MOLSHEIM
13/09/2022

BUGATTI CENTODIECI : INSPIRÉE DE LA LÉGENDAIRE EB110 SUPERSPORT



Tandis que la production de la Bugatti Centodieci se poursuit, le dernier exemplaire client de cette série limitée illustre plus que jamais l'évolution entre le design de la légendaire EB110 Supersport et celui de sa descendante.

Cette rencontre rassemble la Centodieci et l'EB110 Supersport — la voiture dont l'équipe de design de Bugatti s'est inspirée pour créer sa nouvelle hypersportive. Pensée et produite durant l'ère Romano Artioli, dans les années 1980 et 1990, l'EB110 Supersport était alors une version plus légère et plus puissante de l'EB110 GT. Des modifications de style avaient été apportées

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

à cette dernière et un aileron arrière fixe avait été ajouté pour accroître la force d'appui du véhicule.
Achim Anscheidt, Directeur du Design de Bugatti, a déclaré : « L'EB110 est unique dans l'histoire de Bugatti. Lors de la renaissance de la marque dans les années 1980, l'EB110 est apparue avec les proportions d'une voiture de sport intemporelle. Sa conception a été achevée par Giampaolo Benedini, l'architecte à l'origine de l'usine de l'époque — Campogalliano — dont le style est inspiré du Bauhaus. Les graphismes mémorables et les formes sophistiquées de l'EB110 reflètent certainement cette approche architecturale. Mais ce qui était vrai pour l'EB110 Supersport l'est toujours encore pour nous aujourd'hui : la forme suit la performance. Nous avons donc voulu déterminer ce qui caractérisait profondément cette voiture et le réinterpréter pour le faire correspondre à la nouvelle ère Bugatti. »

Les similitudes entre les deux véhicules sautent immédiatement aux yeux. La Supersport dispose de cinq orifices de refroidissement au niveau des montants B nécessaires pour alimenter en air son moteur V12 quadriturbo de 3,5 litres. Une fois entré, l'air passe par le compartiment moteur recouvert de verre et ressort par dix fentes à l'arrière de la voiture. Ces éléments ont été réinterprétés et modernisés dans la Centodieci : l'air entre désormais à l'extrémité de la nouvelle ligne en « C », passe au-dessus du moteur W16 — logé sous une protection en verre inspirée de celle de l'EB110 — puis ressort à l'arrière du véhicule. Une nouvelle signature lumineuse imitant les aérations de l'EB110 Supersport a également été pensée. À l'arrière, un diffuseur plus large abrite les quatre sorties d'échappement disposées verticalement par deux, l'une au-dessus de l'autre, un hommage moderne au double pot d'échappement de l'EB110 Supersport.

Chaque détail doit non seulement être beau dans sa conception, mais également capable de fonctionner à des niveaux de performance sur route que même la révolutionnaire EB110 Supersport ne pourrait pas égaler. Les 1 600 PS de la Centodieci passent de 0 à 100 km/h en 2,4 secondes, de 0 à 200 km/h en 6,1 secondes et de 0 à 300 km/h en 13,1 secondes ; la vitesse maximale est limitée électroniquement à 380 km/h .

Selon Nils Sajonz, Responsable des Projets Spéciaux au sein de l'équipe design de Bugatti : « Lorsque l'on conçoit une voiture capable d'atteindre en toute sécurité les vitesses dont la Centodieci est capable, on doit tenir compte de nombreux éléments. Elle doit être fiable, aérodynamique et doit diriger efficacement l'air autour des composants du groupe motopropulseur afin d'éviter la surchauffe. Nous nous sommes servis du groupe moteur et de la monocoque de la Chiron comme base, mais le développement du design de la Centodieci était si vaste qu'en réalité, c'était tout comme si nous concevions une toute nouvelle voiture. C'était le seul moyen d'atteindre les niveaux de performance et de perfection stylistique souhaités. »

Pour rendre hommage à l'EB110 Supersport, les designers ont dû se concentrer sur la réinterprétation de sa silhouette emblématique — qui semble bondir en avant même à l'arrêt — ce qui signifiait entre autres créer une toute nouvelle ligne de toit par rapport à la Chiron et un tout nouveau profil dont l'avant est beaucoup plus bas et l'arrière beaucoup plus haut. Le pare-brise et les vitres latérales semblent enrober la carrosserie à la manière d'une visière, tandis que la nouvelle identité visuelle de l'avant est inspirée de la discrète calandre en fer à cheval de l'EB110.

Une fois les proportions définies, l'équipe s'est penchée sur la modernisation des lignes et surfaces planes mais aussi des détails inspirés du style Bauhaus caractéristiques de l'EB110. Composés uniquement de courbes légères, les flans de la Centodieci créent un jeu d'ombres et lumières tandis que les feux en forme de blocs de l'EB110 se transforment sur la Centodieci en

une fine ligne de LED à la pointe de la technologie — une évolution conçue sur mesure pour ce projet.

Achim Anscheidt a poursuivi : « Certains ont affirmé que sans l'EB110, la marque Bugatti n'en serait pas là où elle est aujourd'hui. Cette voiture a participé à façonner la vision de l'entreprise après son acquisition par le groupe Volkswagen à la fin des années 1990. Nous devons remercier les génies de l'ingénierie tels que Nicola Materazzi, récemment décédé, pour les performances incroyables de l'EB110, mais nous saluons également l'incroyable vision de ses concepteurs. Sa forme intemporelle a été une source d'inspiration infinie pour nous, nous permettant de créer un hommage digne de ce nom à cette pièce majeure de l'histoire de Bugatti. »

Seuls dix exemplaires de la très exclusive Bugatti Centodieci — tous déjà vendus à hauteur de huit millions d'euros chacun — seront fabriqués à la main et livrés à leurs propriétaires d'ici la fin de l'année.

Nous remercions tout particulièrement Turbocollection - propriétaire de la superbe EB110 Supersport - de nous avoir mis à disposition son véhicule pour ce photoshoot en présence d'une Centodieci récemment livrée à l'un de nos clients.

Contact pour la presse
Nicole Auger
Head of Marketing and Communications
communications@bugatti.com

---

[2] 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

[2] EB110: