MOLSHEIM
21/09/2021

30 ANS DE LA BUGATTI EB 110, LA PREMIÈRE SUPER VOITURE DE SPORT DES TEMPS MODERNES



Il y a 30 ans, Bugatti présentait l'EB 110, super voiture de sport des années 90, inaugurant ainsi une nouvelle ère et devenant le pionnier de l'hypersportive moderne.

Une carrosserie plate, des portes en ciseaux et une puissance incroyable : le 15 septembre 1991, Bugatti présente sa EB 110 aux médias et ouvre une nouvelle ère, celle de la super voiture de sport des temps modernes. Quelque 2000 invités ont assisté à sa présentation à Paris, dont de nombreuses personnalités du monde du cinéma, du sport et du journalisme. À l'occasion du

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

110e anniversaire d'Ettore Bugatti, une Bugatti EB 110 est descendue les Champs Élysées. Un merveilleux hommage à l'un des concepteurs les plus ingénieux de l'histoire de l'automobile. Avec l'EB 110, Bugatti combine pour la première fois un puissant V12, quatre turbos avec refroidissement de charge, une monocoque ultra légère en carbone, quatre roues motrices et deux différentiels. L'EB 110 propulse la voiture de sport dans une toute nouvelle catégorie.

« Avec l'EB 110, Bugatti a conçu il y a 30 ans une toute nouvelle super voiture de sport qui fera école pour la marque, mais également pour toute l'industrie automobile », explique Stephan Winkelmann, président de Bugatti. « Il y a 30 ans, la technologie, les innovations, le design et la conduite avaient des années d'avance sur les concurrents. L'EB 110 a également déterminé l'ADN des hypersportives Bugatti modernes avec sa monocoque en carbone, ses quatre roues motrices et ses quatre turbocompresseurs. »

Pour la toute première fois dans une voiture de série, la monocoque de seulement 125 kg est en carbone fabriquée par l'entreprise française Aérospatiale. Pour sa carrosserie aérodynamique et élégante, Bugatti choisit d'utiliser de l'aluminium, du carbone et du plastique renforcé de fibres d'aramide. Les vis sont en titane, un matériau particulièrement léger et résistant. Bugatti a également redéveloppé son entraînement. Conformément au règlement Formule 1 de l'époque, les ingénieurs ont conçu un V12 3,5 litres avec quatre turbocompresseurs et cinq soupapes par chambre de combustion, soit un total de 60 soupapes. Le dynamisme était au rendez-vous avec **un régime maximal de 8250 tr/min**. Le système de lubrification à carter sec et ses 15 litres d'huile assuraient une bonne lubrification du moteur et un équilibre des températures. L'accélération était notamment garantie par quatre turbocompresseurs dotés d'une pression de suralimentation comprise entre 1,05 et 1,2 bar. Selon le modèle, ces derniers fournissaient également une puissance allant de 560 à 610 CV. Et ce, il y a 30 ans.

Pour éviter que la forte transmission de puissance ne crée de la fumée dans les passages de roue et soit à la place directement convertie en poussée, Bugatti a développé une transmission intégrale avec viscoblocage des roues, différentiel arrière à glissement limité et une répartition du couple d'entraînement de 27-73. L'adhérence nécessaire est assurée par des jantes en magnésium coulé de 18 pouces équipées de pneus 245/40 ZR18 à l'avant et 325/30 ZR18 à l'arrière. Le levier court permet au conducteur de changer les six vitesses de la transmission manuelle de manière directe, rapide et précise. Les freins Brembo travaillent derrière les roues pour assurer un freinage sûr, même à la vitesse de pointe de l'EB 110. Pour plus d'appui et une conduite dynamique à grande vitesse, un aileron arrière se déploie automatiquement.

NOMBREUX RECORDS DU MONDE POUR LA BUGATTI EB 110

Il y a 30 ans, cette création technique faisait sensation. Avec une montée de 0 à 100 km/h en 3,26 secondes, l'EB 110 était la voiture de série la plus rapide de son temps. Sa vitesse de pointe de 351 km/h constituait un record mondial pour une voiture de sport de série. Outre ces chiffres de performance, la conduite faisait également figure de nouveauté pour l'époque. Malgré son incroyable déploiement de puissance, l'EB 110 se conduit de manière confortable, harmonieuse et sûre grâce à sa transmission intégrale.

À cela vient s'ajouter un équipement qui était loin d'être évident pour l'époque : direction assistée, réglage électrique des sièges, climatisation, système audio haute qualité et verrouillage central. Les matériaux nobles, dont le cuir du fabricant de meubles italien Poltrona

Frau, donnaient l'impression aux passagers de voyager à bord d'une limousine. Les portières latérales s'ouvrent en grand vers le haut pour une entrée facilitée.

À la fin des années 80, l'importateur automobile italien Romano Artioli fait revivre la marque traditionnelle fondée en 1909 et mise en sommeil depuis le début des années 60. Une nouvelle ère commence alors pour Bugatti. En 1987, Romano rachète les droits de la marque et devient président de Bugatti Automobili S.p.A. Il décide d'installer son site de production à Campogalliano, près de Modène, la Mecque automobile du nord de l'Italie. S'étant établi près des grandes marques italiennes de voitures de sport, il compte trouver facilement des constructeurs, designeurs, développeurs et assembleurs de renommée mondiale. Son plan fonctionne. Très vite, des centaines de nouveaux employés commencent à travailler dans ce site de production ultra moderne, à l'image de la marque et conçu par un architecte vedette : la « Fabbrica Blu », le bâtiment bleu du département de développement portant l'emblème Bugatti et doté de grands tuyaux de ventilation blancs, symbolise le cœur de l'usine.

Bugatti propose le nouveau coupé sous la forme de la EB 110 GT (Gran Turismo) et, un peu plus tard, de la variante EB 110 S (Sport Stradale, puis SS) plus légère et plus puissante. Avec l'EB 110, Bugatti établit quatre records du monde, dont l'accélération la plus rapide, la voiture de sport de série la plus rapide, la voiture de sport alimentée au gaz naturel la plus rapide et le véhicule de série le plus rapide sur glace. Mais au début des années 90, le marché des super voitures de sport s'effondre. La demande chute et l'usine de production doit fermer ses portes au bout de quatre ans. Jusqu'en 1995, environ 95 exemplaires de l'EB 110 GT et 39 de l'EB 110 Super Sport ont été construits dans l'usine, soit un total d'environ 134 véhicules, y compris les prototypes, dont deux voitures de course officielles d'usine de 670 ch.

À l'époque, cette super voiture de sport version GR coûtait au moins 450 millions de lires, entretien et pièces d'usure compris pendant les trois premières années, tandis que la Super Sport commençait à 550 millions de lires. Le prix de ces véhicules devenus historiques a considérablement augmenté ces dernières années, passant d'environ 280 000 euros en 2011 à près de 3 millions de dollars US, comme cela s'est vu récemment aux enchères RM Sotheby's à Monterey.

En 1998, Bugatti fait son grand retour à Molsheim, en Alsace. C'est ici qu'en 1909, Ettore Bugatti a construit sa première automobile sous son propre nom. Depuis lors, on y fabrique des hypersportives uniques dotées de l'emblématique moteur W16, de quatre turbocompresseurs, d'une monocoque en carbone léger, d'une transmission intégrale et de beaucoup de puissance. Chaque véhicule quittant le siège de la marque de luxe française avant de rejoindre son propriétaire est entièrement unique. Comme il y a 30 ans.

---

[1] EB110: