BUGATTI CAMPOGALLIANO – LES 30 ANS DE LA FABBRICA BLU



Les amateurs de Bugatti ont fêté ce week-end l'usine historique d'Italie et la marque Bugatti.

Devant le radiateur du premier véhicule a été suspendu un flambeau. Symbole de la renaissance. Lorsque le 15 septembre 1990, 77 véhicules Bugatti de l'avant-guerre se rendent de Molsheim à Campogalliano, c'est bien plus qu'une simple promenade. Ce déplacement marque le renouveau de la marque légendaire — et simultanément le 109e anniversaire d'Ettore Bugatti. Avec l'ouverture de la Fabbrica Blu (l'usine bleue / the Blue Factory) dans la commune italienne de Campogalliano, est à nouveau créée, après 30 ans de pause, une Bugatti. Ce sera l'EB 110. Dimanche dernier, les amateurs de Bugatti se sont retrouvés à proximité de Modène en Italie pour y fêter le jubilé des 30 ans du groupe.

Hôte de marque : Romano Artioli, ancien propriétaire, planificateur de l'usine et créateur de l'EB 110. C'est lui qui, en 1987, a acheté les droits de la marque et a mis au point ce véhicule à Campogalliano en déployant d'importants efforts de planification. Pour trouver des collaborateurs qualifiés plus facilement, il cherche un terrain dans la région des constructeurs de supersportives en Italie — il en trouve un à l'ouest de Modène. L'architecte Giampaolo Benedini conçoit un site de production élégant, à la pointe de la technique, moderne et avant-gardiste, comme les véhicules Bugatti. Sur une surface de 240 000 mètres carrés, sort de terre la manufacture d'automobiles la plus moderne du monde à l'époque, qui abritera environ 200 employés. Le domaine comprend un bâtiment administratif principal avec un studio de design, un site de développement des moteurs et de tests, des halls de production, une piste d'essai, un restaurant pour la réception des invités, ainsi qu'un showroom pour la présentation des véhicules.

Ce bâtiment bleu abritant le service de développement symbolise encore aujourd'hui le cœur de la fabrique. L'architecte Giampaolo Benedini vise sur des salles baignées de lumière avec un grand hall comportant des arrondis plutôt que des angles. Les murs rayonnent du bleu ou du blanc pur lumineux de Bugatti, dans certaines salles miroite du marbre de Carrare et l'accueil est pavé de mosaïques. Les ingénieurs et les développeurs travaillent dans des bâtiments entièrement vitrés. Les stores vénitiens du bâtiment aux formes arrondies et à la façade en verre s'adaptent automatiquement à la lumière du jour. L'emblème portant les lettres EB décore plusieurs bâtiments à l'intérieur comme à l'extérieur. Giampaolo Benedini conçoit pour l'éternité un monument dédié à l'automobile.

LA FABRIQUE ÉTABLIT DE NOUVEAUX STANDARDS

« L'usine bleue impose à l'époque de nouveaux standards dans l'industrie de l'automobile, c'est plus une manufacture qu'un site industriel. Romano Artioli avait le sens de l'innovation et a toujours été conscient de l'origine française et de l'importance de Bugatti », affirme Stephan Winkelmann, président de Bugatti. Artioli intègre dans le nouveau bâtiment une porte de bois antique provenant de l'ancienne usine de Molsheim. Ettore Bugatti l'avait autrefois emprunté. Des dessins originaux d'Ettore Bugatti, des drapeaux français et une Type 35 ornent le hall d'accueil, le plafond d'une des pièces rappelle la roue d'une Type 59.

Après trois ans de travaux, l'usine est inaugurée le 15 septembre 1990. Un an après, en 1991, la supersportive EB 110, fabriquée en 128 exemplaires seulement, sort de l'usine. EB pour les initiales d'Ettore Bugatti et 110 pour son 110e anniversaire. La voiture sportive avec sa monocoque en carbone fait sensation : Un moteur V12 de 3,5 l, quatre turbos, une transmission intégrale, une boîte de vitesses à six rapports et une puissance de 560 à 610 ch. L'EB 110 file de 0 à 100 km/h en moins de 3,3 secondes, sa vitesse maximale est de 351 km/h — ce qui en fait le véhicule de série le plus rapide de son temps. En 1995, la renaissance de la marque connaît un coup d'arrêt brutal : le marché des supersportives s'effondre, la demande chute dramatiquement. L'usine doit fermer.

L'installation avec ses bâtiments existe encore aujourd'hui. L'ancien gestionnaire des installations Ezio Pavesi et son fils Enrico s'occupent du complexe et ont organisé la fête où sont conviés plus de 200 personnes, dans le respect des règles de la crise sanitaire actuelle. L'esprit de Bugatti est partout, l'emblème de Bugatti scintille encore sur le bâtiment peint en bleu du service de développement.

BUGATTI RAYONNE UNE FOIS DE PLUS

La marque Bugatti et ses modèles actuels rayonnent à nouveau. Après une courte pause, le mythe de Bugatti sort de sa léthargie en 1998. Depuis 2005, des hypersportives exclusives, comme la Chiron et la Divo, fabriquées à la main, voient le jour sur le site de Molsheim, où Ettore Bugatti avait fondé son entreprise il y a 111 ans. Grâce à son engagement, Artioli a redonné vie à Bugatti et contribué avec l'EB 110 à planter un nouveau jalon de la marque.

En hommage à cette époque et à la réminiscence de la supersportive EB 110, sera prochainement créé la Centodieci[1], 110 en Italien. Ce modèle particulier est une nouvelle interprétation de l'ancien véhicule très plat et cunéiforme. Cette petite série limitée à dix véhicules fabriqués à la main doit être livrée l'année prochaine, mais ces exemplaires sont déjà vendus — au prix unitaire de huit millions d'euros (net). Le véhicule sera construit à Molsheim en France. Depuis 111 ans, la patrie de Bugatti.

---

[1] Centodieci: WLTP consommation de carburant en l/100 km : basse 40,3 / moyenne 22,2 / élevée 17,9 / particulièrement élevée 17,1 / combinée 21,5 ; Émissions de CO2 combinées, g/km : non applicable ; classe d'efficacité énergétique : G