent la renaissance de la Marque. Ce cabriolet avait été vendu à un industriel alsacien, puis racheté par G. Cesari avec la 101 Antem, en 1959. Après un long séjour aux Etats-Unis, il est revenu en Europe jusqu'en 2010. Il se trouve aujourd'hui dans la collection de l'Américain Peter Mullin.





LE COACH GUILLORÉ 1951

Réalisé par le carrossier Guilloré dans ses ateliers de Courbevoie, le style de ce Coach 4/5 places se veut très classique, dans un style proche de celui des Delage et des Delahaye. Particularité propre à cet exemplaire : ses ailes séparées de la caisse. C'est aussi l'unique Type 101 à bénéficier d'une suspension à roues indépendantes à l'avant et à l'arrière.





LE CABRIOLET GANGLOFF 1952

Présenté aux Salons de Genève puis de Paris 1952, il reprend avec quelques modifications le dessin du cabriolet de 1951. Très fluide, ce cabriolet restera cependant invendu. En 1963 il rejoint la collection Schlumpf. Fritz, peu soucieux des couleurs d'origine, fit repeindre ses trois 101, l'une en bleu, une autre en blanc et la troisième en rouge, en hommage à la France et à sa mère, née à Mulhouse.





LE COUPÉ ANTEM 1952

Par le modernisme de ses lignes, le Coupé 101 dessiné par le carrossier Antem pour l'industriel René Bolloré, époux de la 2ème femme d'Ettore Bugatti, se démarque totalement des autres 101. Équipée d'un compresseur, cette 101 affiche une puissance de 190 CV contre 140 pour les atmosphériques. Achetée par G. Cesari en 1959, elle fut exposée au Musée Harrah et devint la star de nombreux concours dont Pebble Beach. À l'origine peinte en vert, elle fut repeinte noir et rouge, telles les créations de Jean Bugatti par le collectionneur Jacques Harguintéguy.





LE ROADSTER GHIA-EXNER 1965

Encore une belle histoire : le châssis N° 101506 non carrossé avait été repéré à l'usine de Molsheim en 1961 par un américain amateur de Bugatti. En 1965 le designer Virgil Exner rachète le châssis et l'habille en roadster aux lignes futuristes. Ancien Directeur du style chez Chrysler, de 1950 à 1956, Exner a conçu au début des années 60 des prototypes pour des marques disparues comme Duesenberg, Mercer et Stutz, en vue de leur relance. Le châssis de cette 101 a été raccourci de 46 cm et carrossé par Ghia-Torino, très ancien partenaire de Chrysler et Exner. Cette voiture très originale est restée aux Etats Unis, et n'est venue que deux fois en Europe ; en 1965 au salon de Turin et en 1996 à Rétromobile, exposée par Blackhawk.

