

L'Hispano-Suiza d'André Dubonnet primée à Pebble Beach

Comme souvent, une histoire française a eu les honneurs du plus prestigieux concours d'élégance au monde.

Un an après avoir remis le Best of Show à la Bugatti 59 de Grand Prix achetée par le roi des Belges à la fin de sa carrière sportive, en 1937, les jurés du prestigieux concours d'élégance de Pebble Beach organisé sur le golf de Monterey, en Californie, ont récompensé une autre gloire de notre histoire française : la torpédo Hispano-Suiza H6C commandée par André Dubonnet, dit « Duby », en 1924.

Si certains héritiers se laissent aller à une vie d'oisiveté, ce n'est pas le cas du petit-fils cadet de Joseph Dubonnet, l'homme qui a fondé, au cours de la seconde partie du XIX^e siècle, la marque d'apéritif portant son nom et réputée pour avoir envahi l'espace public dans les années 1930 avec son slogan publicitaire « Dubo, Dubon, Dubonnet ». André a mené une vie trépidante. À force de suivre, comme son ombre, son frère aîné, Émile, qui faisait partie des pionniers de l'aérostation et de l'aviation, il se passionne pour les inventions du siècle qui ont profondément modifié la so-

ciété et la mobilité. Après la Première Guerre mondiale, où il a officié dans l'armée de l'air, le jeune homme, né le 28 juin 1897, se passionne pour les courses automobiles, alors en plein essor. L'aisance familiale dans laquelle il baigne lui permet de se faire réaliser des voitures sur mesure. C'est le cas de l'Hispano-Suiza primée en Californie. André acquiert, auprès de l'usine fran-

çaise de Bois-Colombes du constructeur espagnol, un châssis surbaissé du nouveau Type Sport de 1924 équipé du moteur à arbre à cames en tête de 8 litres de cylindrée qu'il fait habiller par Nieuport-Astra. Spécialiste de la construction aéronautique, la société argenteuillaise réalise une carrosserie très aérodynamique. Suivant les orientations de l'illustre commanditaire, l'in-

génieur Henri Chasseriaux donne ainsi naissance à une carrosserie en bois à partir de bandes d'acajou vernies fixées par plusieurs milliers de rivets en aluminium, ce qui lui vaut le surnom de « Tulipwood ». Assez semblable aux carrosseries « skiffs », lancées dans les années 1910 et 1920, notamment par le carrossier français Labourdette, l'Hispano brille par sa légèreté.

Sur la route de la Sicile

Dès sa sortie des ateliers d'Argenteuil, en avril 1924, la torpédo H6C immatriculée à Paris sous le numéro 6966-16 prend la route de la Sicile pour participer à la Targa Florio. Dubonnet termine 6^e au classement général de cette épreuve réputée exigeante. Dans la foulée, il finit 5^e de la Coppa Florin. À son retour en France, son propriétaire s'en sépare après avoir installé des équipements en vue d'une utilisation routière. Roland Coty, le fils du magnat de la parfumerie, en fait l'acquisition. À la fin des années 1970, on la retrouve immatriculée dans les Hauts-de-Seine

(2396 EA 92) au nom du pilote Michel Poberejsky, plus connu sous le pseudonyme de « Mike Sparken ». Comme une grande partie de notre patrimoine, « Tulipwood » devait poursuivre son existence aux États-Unis.

Quant à André Dubonnet, il devait encore se faire remarquer en demandant, en 1938, au carrossier Jacques Saoutchik d'exécuter un dessin de l'aérodynamicien Jean-Édouard Andreau sur le châssis d'une autre Hispano. Ce chef-d'œuvre de la carrosserie française, aujourd'hui dans une grande collection américaine, porte le nom de la deuxième femme d'André, décédée prématurément : Xenia. Ce sensationnel coupé aux lignes Art déco accueillait une suspension à quatre roues indépendantes que Dubonnet avait conçue et dont il vendra le brevet à plusieurs constructeurs, parmi lesquels General Motors. À la fin de sa vie, André Dubonnet dépensa une grande partie de sa fortune dans la recherche sur l'énergie solaire. Il décède le 20 janvier 1980 à Maule, dans les Yvelines. ■



L'Hispano-Suiza H6C, vedette de l'événement californien Pebble Beach.

ROLEX/TOM O'NEAL