

BUGATTI TARGA FLORIO — SUR LES TRACES D'ALBERT DIVO AU VOLANT D'UNE BUGATTI DIVO



Aucun circuit automobile n'est si étroitement liée à Bugatti que la Targa Florio. Le constructeur français y a gagné cinq fois. La nouvelle Divo et une Bugatti Type 35 se rencontrent pour la première fois sur cette piste historique.

Targa Florio, Type 35 et Bugatti Divo¹. Trois légendes enfin réunies. Bugatti parcourt le célèbre circuit automobile sicilien avec une Bugatti Divo. Également de la partie : une Type 35, la voiture de course la plus célèbre de tous les temps. Une rencontre d'un genre très particulier.

Entre 1925 et 1929, Bugatti domine la course d'endurance en Sicile avec la Type 35. C'est en particulier en 1928 et 1929, qu'un pilote fait la démonstration de son savoir-faire : Albert Divo.

BUGATTI DIVO

En son honneur, Bugatti a conçu et développé une voiture hyper sportive limitée à seulement 40 exemplaires. Personnalisée au maximum, performante et exclusive. « La Divo est d'ores et déjà un jalon dans les 110 ans d'histoire de Bugatti », déclare Stephan Winkelmann, président de Bugatti. « Avec la Divo fin prête pour quitter l'usine, Bugatti entre dans une nouvelle ère de la construction automobile moderne. C'est un chef-d'œuvre individualisé de l'artisanat automobile, une légende en devenir. »

En limitant volontairement la vitesse de pointe à 380 km/h, les ingénieurs génèrent plus de déportance et ceci a pour effet d'augmenter l'agilité et la dynamique latérale. Techniquement et optiquement parlant, cela donne naissance à un modèle indépendant. La prise d'air NACA avec l'arête centrale du toit fournit l'air d'admission au moteur W16 de 8,0 litres développant 1 500 ch, et améliore le flux d'air. Elle dirige l'air avec précision sur l'aileron arrière de 1,83 m de large et minimise les turbulences. Avec ses lignes plus élancées, ses prises d'air supplémentaires, une surface frontale réduite, un becquet avant plus fin, des phares à LED plus plats et des feux arrière complexes en 3D, la Divo a un look minimaliste et dynamique. Les premiers modèles de la Divo, d'un tarif de 5 millions d'euros, ont été récemment remis à leurs propriétaires. Les 40 exemplaires seront tous livrés aux clients d'ici la fin du premier trimestre 2021.

BUGATTI TYPE 35

La Bugatti Type 35 est une voiture de course pure souche et, comme sa nouvelle émule, un chef d'œuvre technique : Début des années 1920, Bugatti associe pour la première fois un double roulement à rouleaux et un triple roulement à billes — le vilebrequin est considéré comme un chef d'œuvre d'ingénierie. Un régime pouvant atteindre 6 000 tr/min met en mouvement les huit pistons du moteur d'une cylindrée de seulement 2,0 litres à l'origine. Deux carburateurs alimentent le moteur huit cylindres en carburant en quantité suffisante pour atteindre environ 95 ch et un embrayage multidisque humide assure la transmission de puissance. Les premiers modèles de la Type 35 roulent à plus de 190 km/h, les véhicules suivants, de Type 35 B avec moteur huit cylindres de 2,3 litres, développent jusqu'à 140 ch grâce à un compresseur. Des vitesses supérieures à 215 km/h sont ainsi envisageables. En plus de leurs performances élevées, les moteurs impressionnent également par leur fiabilité et leur longévité, des paramètres idoines pour les courses d'endurance comme la Targa Florio à la fin des années 1920.

ANDY WALLACE, PILOTE DE TEST ET DE DÉVELOPPEMENT

Quelque 90 ans plus tard, Andy Wallace pilote la Type 35 et s'active au volant. Virages étroits, pentes raides et pistes poussiéreuses. La piste exige beaucoup du pilote de course, lauréat du Mans et pilote officiel de Bugatti. « Ce que les pilotes de course comme Albert Divo ont réalisé à l'époque est incroyable. Même si la Type 35 est facile à conduire pour son âge, elle exige un travail musculaire permanent. Les nombreux virages sont serrés, la piste est confuse

et l'asphalte est en très mauvais état. Il est impossible de doubler », déclare Wallace. Le Britannique s'y connaît en matière de voitures rapides. Depuis 2011, il conduit et teste les voitures Bugatti. Pendant 33 ans, il a pris le volant en tant que pilote de course et remporté de célèbres courses d'endurance telles que les 24 Heures du Mans et de Daytona et les 12 Heures de Sebring.

La Divo, conçue pour une meilleure maniabilité dans les virages, se sent à l'aise sur la piste de l'historique Targa Florio. « Je suis profondément impressionné par la façon dont la Divo, qui est conçue pour des vitesses nettement plus élevées en raison de sa dynamique, fait face à ces routes parfois très mauvaises et aux distances réduites entre deux virages. La direction, les ressorts, les amortisseurs, les systèmes de contrôle, la transmission et les freins répondent très directement et précisément à chaque manœuvre. Même après de grosses bosses, les ressorts absorbent l'énergie très rapidement, de sorte que la Divo ne perd jamais le contact avec le sol — une performance exceptionnelle des concepteurs », explique Andy Wallace.

COURSE D'ENDURANCE TARGA FLORIO

Au siècle dernier, la Targa Florio en Sicile était l'une des courses d'endurance les plus importantes, mais aussi l'une des plus difficiles et des plus dangereuses. En 1906, des conducteurs internationaux se sont mesurés pour la première fois dans les rues de la famille d'entrepreneurs siciliens Florio, d'où le nom de l'épreuve. Bientôt, tous les grands constructeurs de voitures de sport y participent. Les vainqueurs prouvent automatiquement leur rapidité et leur fiabilité - un argument de vente supplémentaire.

Au début, un tour du « Piccolo circuito delle Madonie » compte environ 148 kilomètres, et à partir de 1919 cette distance tombe à 108 kilomètres. Les pilotes se lancent dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre et doivent négocier environ 1 400 virages. Cinq tours représentent 540 kilomètres — sur des routes de montagne publiques, bosselées et poussiéreuses. La Targa Florio reste une piste dangereuse lors de chaque course et n'est réservée qu'aux vrais as au volant. Les équipes sont autorisées à faire le plein et à changer les pneus n'importe où sur la piste, mais les changements de pilotes avec un pilote de remplacement préalablement nommé ne sont autorisés qu'à la fin d'un tour et en présence d'un directeur de course.

En 1925, le directeur de course et pilote Meo Constantini gagne pour la première fois au volant d'une Bugatti Type 35, un an plus tard il renouvelle sa victoire. En 1927, Emilio Materassi gagne sur une Type 35 C. En 1928, Albert Divo remporte la course d'endurance avec une Type 35, et renouvelle cette victoire un an plus tard. Sa deuxième victoire constitue également un record : Jamais auparavant un constructeur automobile n'avait remporté la course d'endurance cinq fois de suite. Une réussite unique jusqu'à la fin des dernières courses officielles en 1977.

L'ancienne piste du « Piccolo circuito delle Madonie » longe la voie des stands historiques de Floriopoli en passant par Cerda à l'ouest. La piste originale passe par Caltavuturo au sud, à une altitude de 500 mètres au-dessus du niveau de la mer, pour revenir dans la vallée, puis par des routes de haute montagne, en passant par Collesano et en redescendant vers Campofelice di Roccella. Le long de la mer Méditerranée, la piste remonte vers Cerda sur quelques kilomètres. « C'est une sensation incroyable d'être ici sur la légendaire Targa Florio avec la voiture de course historique de l'époque, la Bugatti Type 35, et la nouvelle Divo. Pour moi, la boucle est bouclée » déclare Andy Wallace.

LE TALENT EXCEPTIONNEL D'ALBERT DIVO

Albert Eugène Diwo, dit Albert Divo, ce qui signifie « étoile » en italien, est non seulement l'éponyme de la nouvelle création de Bugatti, mais également le possesseur d'un talent exceptionnel. Né le 24 janvier 1895, le Français s'intéresse à la technologie dès son enfance et commence une formation de mécanicien naval à l'âge de 13 ans. Il cerne rapidement la complexité des systèmes techniques et les améliore. Au début du XIXe siècle, l'aviation, qui en est encore à ses débuts à cette époque, suscite son intérêt. Pendant la Première Guerre mondiale, il défend son pays en tant que pilote de chasse et améliore les avions au sol.

Dès lors accro à la vitesse et à la technologie, Divo se met en quête de véhicules de substitution en temps de paix. Il trouve ce qu'il cherche dans les voitures de course à partir de 1919. Divo fait rapidement preuve de son talent même avec les voitures rapides. Il commence chez Sunbeam et Talbot-Darracq, remporte le Grand Prix d'Espagne à Sitges en 1923, un an plus tard il passe chez Delage, où il continue à connaître le succès. En 1928, il est engagé par Bugatti, se fait appeler Divo et gagne la Targa Florio la même année et en 1929 sur une Type 35. En l'espace de 20 ans, il s'impose dans de nombreuses courses, dont six Grands Prix. Il reste chez Bugatti jusqu'en 1933, et y travaille comme pilote et concepteur. Même après la Seconde Guerre mondiale, Divo reste étroitement associé au sport automobile, en tant que directeur de course pour un producteur de pétrole. Albert Divo meurt en France en 1966.

En 2018, Bugatti le met à l'honneur et annonce que la nouvelle Bugatti Divo portera le nom du pilote de course. Un hommage à sa performance au service de la marque française — comme sur le légendaire circuit de Targa Florio.

Contact pour la presse

Nicole Auger

Head of Marketing and Communications

nicole.auger@bugatti.com

¹ Divo: WLTP consommation de carburant en l/100 km : basse 4,3,3 / 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