MOLSHEIM
07/06/2021

BUGATTI EB 110 SPORT COMPETIZIONE — DE RETOUR SUR LA LIGNE DE DÉPART, COMME IL Y A 25 ANS



Il y a 30 ans, Bugatti présentait l'EB 110. En 1996, l'EB 110 SC prenait pour la dernière fois le départ d'une course internationale. La supercar revient aujourd'hui sur la ligne de départ du circuit de Dijon.

Les moteurs tournent à plein régime, presque dans la zone rouge. Quand le feu passe au vert, les bolides accélèrent à fond, quittent leur trajectoire idéale et cherchent à se frayer un chemin

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

dans la cohue. Parmi eux, la Bugatti EB 110 SC, l'une des deux seules voitures de course Bugatti EB 110 officiellement construites. Le 9 juin 1996, à Dijon, la Bugatti s'aligne sur cette course de 2 heures avec le numéro 18. Elle réalise un bon départ, progresse dans le peloton. Malheureusement, ce fut sa dernière course.
Au volant de la supercar : l'homme d'affaires et pilote de course monégasque Gildo Pallanca-Pastor. À 29 ans, il fait partie des plus jeunes participants, mais il est aussi propriétaire de la Monaco Racing Team, qui engage l'EB 110 SC. Déjà, à l'époque, c'était une voiture extraordinaire et un modèle exotique parmi les autres voitures de course. L'EB 110 célèbre cette année un anniversaire important.

Après l'arrêt provisoire de la célèbre marque, en 1963, l'Italien Romano Artioli la ressuscite à la fin des années 1980. En 1987, il acquiert les droits de la marque et devient président de Bugatti Automobili S.p.A. Le 15 septembre 1990, il inaugure une usine innovante à Campogalliano. Un an plus tard, le 15 septembre 1991, le jour du 110e anniversaire de la naissance d'Ettore Bugatti, Romano Artioli présente la supercar la plus moderne et la plus novatrice de son époque : l'EB 110. Il y a 30 ans, le coupé équipé d'un moteur V12 3,5 l, de quatre turbos, d'une transmission intégrale et d'une monocoque légère en carbone fait indubitablement sensation. Le moteur développe jusqu'à 610 ch et accélère de manière constante jusqu'à la vitesse maximum et vertigineuse de 351 km/h, soit le record du monde pour une voiture de sport de série. Mais Romano Artioli n'entend pas s'arrêter là : il veut remettre Bugatti sur la ligne de départ. « Selon nous, le sport automobile est essentiel pour une marque comme Bugatti », déclara-t-il un jour.

BUGATTI CONSTRUIT SEULEMENT DEUX EXEMPLAIRES OFFICIELS DE L'EB 110

Outre l'EB 110 GT et la 110 Super Sport, deux voitures de course officielles affichant jusqu'à 700 ch sortent de l'usine. La première, une EB 110 LM bleue, prend le départ des 24 heures du Mans en 1994. La voiture tape dans l'œil de Gildo Pallanca-Pastor, qui s'intéresse à la technologie, à la marque et aux véhicules. En mars 1995, il établit un record de vitesse sur glace au volant d'une EB 110 Supersport de série. Mais il préfère courir des compétitions officielles et commande fin 1994 une voiture de course chez Bugatti pour pouvoir participer, à partir de 1995, aux séries IMSA, aux États-Unis, et à d'autres courses d'endurance. L'EB 110 Sport Competizione (SC) est créée en six mois. Plus légère, repensée et incroyablement rapide. Il est prévu de fabriquer trois véhicules, mais des difficultés financières et des problèmes avec les fournisseurs ne permettront de sortir qu'une seule voiture de course, en juin 1995.

Gildo Pallanca-Pastor en prend le volant au départ des courses IMSA et des BPR Global GT Series, un championnat international réservé aux meilleures supercars dérivées des voitures de série. L'EB 110 SC marche bien, mais les pièces de rechange se font de plus en plus rares. Car au même moment, le marché des supercars s'effondre, Bugatti enregistre une baisse de la demande et les dettes s'accumulent. Les fournisseurs retiennent leurs pièces. Alors que Bugatti rencontre des problèmes avec ses fournisseurs et que Romano Artioli ne peut plus les payer, le site de production est fermé le 15 septembre 1995. La voiture de course, qui était alors en entretien, est provisoirement confisquée.

Toutefois, Gildo Pallanca-Pastor parvient à sortir l'EB 110 SC de l'actif de la faillite. En janvier 1996, il prend le départ de la course de Daytona, puis commence les préparations pour les 24 heures du Mans. L'épreuve de Dijon, les 8 et 9 juin, en fait partie. À l'entraînement, Gildo Pallanca-Pastor arrache une belle 4e place et se hisse même à la 3e place pendant la première

course. Satisfait de ses performances, le pilote attend avec impatience la course suivante. Mais peu après le départ, au deuxième tour, il entre en collision avec un autre participant et s'arrête. La voiture de course argentée n'atteindra pas la ligne d'arrivée. Faute de pièces détachées, les mécaniciens ne peuvent réparer l'EB 110 Sport Competizione en temps et en heure pour prendre le départ des 24 heures du Mans, qui démarrent une semaine plus tard.

Ainsi se termine la courte carrière dans le sport automobile de la dernière voiture de course construite par Bugatti. Pourtant, la rarissime voiture survit, entretenue par son acheteur de l'époque, sans pour autant disputer d'autres compétitions. Après quelques années, Gildo Pallanca-Pastor revend la Sport Competizione à un passionné de la marque. 25 ans après sa dernière course et 30 ans après la présentation de sa base, cette perle rare fait aujourd'hui son retour sur le circuit de Dijon pour un shooting photo.

---

[1] EB110: