MOLSHEIM
01/07/2021

BUGATTI EB 110 ET BUGATTI CENTODIECI – LA RENCONTRE DE DEUX ICÔNES



Lors de séquences de mise au point à Nardò, la Bugatti Centodieci rencontre deux EB 110 historiques - une rencontre intergénérationnelle.

Circuit à grande vitesse et parcours de maniabilité exigeant. Voilà des décennies que Bugatti considère les pistes d'essai de Nardò, dans le sud de l'Italie, comme le lieu idéal pour la mise au point de ses voitures. C'est là que les ingénieurs testent les voitures hyper sportives dans des conditions extrêmes. Voici que pour la première fois, l'exclusive Bugatti Centodieci[1] et deux Bugatti EB 110 super sportives se rencontrent sur ce circuit en conduite dynamique.

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Avant l'entrée en production de la Centodieci l'année prochaine, les ingénieurs de Bugatti ont profité du terrain d'essai de Nardò, dans les Pouilles, Italie, pour peaufiner de manière intensive les réglages définitifs de la voiture hyper sportive très exclusive. Les tours parcourus sur le circuit de test servent de contrôle final avant que la Bugatti Centodieci ne soit fabriquée à la main dans l'Atelier de Molsheim — en hommage exclusif à la légendaire EB 110 et comme symbole de l'expertise de Bugatti en matière de carrosserie. La EB 110 a été une étape marquante sur la voie de la renaissance de la marque Bugatti à Molsheim en 1998.

En complément du circuit à grande vitesse, le circuit de maniabilité avec ses nombreux virages variés s'avère parfait pour affiner le de châssis. Les alternances de virages rapides droite-gauche-droite sur ce parcours exigeant de 6,2 kilomètres mettent depuis toujours au défi à la fois la voiture et le pilote. La Centodieci enchaîne les tours sur la piste d'essai et en dehors du circuit. « Sur les autres tracés des routes autour de Nardò et en raison des différences de revêtements, nous pouvons régler le confort de la Centodieci de manière encore plus précise et perfectionner la tenue de route », explique Lars Fischer, responsable des essais et applications sur le châssis chez Bugatti.

Une équipe de 20 personnes travaille sur le nouveau modèle dans le sud de l'Italie pendant environ deux semaines, avec des experts en châssis auxquels s'ajoutent des spécialistes du groupe motopropulseur et de la carrosserie. Lars Fischer explique : « Nous vérifions toutes les données simulées précédemment en fonctionnement réel, à grande vitesse et à des températures extérieures élevées, afin que la Centodieci soit parfaitement réglée pour toutes les régions. » Au cours de cette démarche, les ingénieurs consacrent le même degré d'attention à la rare Centodieci qu'à la Chiron^2. La finesse des réglages est toujours à la limite optimale de ce qui est techniquement possible.

UN VOYAGE DANS LE TEMPS VERS L'ANNÉE 1991

Comme il y a 30 ans. C'est un voyage dans le temps. « Quand le transporteur a déchargé les deux Bugatti de course EB 110, j'ai cru tout de suite rajeunir de 30 ans », dit Loris Bicocchi. Il a participé comme pilote d'essai au développement de l'EB 110 au début des années 90, parcourant d'innombrables kilomètres sur des pistes d'essais et de tests comme celle de Nardò, dans le sud de l'Italie. « Au fil des années, Nardò est devenu ma seconde patrie. Ici, je connais réellement chaque virage et chaque crête, je peux presque faire le parcours les yeux fermés », explique Loris Bicocchi. Il a collaboré au développement du parcours, afin de pouvoir améliorer encore le réglage des voitures.

Comme l'EB 110 LM à la peinture bleue, un modèle très particulier : c'est l'une des deux seules voitures de course officielles fabriquées en usine. Bugatti a pris le départ des 24 heures du Mans en 1994 avec la EB 110 LM. Le V12 équipé de quatre turbocompresseurs développe jusqu'à 660 ch., tandis que le châssis et l'habitacle ont été conçus sans compromis par Bugatti pour la course d'endurance. La voiture de course accélère de 0 à 100 km/h en 3,2 secondes environ. La EB 110 Sport Competizione (SC), avec sa peinture argentée, fait elle aussi partie des modèles spéciaux. Avec elle, le Gentleman Driver Gildo Pallanca-Pastor a couru dans la série IMSA aux Etats-Unis et dans d'autres épreuves d'endurance BPR à partir de 1995. Une attention particulière lui a été accordée pour son développement : avec un allègement du poids, une conception nouvelle et une incroyable rapidité.

C'était tout à fait ce qu'exigeait Romano Artioli lorsqu'il a fait renaître Bugatti après une longue abstinence. Le 15 septembre 1990, Artioli inaugure une nouvelle usine à Campogalliano. Un an plus tard, le 15 septembre 1991, date du 110e anniversaire d'Ettore Bugatti, Artioli présente la supersportive la plus moderne et la plus progressiste de son époque - la EB 110. Un coupé équipé d'un V12 de 3,5 litres développant 610 ch., de quatre turbocompresseurs, avec quatre roues motrices et une monocoque légère en carbone. La vitesse de pointe peut atteindre 351 km/h. C'est un record mondial pour une voiture de sport de série.

Loris Bicocchi raconte : « J'associe l'EB 110 aux meilleurs moments de ma vie professionnelle. Bien que je travaillais déjà comme pilote d'essai pour une autre marque depuis 1974, j'ai pu apprendre beaucoup chez Bugatti à partir de 1989, et j'ai grandi avec la voiture et mes responsabilités. » La supersportive naît sur une feuille de papier, il faut tout développer à partir de zéro : la motorisation, la transmission intégrale, le châssis, le monocoque, la carrosserie. Le pilote italien a travaillé pour Bugatti jusqu'en 1995, jusqu'à la fin à Nardò.

Les trois icônes se suivent de près, évoluant agilement sur l'étroit circuit. Un freinage bref, virer et réaccélérer à fond. « C'est vraiment un moment très émouvant pour moi que de revoir les voitures et de pouvoir les conduire, avec en plus la nouvelle Centodieci », dit Loris Bicocchi après quelques tours de piste rapides dans les différents modèles.

Il est difficile de combiner plus de 30 ans de développement avec des supersportives comme la EB 110 et l'hypersportive Centodieci. « Même si la EB 110, en tant que voiture supersportive développait 610 ch. il y a 30 ans, ce qui fait déjà beaucoup, la Centodieci développe presque 1 000 ch. de plus. C'est incroyable. Réussir à disposer d'une telle puissance sur route, c'est une performance extraordinaire pour les ingénieurs », s'émerveille Loris Bicocchi. Les véhicules se ressemblent avant tout au niveau de la transmission intégrale permanente, des quatre turbocompresseurs, du monocoque en carbone et des performances incroyables pour les époques respectives. « La EB 110 n'intègre pratiquement pas d'électronique, c'est une supersportive pure qui exige tout du conducteur, mais qui en même temps se laisse conduire de manière bon enfant, rapide et sûre », explique Loris Bicocchi.

Sur les hypersportives modernes, des systèmes électroniques régulent le châssis presque en temps réel et les systèmes d'assistance aident à convertir la formidable puissance de propulsion tout en sécurisant le comportement en conduite. L'expert observe également une grande différence pour les pneus - le niveau d'adhérence des pneus modernes comme ceux de la Centodieci est extrêmement élevé, ce qui permet une forte accélération latérale. « Malgré la formidable puissance et le design incomparable, la Centodieci offre une expérience de conduite pure, sans filtre, directe et franche », déclare l'expert. Le pilote d'essai est heureux de transmettre l'expertise qu'il a accumulée pendant des décennies en apportant son soutien à l'équipe Bugatti pour le développement de la Centodieci, notamment dans le réglage du châssis.

Celui-ci est en voit d'achèvement. La livraison de la série très limitée et exclusive Bugatti Centodieci aura lieu l'année prochaine. Seuls dix véhicules de ce projet très limité au prix unitaire de huit millions d'euros sont créés pour une clientèle exclusive.

---

[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: