BUGATTI DIVO – LES PREMIERS VÉHICULES SUR LE POINT D'ÊTRE LIVRÉS AUX CLIENTS



Des experts vérifient chaque Divo lors d'un test d'acceptation intensif avant la livraison.

Un film spécial recouvre la carrosserie en carbone, des housses de protection tapissent tout l'intérieur. Le soubassement est recouvert par un fond plat de test pour éviter toutes rayures. La première Divo[1] quittera prochainement l'atelier de Molsheim en Alsace. Avant que Bugatti ne livre la première des 40 Divo à ses clients, chaque véhicule doit faire la preuve du haut niveau de perfection exigé par le fabricant français de luxe, dans un test d'acceptation final élaboré. « Afin de pouvoir garantir une qualité absolue à nos hypersportives comme la Divo, chaque véhicule est testé et contrôlé de manière intensive avant la livraison. Nous voulons nous

rapprocher le plus possible de la perfection, que nos clients attendent de nous », explique Christophe Piochon, Directeur général production et logistique et Directeur du site Molsheim. Qualité et savoir-faire exceptionnels sont les deux principales pierres angulaires des 110 ans d'histoire de Bugatti et constituent encore aujourd'hui une source d'exigence et de motivation. Le fondateur de la marque, Ettore Bugatti était déjà d'avis qu'un produit technique quelconque ne peut être parfait sans une esthétique aboutie.

Quatre employés intensivement formés issus de l'atelier et deux autres appartenant au service d'assurance qualité testent chacune des Divo fabriquées à la main. Avant que la Divo ne roule dans la rue pour la première fois après l'assemblage, deux employés recouvrent la carrosserie d'un film protecteur spécial de huit mètres carrés. Au lieu du soubassement d'origine, ils montent un soubassement spécialement conçu à des fins de test, et remplacent les roues d'origine par un jeu de roues de test. Les techniciens vérifient à nouveau toutes les fonctions électroniques du véhicule et ajustent le châssis, y compris le parallélisme des roues.

L'ESSAI SUR ROUTE DURE CINQ HEURES

Steve Jenny pratique l'approbation dynamique des hypersportives depuis 2005. En tant que spécialiste de l'assurance qualité, il prête attention à chaque petit détail. Il a méticuleusement vérifié 95 % de toutes les Bugatti fabriquées à ce jour à la main à Molsheim, parcourant ainsi plus de 340 000 kilomètres en Veyron, en Chiron² et maintenant aussi en Divo. « J'ai trouvé le travail de mes rêves il y a plus de 15 ans. Mais c'est aussi une tâche liée à de hautes responsabilités », explique Steve Jenny. La liste des contrôles de qualité pour la Divo comporte plus de 100 points qu'il convient de cocher.

Tout d'abord, Steve Jenny vérifie si le véhicule est conforme à l'homologation qui s'applique à la région dans laquelle le véhicule est livré. Il vérifie également une dernière fois la configuration choisie par le client. Tous les souhaits et options du client ont-ils été mis en œuvre correctement ? Dans la troisième étape, l'inspecteur qualité teste toutes les fonctions à commande électrique telles que l'écran de contrôle, les lève-vitres, le système de navigation et de son, ou le système de climatisation.

Ce n'est qu'une fois cette vérification effectuée que Steve Jenny démarre le moteur W16 et sort lentement de l'atelier. L'essai routier dure jusqu'à cinq heures et est un parcours de 300 km à travers l'Alsace. Il traverse les Vosges, en empruntant les routes nationales et les autoroutes. Dans le cadre de la réception dynamique, Steve Jenny consacre les heures qui suivent au contrôle des réactions de la Divo aux commandes de direction et de conduite. « Les routes sinueuses et montagneuses des Vosges sont idéales pour cet essai routier. Ici, je peux vérifier la direction, le comportement en virage, les rapports de vitesse ou le démarrage en montagne », explique Steve Jenny.

Pour les tests d'accélération et à grande vitesse, chaque Divo roule sur la piste fermée de l'aérodrome de Colmar. La Divo peut ensuite subir divers tests fonctionnels qui nécessitent des vitesses supérieures à 250 km/h. Steve Jenny continue de parcourir sa liste de contrôle : Contrôle de lancement, utilisation dans les différents modes de conduite, fonction Airbrake, changement de voie rapide à 170 km/h, comportement de freinage et freinage complet de 160 à 0 km/h, contrôle de l'ESP et possibilité de disposer de l'intégralité des 1500 ch, même à 340 km/h par exemple. « Lors des tests sur l'aérodrome fermé, je peux manœuvrer la Divo en toute

sécurité et sans être dérangé, vérifier à nouveau toutes les fonctions même à grande vitesse », dit-il.

Depuis l'aéroport de Colmar, il prend ensuite l'autoroute et conduit l'hypersportive à un rythme plus calme pour refroidir le moteur W16 de 8,0 litres avec ses 1 500 chevaux de puissance et 1 600 Newton mètres de couple. « Avec un véhicule aussi personnalisé et majoritairement fabriqué à la main comme la Divo, certains points devant être corrigés peuvent apparaître après le voyage. Mais cela correspond exactement au but de notre approche. Nous voulons trouver tous les points pouvant faire l'objet de critiques, même les plus infimes, et y remédier avant la livraison. Ce n'est qu'à ce prix que le client sera satisfait de sa Divo », explique Steve Jenny. Il enregistre toutes les réactions, sonorités ou impressions qui lui paraissent étranges ou non optimales sur un dictaphone tout en conduisant. Une fois son périple terminé, il inscrit ses commentaires sur la « carte d'accompagnement » du véhicule et l'analyse avec ses collègues le lendemain. Ce n'est que lorsque les pilotes d'essai formés n'entendent plus de fausses notes, aussi subtiles soient-elles, et ne ressentent plus aucune vibration dérangeante, que la Divo est prête pour l'étape suivante. De retour à l'atelier, les techniciens changent l'huile de transmission et les roues du véhicule, et assemblent le soubassement d'origine. Vient alors un essai routier final d'une heure sur une distance de 50 kilomètres pour enfin accorder l'approbation dynamique finale.

SIX HEURES POUR L'APPROBATION VISUELLE FINALE

Après toute une journée consacrée par les techniciens à retirer minutieusement la protection de la carrosserie, de véritables artistes peintres prennent le relais pendant deux jours. Quatre autres employés portant des gants fins en coton blanc vérifient ensuite les surfaces pour un travail parfait lors d'un audit de plus de six heures. Ce n'est que lorsque la Divo est parfaitement positionnée dans le tunnel lumineux de l'atelier avec son faisceau de lumière du jour que Christophe Piochon évalue chaque modèle prêt à être livré pendant environ une heure. « C'est un immense travail que nous accomplissons, mais de cette façon nous nous assurons que seuls des véhicules proches de la perfection quittent l'atelier », explique Christophe Piochon.

Bugatti renoue avec sa longue tradition en matière de coachbuilding avec l'hypersportive Divo. Le fabricant français crée ainsi des chefs-d'œuvre d'artisanat automobile, inégalés et personnalisés jusque dans les moindres détails. Cette hypersportive performante en édition limitée a du caractère : elle n'a pas son pareil en termes de maniabilité et est une pièce essentielle dans la collection de tout passionné de Bugatti qui se respecte. Bugatti ne livrera que 40 véhicules Divo à ses clients dans les prochains mois, au prix de cinq millions d'euros hors taxes.

---

[1] Divo: WLTP consommation de carburant en l/100 km : basse 43,3 / moyenne 22,2 / élevée 18,0 / particulièrement élevée 18,3 / combinée 22,3 ; émissions de CO2 combinées, g/km : 506 ; classe d'efficacité énergétique : G