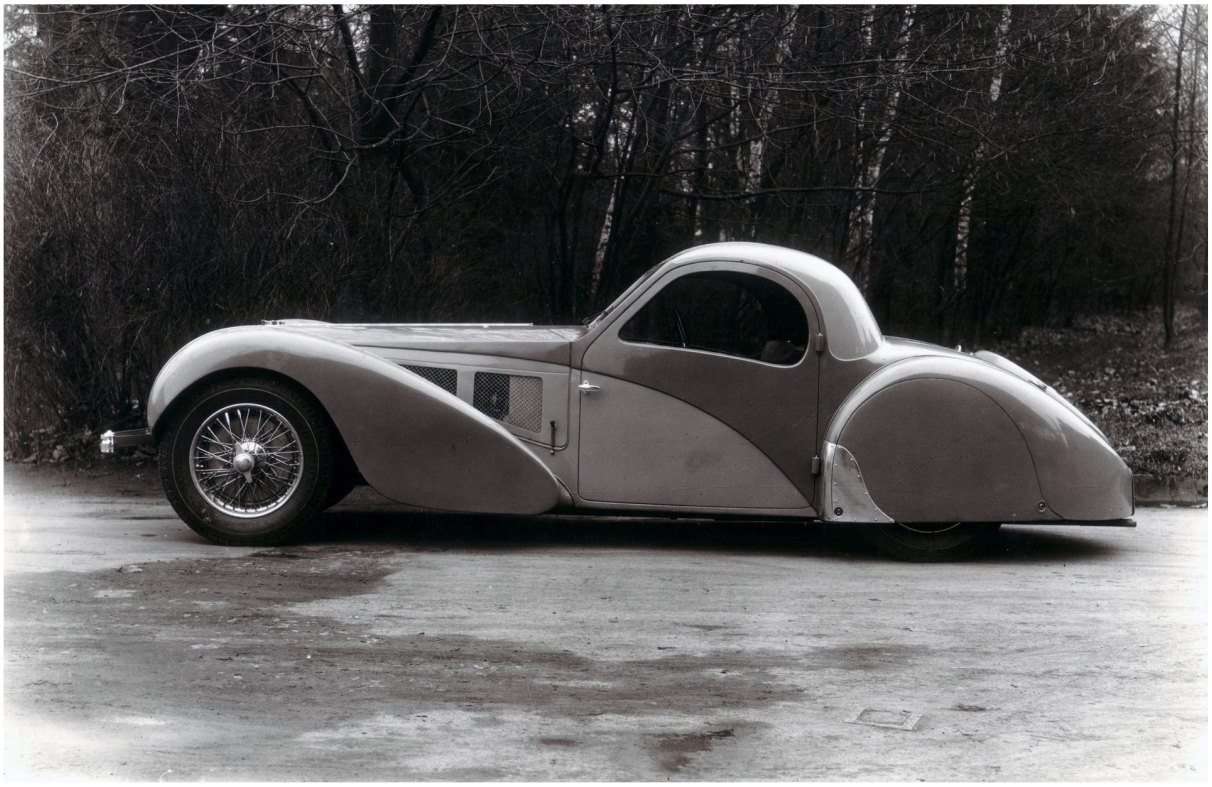
COACHBUILDING — RÉINTERPRÉTER UNE TRADITION ANCIENNE



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 l'analogie est possible avec d'autres véhicules, ce n'est plus du 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 — des véhicules exclusifs à adapter 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 le PDG de Bugatti, Stephan Winkelmann. Le retour à une ancienne tradition, presque oubliée…

Au début du siècle dernier, les constructeurs automobiles tels que Bugatti développaient et produisaient des véhicules sur demande, avec ou sans carrosserie. Les clients pouvaient décider d'acheter leur voiture avec une carrosserie proposée d'usine ou de faire habiller le

châssis et le moteur par un autre carrossier. On élaborait ainsi des modèles uniques pour chaque client. Des entreprises célèbres telles que Gangloff, Corsica Coachworks, Weymann ou Weinberger - mais aussi Bugatti elle-même - ont ainsi taillé des carrosseries sur mesure pour les châssis de Bugatti.

Jusqu'au début des années 1920, Bugatti se concentrait essentiellement sur la technique, les moteurs et les châssis : à l'origine, les véhicules devaient être fonctionnels et minimalistes pour un maximum de succès sur les circuits de course. Le département de carrosserie n'est apparu à Molsheim, en Alsace, qu'en 1923. Ettore Bugatti était, depuis longtemps déjà, 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.

EN TERMES DE DESIGN, JEAN BUGATTI A D'AILLEURS CRÉÉ DES MODÈLES ICONIQUES

Jean Bugatti a très tôt fait preuve d'un don pour les formes et le design. Il avait le sens des proportions et des traits fluides. Alors qu'il n'avait encore que 23 ans, il a réalisé en 1932 l'élégante carrosserie Roadster pour la voiture de luxe Type 41 Royale à l'intention du magnat de l'habillement, Armand Esders : un modèle que l'on connaît aujourd'hui sous le nom de « Royale Esders ». Comme son propriétaire ne conduisait que de jour, les phares de la Roadster ont été démontés pour sublimer encore l'élégance du véhicule. Le « Coupé Napoléon » est lui aussi l'œuvre de Jean Bugatti. « La perfection n'est pas de ce monde. Mais, pour ce qui est des « supercars », la Royale s'en approche », avait, de son temps, déclaré Ettore Bugatti. La Type 41 Royale a donné naissance à six véhicules au total, chacun doté d'une carrosserie différente mais avec le même moteur huit cylindres en ligne de 12,8 litres et d'env. 300 ch : le moteur le plus puissant et le plus silencieux de l'époque. « Bugatti était déjà, à l'époque, l'emblème de la qualité suprême, de l'excellence en termes de performance et de l'inédit absolu. Cette réputation ne s'est jamais démentie », souligne le PDG de Bugatti, Stephan Winkelmann.

Au sein de l'entreprise, Jean Bugatti a pu laisser sa créativité s'exprimer pleinement. Des projets de carrosserie pour les Type 46, Type 50 et Type 55 s'en sont suivis. À partir de 1934, Jean Bugatti s'est mis à développer, pour le Type 57, l'idée d'un modèle de base que l'on pouvait décliner en différentes variantes de carrosserie et de moteur. Il a ainsi ouvert une ère nouvelle pour le Coachbuilding. Le cabriolet baptisé Stelvio et le coupé Aravis ont été créés dans la carrosserie voisine Gangloff à Colmar, d'après les plans de Jean Bugatti. La deux-portes Ventoux, la limousine quatre portes Galibier et le coupé Atalante ont été quant à eux réalisés à Molsheim par des ouvriers de Bugatti.

Bugatti avait imaginé le Type 57 à la fois comme un modèle de série et comme une voiture de course, en fonction des intentions et des souhaits du client. Les acheteurs étaient ravis : quelque 800 Type 57 des deux variantes ont quitté les usines de Bugatti entre 1934 et l'arrêt de la production en 1940… leur nombre exact reste inconnu.

TYPE 57 SC ATLANTIC, LE MODÈLE DU SIÈCLE

Le chef-d'œuvre des premiers temps de Bugatti reste à ce jour encore inégalé. Il s'agit de la Type 57 SC Atlantic : un coupé sport de plus de 200 ch avec une carrosserie à couper le souffle, qui n'a été construit qu'en quatre exemplaires. La crête verticale qui court depuis la charnière centrale du capot moteur jusqu'au hayon à l'arrière constitue une signature stylistique unique. Évoquant un aileron tranchant comme un rasoir, elle divise en deux la carrosserie, dont les panneaux sont assemblés par rivetage. Chacun des quatre véhicules incarne en soi le concept du Coachbuilding : chacun d'eux est un modèle unique, dessiné au cas par cas pour leurs premiers propriétaires. Jean Bugatti avait fait construire le deuxième de ces quatre véhicules pour en faire sa voiture personnelle. Peu avant la Seconde Guerre mondiale, cette deux-portes, surnommée « La Voiture Noire » a disparu. On ne l'a jamais retrouvée. Si elle venait à refaire surface, ce serait l'une des voitures les plus chères au monde.

BUGATTI PERPÉTUE LA TRADITION DU COACHBUILDING

« Notre histoire nous oblige à maintenir la barre haut et nous inspire », commente Stephan Winkelmann. C'est dans cet esprit que le constructeur français de luxe a présenté l'an dernier la Divo, une hypersportive dotée d'une accélération latérale qui évoque la tradition de Coachbuilding perpétrée par cette marque de Molsheim. La Divo signe ainsi le retour de Bugatti à sa célèbre tradition, après plusieurs siècles 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. « Dans la Divo, nous avons littéralement sublimé la Chiron. Elle est plus performante en termes d'accélération latérale, de maniabilité et de tenue dans les virages », assure le PDG de Bugatti, Stephan Winkelmann. 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.

« Toutes les Bugatti sont des chefs-d'œuvre d'artisanat automobile, inégalés et personnalisés jusque dans les détails. Le Coachbuilding nous permet d'aller un peu plus loin et de proposer à nos clients des véhicules qui soient encore plus à leur image. Nous visons l'inédit, tant en termes de qualité et de technique que sur le plan du design », explique Stephan Winkelmann.

En mars de cette année, Bugatti commence un nouveau chapitre de son histoire : au terme de nombreux mois de travail à la main, la marque française de luxe vient de recréer le modèle unique « La Voiture Noire », à la demande d'un grand fan des Bugatti. C'est ainsi qu'est né, pour les 110 ans de l'entreprise, un modèle qui rend hommage à la célèbre Bugatti Type 57 SC Atlantic sans pour autant la copier. Une structure avant allongée, une silhouette élégante, un finish impeccable au niveau des matériaux : l'icône se voit réinterprétée sous une forme toute nouvelle, dont les surfaces et les lignes épurées respirent l'élégance. Le résultat est un Grand Tourisme moderne doté de la mécanique la plus extraordinaire de toute l'histoire de l'automobile : le légendaire moteur W16 8,0 litres quadri-turbo, 1 103 kW/1 500 ch et un couple de 1 600 newton-mètres.

« Nous avons travaillé si longtemps sur ce véhicule que nous ne pouvons plus rien améliorer. À notre avis, ce coupé représente la forme parfaite dans un finish parfait, exactement comme Ettore Bugatti le rêvait », affirme le designer de Bugatti, Étienne Salomé. Une voiture d'une pureté absolue, qui incarne toute la noblesse de l'automobile sous une forme impeccable. Construite à la main. Le modèle unique par excellence. C'est ce qui distingue l'artisanat carrossier.