

BUGATTI EN TÉLÉTRAVAIL — LE DÉVELOPPEMENT AUTOMOBILE SE POURSUIT



Même pendant le confinement, Bugatti continue de développer ses hypersportives

Bugatti est actuellement contraint de suspendre la production de ses véhicules tels que la Chiron¹ et la Divo² à Molsheim. Cependant, de nombreux collaborateurs poursuivent leurs missions en télétravail, dans le respect des recommandations émises par les autorités et les experts internationaux, ainsi que des mesures gouvernementales. Lars Fischer, responsable Test de suspension et Application chez Bugatti et Sven Bohnhorst, ingénieur affecté à l'homologation des suspensions continuent de tester les hypersportives exceptionnelles construites dans l'usine de Molsheim.

L'ingénieur L. Fischer, 48 ans, travaille chez Bugatti depuis 2011 et chapeaute tout le département des tests. « Bien que nous ne soyons pas au bureau en ce moment, nous

continuons à développer nos véhicules, et leur faisons parcourir quelques kilomètres sur des terrains d'essai, mais aussi sur la voie publique. Ainsi, nous ne prenons pas de retard sur le planning », explique-t-il. Pourtant, l'organisation du travail est un peu différente des procédures habituelles. « Tous les matins, nous nous mettons d'accord sur les applications que nous voulons tester dans les deux jours à suivre. Nous sommes ainsi en mesure de réagir rapidement à de nouvelles situations. Sinon, nous planifions nos tâches à l'avance de manière hebdomadaire », précise-t-il. Comme les ingénieurs travaillent directement sur les véhicules Bugatti tels que la Chiron et la Divo, ils dépendent à d'autres équipes et terrains d'essai. « Nous devons constamment veiller à la manière dont sont employés les autres collaborateurs et aux éventuelles évolutions des dispositions légales », explique Lars Fischer. S'il n'est pas possible d'effectuer des essais sur route, les ingénieurs travaillent de chez eux sur leurs modèles de calcul et de simulation grâce à des processus de travail numérisés modernes et perfectionnés. Si la communication par Skype demande une certaine adaptation, elle semble bien fonctionner jusqu'à présent.

DES ESSAIS D'HYPERSPORTIVES TOUJOURS POSSIBLES MAIS EN TRAVAIL SOLITAIRE

« Normalement, nous travaillons toujours à deux ingénieurs sur un essai de Chiron ou de Divo, l'un conduit et réalise les essais selon un catalogue établi pendant que l'autre les enregistre sur un ordinateur en parallèle », explique Sven Bohnhorst. À 31 ans, il est, depuis 2014, spécialiste de l'homologation pour les amortisseurs et la direction et a notamment contribué au développement de la Bugatti Chiron Super Sport 300+, détentrice d'un record de vitesse. « Nous respectons toujours les consignes de distanciation sociale et celles-ci ne seraient pas applicables dans une voiture. Par conséquent, nous conduisons seuls pour le moment », explique-t-il. Il doit donc arrêter la voiture plus souvent pour modifier certains paramètres d'essai sur l'ordinateur. Comme certains terrains d'essai possèdent peu de stations d'arrêt, l'homologation prend plus de temps : jusqu'à 30 % de plus. « Les données communiquées n'ont cependant rien perdu de leur précision », affirme-t-il. À l'heure actuelle, les ingénieurs travaillent en équipes qui s'alternent sur trois véhicules. Ils peuvent passer jusqu'à sept heures assis au volant d'une voiture, pour pouvoir bien appliquer les directives de sécurité au travail en vigueur en ce moment. Mais si cette manière de travailler exige beaucoup de concentration, les tâches sont toujours effectuées avec plaisir. « Interagir avec une hypersportive de 1 500 ch comme la Chiron est une mission que je remplis volontiers chaque jour avec enthousiasme et fierté », déclare S. Bohnhorst.

LE DÉVELOPPEMENT, UN TRAVAIL D'ÉQUIPE

Les échanges directs et personnels entre experts lui manquent pourtant. « Nous parlons généralement du comportement de conduite, souvent subjectif, et nous cherchons ensemble, en équipe, de meilleures solutions. En ce moment, nous devons nous contenter de comptes rendus écrits », explique Sven Bohnhorst. Lars Fischer, lui aussi, joue habituellement la carte du contact personnel et visuel dans le cadre de son travail. « Les conférences par téléphone permettent déjà de clarifier bien des points, mais sur les sujets les plus complexes, un face à face direct dans la voiture simplifie les choses », souligne-t-il. Pour mieux suivre les évaluations des membres de son équipe, il avait l'habitude de les accompagner pour les tests d'homologation finaux. Aujourd'hui, il les fait seul.

Bugatti teste encore ses véhicules sur la piste à grande vitesse d'Ehra-Lessien et sur la voirie publique. Les trajets jusqu'aux circuits de Nürburgring ou de Bilster Berg sont également autorisés tant qu'ils ne dépassent pas la durée d'une journée de travail — pour des questions de sécurité, il n'est actuellement pas possible de passer la nuit dans un hôtel. Tout comme il est actuellement impossible de réaliser des essais dans le sud de l'Italie ou en France, la patrie de Bugatti. « Et pourtant, ces essais restent essentiels. Nous espérons donc qu'après la fin du confinement, nous pourrions rapidement retrouver les routes du sud de l'Europe », ajoute S. Bohnhorst. Puisqu'il doit renoncer, pour l'instant, aux déplacements professionnels prolongés, il a le temps de s'occuper de sa Porsche 911 Carrera de collection. « Mon petit atelier personnel est un endroit où j'aime m'enfermer pour faire le plein d'énergie », explique Sven Bohnhorst. Mais d'ores et déjà, il a hâte de retrouver toute son équipe pour travailler ensemble sur les véhicules, faire les essais en duo et viser la meilleure satisfaction client possible. Pour ne pas perdre le contact, Sven Bohnhorst aime se retrouver en ligne, le soir, pour une petite partie de simulateur de course. Quelle voiture choisit-il ? « Une Bugatti, bien sûr, quoi d'autre ? »

²Chiron: WLTP consommation de carburant en l/100 km : basse 44,6 / moyenne 24,8 / élevée 21,3 / particulièrement élevée 21,6 / combinée 25,2 ; émissions de CO2 combinées, g/km : 572 ; classe d'efficacité énergétique : G

²Divo: 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