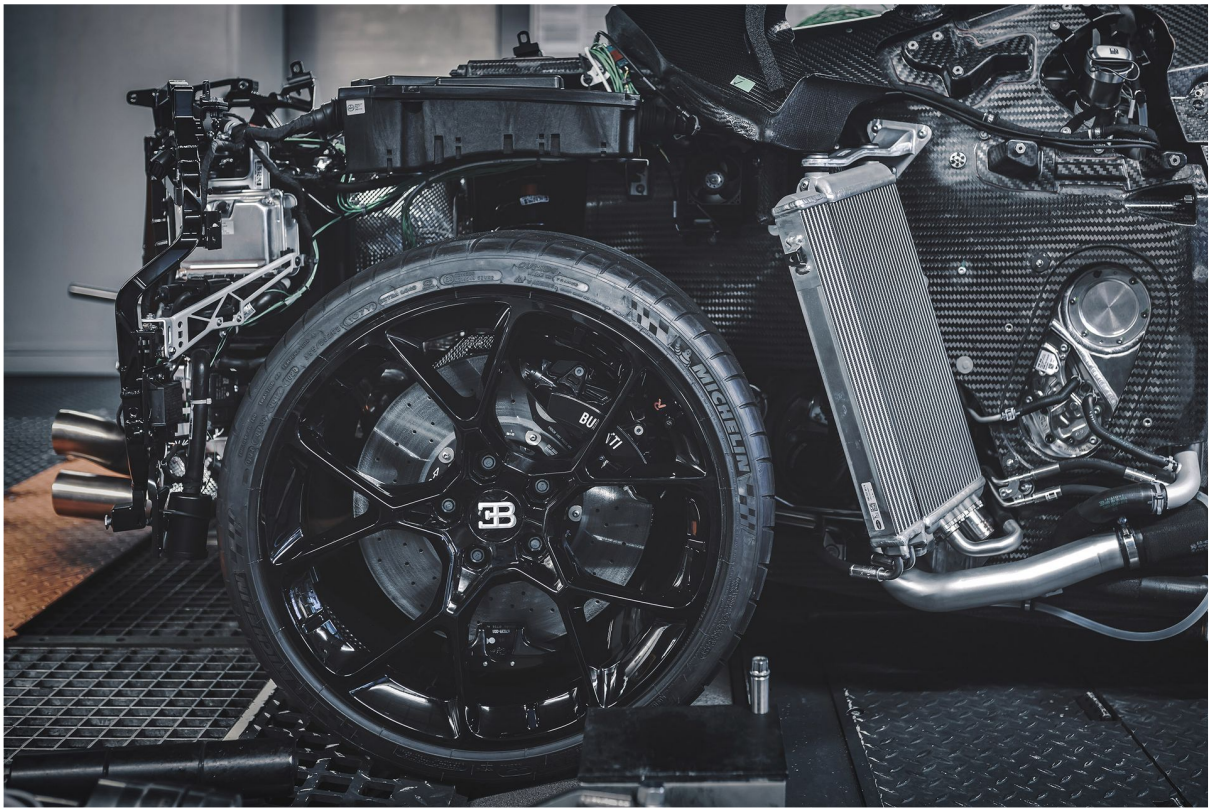
MOLSHEIM
10/02/2021

BUGATTI CENTODIECI — PREMIER PROTOTYPE POUR UNE FABRICATION EN SÉRIE



La marque de luxe française ouvre la voie à une fabrication en série de l'hypersportive exclusive et unique.

Hautement exclusive, pleine de caractère et performante. Avec la Centodieci[1], Bugatti a présenté à l'été 2019 au salon automobile « The Quail — A Motorsports Gathering », en Californie, un nouveau projet à l'appui de son excellente expertise en carrosserie. La Centodieci s'inscrit dans la droite ligne de l'histoire de l'automobile : ce projet unique est un hommage à la légendaire EB 110. Seuls dix véhicules du projet Few-Of seront construits à destination d'une clientèle exclusive. Avec un entraînement W16 et 1 600 chevaux, l'étape suivante commence pour l'hypersportive : le premier prototype pour la production en série est en cours de fabrication.

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Hautement exclusive, pleine de caractère et performante. Avec la Centodieci[1], Bugatti a présenté à l'été 2019 au salon automobile « The Quail — A Motorsports Gathering », en Californie, un nouveau projet à l'appui de son excellente expertise en carrosserie. La Centodieci s'inscrit dans la droite ligne de l'histoire de l'automobile : ce projet unique est un hommage à la légendaire EB 110. Seuls dix véhicules du projet Few-Of seront construits à destination d'une clientèle exclusive. Avec un entraînement W16 et 1 600 chevaux, l'étape suivante commence pour l'hypersportive : le premier prototype pour la production en série est en cours de fabrication.

Le design de la Centodieci avec sa face avant plongeante, son becquet avant très abaissé et ses entrées d'air en trois parties réinterprète la forme de la supersportive la plus célèbre des années 90. L'EB 110 a été un jalon important sur le chemin de la renaissance de la marque Bugatti en 1998 à Molsheim, le siège historique de Bugatti, tout comme la première hypersportive de la période contemporaine, la Veyron.

Avec la Centodieci, Bugatti s'incline devant l'entrepreneur italien Romano Artioli et l'architecte réputé Giampaolo Benedini qui ont créé l'EB 110, il y a environ 30 ans. « C'était un défi pour nous de ne pas nous laisser capturer par le design de la légendaire EB 110 et de ne travailler que de manière rétrospective. Nous voulions créer une interprétation moderne de la forme et de la technique de l'époque. En même temps, nous ne devions pas perdre le charme et le caractère de l'EB 110. Car la supersportive fascine encore aujourd'hui par sa technique et son design particuliers », affirme Achim Anscheidt, responsable du design chez Bugatti. Un grand défi : transposer la carrosserie de l'EB 110, très plate, anguleuse et au graphisme quasiment bidimensionnel en une sculpture moderne à trois dimensions et retraduire ainsi la fascination de la supersportive d'antan dans la modernité.

Depuis la première mondiale de la Centodieci, l'équipe de développement de Bugatti travaille à la mise en œuvre technique de ce modèle strictement limité. « Chaque véhicule nouvellement développé est un immense défi, car nous mettons au point une petite série qui doit satisfaire simultanément à toutes les normes de qualité et de sécurité d'une grande série et même les dépasser », déclare André Kullig, directeur de projet technique pour les projets One et Few-Of chez Bugatti. Les ingénieurs se penchent d'abord sur les calculs de la carrosserie, de l'aérodynamique, du moteur et de la boîte de vitesses. Ils simulent l'écoulement des fluides sur le véhicule et contrôlent toutes les pièces jusqu'à la plus petite vis.

Parallèlement, l'équipe de design contrôle et finalise le style en étroite collaboration avec les développeurs et façonne les surfaces. Car selon l'incidence de la lumière, les courbures des pièces doivent s'accorder afin de paraître homogènes dans toutes les conditions de luminosité — un processus de développement fastidieux. Après plus d'un an de construction et de simulation, l'équipe a mis au point le premier prototype.

« Je me suis énormément réjoui du premier prototype de la Centodieci », dit M. Kullig qui travaille depuis 2004 chez Bugatti et a accompagné avant ce modèle des projets comme la Divoet La Voiture Noire. « La production en série, en particulier d'un projet Few-Of comme la Centodieci, où le design joue un rôle si important, représente un défi passionnant », confirme André Kullig. Sa mission : associer parfaitement la forme extérieure à la technique. Car, malgré le fait que seuls dix véhicules seront construits, la Centodieci doit satisfaire aux mêmes exigences techniques que la Chiron[2].

« La carrosserie repensée implique dans de nombreux domaines des modifications que nous avons dû simuler à l'aide de programmes informatiques spéciaux. À l'aide de ces données,

nous avons pu affiner une configuration de base, point de départ de la fabrication en série et du premier prototype », explique André Kullig.

L'équipe a depuis peu réussi à mettre en service le châssis roulant sur le banc d'essai propre à l'Atelier de Molsheim et a contrôlé toutes les fonctions du groupe motopropulseur — s'assurant ainsi que la Centodieci peut passer au stade suivant de son développement. Durant l'étape suivante, l'extérieur luxueux sera construit. « Sur une hypersportive aussi puissante que la Centodieci et en raison des nouvelles exigences d'une enveloppe entièrement renouvelée, il s'agit d'approfondir des détails qui exigent un travail de mise au point ardu et intense », poursuit André Kullig.

Sur ce point, les défis techniques étaient énormes : un moteur d'une cylindrée de huit litres et de 1 600 chevaux engendre de fortes températures qui exigent une gestion thermique ingénieuse. Comme sur l'EB 110, le moteur se présente derrière une surface vitrée transparente. Au profit d'une gestion thermique plus efficace du moteur, la Centodieci parie sur une large ouverture des sorties d'air et des flux d'air modifiés. Par ailleurs, des ailettes situées autour des cinq entrées d'air arrondies, placées en losange, assurent une admission d'air suffisante pour le moteur seize cylindres. La ligne C de Bugatti, habituellement dominante, cède ici au profit d'un nouveau design. L'arrière épouse les formes d'une grande sortie d'air, marquée par les huit éléments de feux arrière. D'autres défis attendent les ingénieurs de développement comme les nouveaux éléments d'éclairage ainsi que la configuration de l'aileron arrière fixé solidement à l'instar de son modèle EB 110 Super Sport.

Bien que l'équipe de développement puisse simuler et tester sur un banc d'essai un très grand nombre de données, la Centodieci subira aussi une série de tests dynamiques. « Les mois prochains, outre le montage de l'extérieur du véhicule et d'autres simulations en soufflerie, nous nous rendrons dans des centres d'essais pour commencer le réglage du châssis », se réjouit M. Kullig.

En quelques heures, la totalité des dix unités de la Centodieci a été vendue au prix unitaire de huit millions d'euros net. La livraison de cette petite série hautement exclusive et fabriquée à la main s'effectuera l'année prochaine.

---

[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