MOLSHEIM
23/09/2004

BUGATTI VEYRON LE STADE DE LA FABRICATION EN SÉRIE SERA BIENTÔT ATTEINT GRÂCE À ONZE PROTOTYPES



La mise au point de la Bugatti Veyron est entrée dans sa phase finale

Le développement de la Bugatti Veyron, la nouvelle voiture de sport hautes performances, a désormais atteint sa phase finale avec en tout onze prototypes utilisés en parallèle. D'ici au

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

démarrage de la production de la Bugatti, dont la vitesse de pointe dépasse les 400 km/h, ces prototypes auront parcouru au total plusieurs centaines de milliers de kilomètres dans les conditions les plus difficiles. L'un des objectifs d'essai les plus importants à l'heure actuelle est la mise au point parfaite d'une voiture de sport encore jamais réalisée sous cette forme. Une automobile qui pénètre dans une dimension de déploiement de puissance entièrement nouvelle pour les véhicules routiers, mais qui reste cependant confortable et maîtrisable grâce aux innovations techniques les plus diverses. Une Bugatti par excellence.
Actuellement, l'un des onze prototypes se livre déjà à un essai d'endurance sur une distance de plus de 50 000 kilomètres au cours desquels l'ensemble du véhicule est testé. Six autres Bugatti Veyron effectuent pendant ce temps des essais dits de fonctionnement au cours desquels des systèmes bien définis sont contrôlés et des situations de conduite toujours spéciales sont simulées. Les quatre véhicules restants sont quant à eux en cours de préparation en vue des essais d'endurance et de fonctionnement.

L'exemple des tests de freinage « parsemés » fait nettement ressortir à quel point l'essai d'endurance est impitoyable. Le Dr Wolfgang Schreiber, directeur du développement de Bugatti Engineering, déclare : « Ces essais sur anneau de vitesse comprennent le freinage de 250 à 80 km/h immédiatement suivi d'une accélération pour revenir à 250 km/h. Et cela cinq fois de suite. La décélération équivaut au freinage d'urgence d'un véhicule standard. Chez nous, cela correspond plutôt à une décélération moyenne. Le test est réitéré de l'autre côté de l'anneau de vitesse. En effectuant un tour complet, le véhicule est donc soumis à dix freinages et à dix accélérations à pleine charge de ce genre. Une sollicitation énorme que les véhicules doivent supporter sans dommages. »

Les essais routiers de mise au point sur les pistes de course comme le Nürburgring ne sont pas moins extrêmes. Des distances de plusieurs milliers de kilomètres y sont parcourues. Les Bugatti en avalent une grande partie à la vitesse maximale. Les pneumatiques haute vitesse développés par Michelin pour la Bugatti Veyron sont les premiers pneus de série du monde permettant de rouler à des vitesses de l'ordre de 400 km/h. Pour rouler à sa vitesse maximale, la Bugatti Veyron n'a donc pas besoin de chausser d'autres pneus. En effet, les pneus de série sont adaptés à toutes les plages de vitesse.

Quelle que soit la vitesse à laquelle elle est conduite, la Bugatti Veyron se caractérise constamment par des valeurs optimales de portance négative. La charge verticale devant être exercée sur la chaussée est générée par un système aérodynamique à géométrie variable que les ingénieurs Bugatti rassemblés autour du Dr Schreiber ont perfectionné au cours de tests innombrables. Ce système à commande variable comporte entre autres deux volets diffuseurs intégrés devant les roues avant ainsi qu'une unité aérodynamique constituée d'un aileron et d'un spoiler à l'arrière. En fonction de la vitesse du véhicule, ces éléments créent une charge verticale supplémentaire de plusieurs centaines de kilogrammes.

Les premiers clients pourront savourer l'an prochain l'équilibre et la perfection de la Bugatti Veyron à transmission intégrale attelée à la première boîte sept rapports à double embrayage (DSG) du monde. Le Dr Thomas Bscher, président de Bugatti Automobiles S.A.S., affirme : « Nous lancerons la présérie à l'été 2005. La livraison des premiers véhicules aura lieu au second semestre. » Les clients ne prennent pas seulement possession d'une automobile ; ils acquièrent aussi la fascination de ce qui est technique- ment faisable. Wolfgang Schreiber : « La sensation procurée par l'accélération est plus impressionnante que dans un jet. » Thomas Bscher monte dans le prototype et ajoute : « Mais la Veyron demeure plus maîtrisable que toute autre voiture de sport d'un niveau de performances à peu près comparable. » Puis il s'éloigne en trombe, lui l'ancien pilote de course, en direction de la piste de manœuvrabilité. Chez Bugatti,

comme par le passé, le chef est constamment assis lui-même au volant. La première et la deuxième époque de cette marque exceptionnelle se font écho.

[1] Veyron: