

COACHBUILDING — HYPERSPORTIVES EXCEPTIONNELLES DE BUGATTI



Bugatti crée depuis 110 ans des pièces uniques, à haut niveau de personnalisation

Noire comme la nuit, un capot plat et un large espacement de roues. Avec La Voiture Noire¹, Bugatti a présenté en mars un modèle Gran Turismo ultime — une pièce unique exceptionnelle. Le constructeur français d'hypersportives reprend la tradition du coachbuilding avec la nouvelle Centodieci² : un hommage aux supercars EB110 des années 1990 qui sera fabriqué dans les prochains mois en une petite série de dix véhicules seulement.

LES VÉHICULES BUGATTI SONT DES CHEFS-D'ŒUVRE UNIQUES

Toutes les Bugatti sont des chefs-d'œuvre d'artisanat automobile, inégalés et personnalisés jusque dans les détails. Avec le Coachbuilding, le constructeur français franchit une nouvelle étape en créant des véhicules encore plus personnalisés. Nous visons l'inédit, tant en termes de qualité et de technique que sur le plan du design. « Le coût des petites séries et des pièces uniques est un défi, même pour un constructeur exclusif tel que Bugatti. Mais nous le relevons volontiers car nous souhaitons proposer à nos clients des hypersportives inédites », explique Pierre Rommelfanger, responsable des projets spécifiques chez Bugatti. Âgé de 42 ans, il est chargé des projets one-off/few-of pour Bugatti depuis 14 ans (malgré une interruption) et accompagne la création des véhicules spécifiques de la conception à la présentation.

Les trois modèles de petite série déjà présentés, la Divo, La Voiture Noire et la Centodieci sont chacun très différents. « Nous développons généralement une idée que nous souhaitons exprimer avec un modèle exclusif spécifique. Nous élaborons un premier projet de design, puis nous le présentons à plusieurs clients afin de tester leur réaction », explique Pierre Rommelfanger. Il peut s'agir, comme avec la Divo, d'un véhicule avec un caractère modifié pour permettre une accélération latérale exceptionnelle, et qui rehausse encore davantage les qualités essentielles de Bugatti, la qualité, la performance et le design. D'autres véhicules sont un hommage et une réinterprétation de la riche histoire de Bugatti, comme La Voiture Noire et la Centodieci.

LE COACHBUILDING, POUR DES VÉHICULES ENCORE PLUS PERSONNALISÉS

Avec le coachbuilding, l'équipe de Pierre Rommelfanger mise sur une nette différenciation visuelle et technique par rapport au modèle de série Chiron. Et pourtant, avec une production limitée à 500 exemplaires, la Chiron est loin d'être une voiture de série ordinaire. Dans le cadre d'une organisation rationalisée et réactive, 20 personnes travaillent sur ces véhicules particulièrement rares et rendent régulièrement compte de leurs activités, directement au président de Bugatti, Stephan Winkelmann. C'est une véritable synergie qui réunit des collaborateurs créatifs, divers départements ainsi que plusieurs partenaires triés sur le volet.

La Divo signe ainsi le retour de Bugatti à sa célèbre tradition, pour la première fois après plusieurs décennies d'oubli. D'importantes améliorations apportées à la carrosserie sont venues modifier le caractère de ce modèle, en faisant une hypersportive idéale pour les circuits avec de nombreux virages. « La Divo est nettement plus performante en termes d'accélération latérale, de maniabilité et de tenue dans les virages que la Chiron³ », déclare Stephan Winkelmann, président de Bugatti. Cette idée a suscité un vif intérêt chez les clients : avant même la première mondiale officielle, la série de 40 véhicules en édition limitée était intégralement vendue, au prix net de cinq millions d'euros pièce.

La particularité du travail de Bugatti est l'exigence de qualité élevée, que les clients attendent. Malgré de petites éditions, les hypersportives évoluent dans un univers d'exception, très exclusif : aucun autre constructeur au monde ne combine véhicules de luxe et hypersportives pouvant atteindre une vitesse de 420 km/h. Concernant les facteurs liés à la sécurité telles que la rigidité et le comportement en cas de collision, les concepteurs ne prennent évidemment

aucun risque et utilisent la technologie éprouvée de la Chiron. Ils misent également sur le moteur 16 cylindres de 8,0 litres éprouvé, qui délivre une puissance minimale de 1 103 W/1 500 ch, voire 1 176 kW/1 600 ch sur la Centodieci². Ces modèles très singuliers et personnalisés sont le fruit d'adaptations de la carrosserie, de l'aérodynamique, du châssis, de la transmission et des sièges. « Il est primordial que la nouvelle création soit un modèle autonome et qu'il soit reconnu comme tel », déclare Rommelfanger. C'est pourquoi chaque édition présente des adaptations des systèmes de phare et des feux arrière ainsi que des ajustements à l'arrière et à l'avant.

UNE LONGUE TRADITION DE COACHBUILDING CHEZ BUGATTI

Le constructeur français ressuscite donc une longue tradition et transpose l'idée de forte personnalisation au XXI^e siècle. Depuis la naissance de la marque, il y a 110 ans, les véhicules Bugatti ont toujours été - et sont toujours - des modèles de perfection sans égal, tant sur le plan technique qu'esthétique. « Si une comparaison se fait, alors ce n'est plus une Bugatti. », a même affirmé le fondateur Ettore Bugatti. Très tôt, cette marque de luxe à la française a su proposer des alternatives à ses clients en quête d'une esthétique exigeante : Coachbuilding — l'art d'adapter des véhicules exclusifs sous une forme plus exclusive encore.

En anglais, « coach » signifie carrosse ou voiture. « Le coachbuilding est à l'automobile ce que la Haute Couture est à la mode. Ce sont des modèles uniques d'automobiles créées sur mesure au goût de leurs propriétaires », explique Stephan Winkelmann. Jusqu'au début des années 1920, Bugatti concentrait son activité sur la technique. Son département de carrosserie n'est apparu à Molsheim, en Alsace, qu'en 1923. Ettore Bugatti était d'avis qu'une voiture ne peut être parfaite sans une esthétique aboutie. C'est donc son fils Jean qui s'est progressivement attaché à donner une plus grande place au design de la carrosserie au sein de l'entreprise.

LE COACHBUILDING EST BIEN PLUS QU'UNE SIMPLE ADAPTATION DE LA CARROSSERIE

La différence avec les véhicules coachbuildés actuels est qu'autrefois, les carrossiers se limitaient à tailler d'autres formes de carrosserie sur le châssis, sans apporter de modifications techniques. Sur les modèles one-off ou few-of actuels de Bugatti, de nouveaux véhicules avec un comportement routier différent que sur la Chiron naissent d'évolutions et d'améliorations de composants techniques. « Outre une modification de l'esthétique, les clients de nos modèles très exclusifs bénéficient également d'une toute autre expérience de conduite. Aucun véhicule ne ressemble à l'autre, chacun est coloré selon les demandes personnelles des clients », explique Pierre Rommelfanger.

Le responsable de projet est fasciné à l'idée de faire partie de cette histoire. « Nous ressuscitons actuellement ce qu'Ettore Bugatti avait créé il y a plus de 110 ans. D'une part en s'inspirant de l'histoire de la maison, comme avec La Voiture Noire ou la Centodieci, d'autre part avec de toutes nouvelles idées, comme avec la Divo⁴ », ajoute-t-il. Il est également captivé par la réaction des clients, leur enthousiasme face aux nouvelles formes et aux nouveaux véhicules — une source de motivation prodigieuse. La Divo est sa « coachbuilted car » préférée, car c'est la première Bugatti à haut niveau de personnalisation de l'époque contemporaine. De plus, l'enthousiasme des clients à son égard a imprégné l'ensemble de l'équipe.

La collaboration au sein d'une petite équipe très flexible, composée de membres issus de divers services spécialisés de Bugatti, est particulièrement stimulante et passionnante. « En produisant en petite série des modèles exclusifs, nous pouvons utiliser d'autres matériaux et techniques, tels que la grille produite par impression 3D de la Divo⁴ », explique P. Rommelfanger

Avec la Divo, La Voiture Noire et la Centodieci², Bugatti présente désormais trois nouveaux modèles issus de la tradition de coachbuilding. « Nous les développerons tranquillement et avec le plus grand soin au cours des prochains mois avant de les construire à la main », annonce Pierre Rommelfanger. Une chose est sûre : Bugatti n'a pas terminé d'explorer la thématique du coachbuilding. Au sens où Ettore Bugatti l'entendait.

³ 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

³ Divo: 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

³ La Voiture Noire: 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