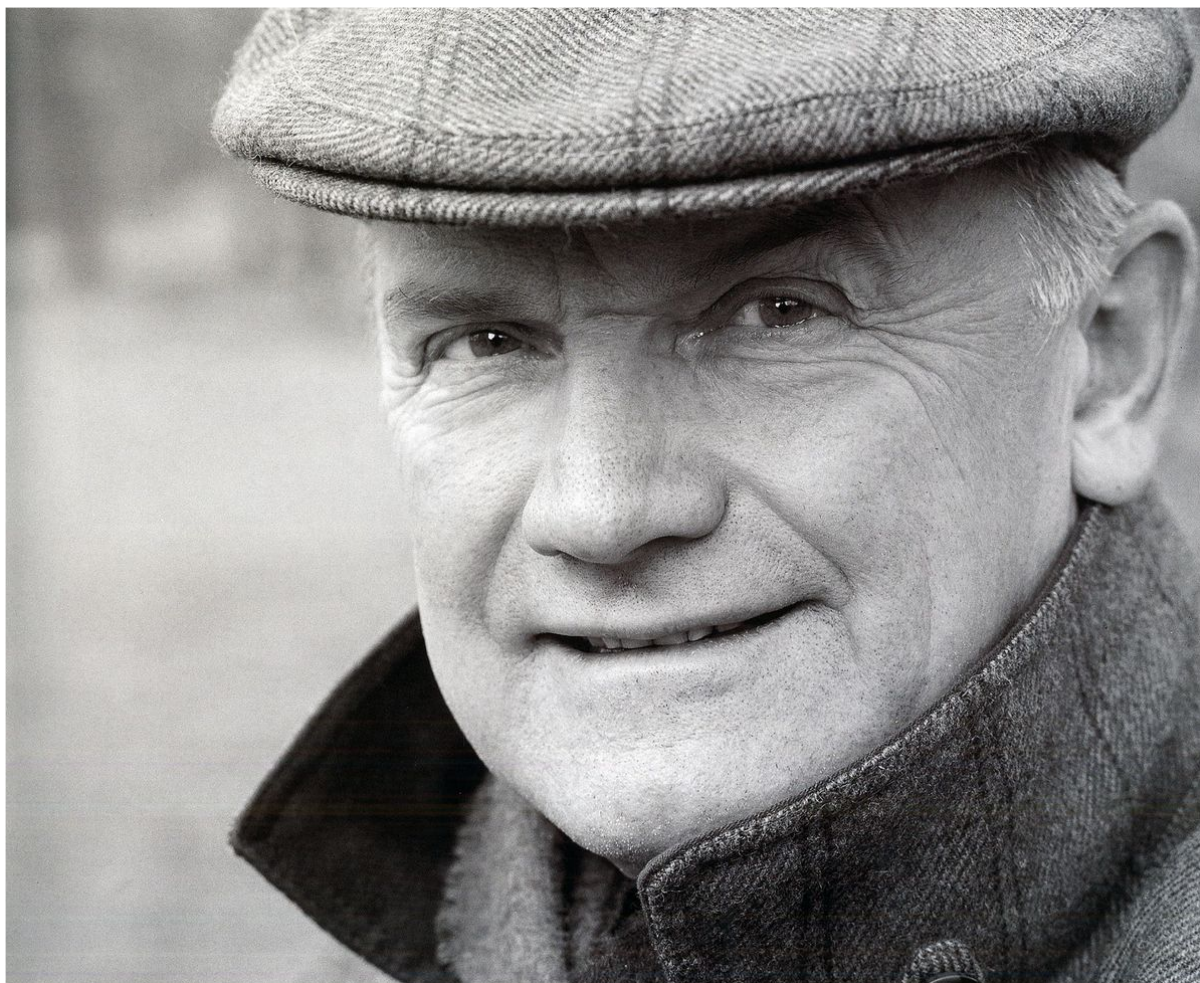


HOMMAGE À FERDINAND PIËCH



Bugatti est en deuil du grand entrepreneur et développeur de l'automobile

Sans lui, Bugatti n'existerait pas sous sa forme actuelle : Ferdinand Piëch acheta en 1998, en tant que Président du groupe Volkswagen AG, les droits à la marque Bugatti, puis peu après le Château et la propriété alsacienne de Molsheim. Il est décédé à l'âge de 82 ans, en grand, si ce n'est en plus grand ingénieur et visionnaire de l'Histoire de l'automobile.

« Avec le décès de Ferdinand Piëch, Bugatti perd un grand soutien et un très bon ami de La Marque, un véritable enthousiaste Bugatti. Sans Ferdinand Piëch, Bugatti n'en serait pas au point où elle en est aujourd'hui. Sa vision d'une marque française de luxe moderne, fabriquant

des hypersportives à couper le souffle est née de sa créativité il y a plus de 20 ans. Tout le personnel est bouleversé et endeuillé. », dit Stephan Winkelmann, Président de Bugatti. Jusqu'à dernièrement, Ferdinand Piëch s'est toujours intéressé aux choses techniques et complexes. Il s'est finalement éteint dans son foyer familial — après une vie longue et riche en événements.

Piëch est né le 17 avril 1937 à Vienne et dès son enfance s'intéresse à la technique, plus particulièrement à celle qui concerne les moyens de déplacement. À 9 ans, il sait déjà conduire une voiture. Après l'école, il étudie l'ingénierie à Zürich. En tant que petit-fils de Ferdinand Porsche et neveu de Ferry Porsche, Ferdinand Piëch entre dans l'entreprise familiale à partir de 1963 et travaille comme ingénieur à différents postes chez Porsche. C'est là qu'il a développé la voiture de course légendaire qu'est la 917. Plus tard, chez Audi, il fut responsable pour le premier moteur cinq cylindres, le turbo diesel TDI et le système quatre roues motrices quattro. Il développa des moteurs seuls tout comme des voitures entières. En 1988, Piëch devient PDG de Audi et cinq ans plus tard PDG de Volkswagen AG. C'est avec cette fonction qu'il prend la décision d'acheter les droits de la marque Bugatti. Une marque qui le passionne depuis longtemps.

L'ÉLÉGANCE ET LA TECHNIQUE PASSIONNAIENT FERDINAND PIËCH

La technique avancée de voitures de courses comme la Type 35, l'élégance de la Type 41 Royale et la beauté iconique de la Type 57 SC Atlantic le passionnaient. L'idée pour la nouvelle direction que devait prendre La Marque lui est parvenue lors d'un voyage. C'était un signe du destin : dans un petit magasin de jouets, Ferdinand Piëch veut faire plaisir à son fils Gregor en lui achetant une voiture Rolls-Royce miniature. Pourtant, le petit lui montre un autre modèle — une Bugatti Type 57 SC Atlantic. « Pour moi, c'était un signe que je devais m'intéresser à Bugatti tout autant que à Rolls-Royce et Bentley. », écrira-t-il. À l'époque, les deux entreprises étaient disponibles à l'achat.

Ferdinand Piëch s'est alors fortement engagé pour l'entreprise et s'est lancé dans des négociations de plusieurs mois avec le propriétaire de l'époque Romano Artioli. Piëch avait, comme souvent, une vision très claire de la chose : « Bugatti ne peut pas être pris comme une entreprise en vrac avec des méthodes de masse », a-t-il écrit dans sa biographie. « Bugatti doit offrir l'extraordinaire. L'innovation. L'optimum. C'est ça Bugatti. Le sommet de tout le monde automobile. » La Marque devait devenir unique dans le monde de l'automobile, chaque voiture exceptionnelle.

FERDINAND PIËCH A RAMENÉ BUGATTI AU SOMMET DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE.

Sa directive : remettre Bugatti à sa place, comme à son heure de gloire dans les années 20 et 30 — au sommet du monde automobile. Ferdinand Piëch voulait ramener les valeurs historiques — design, créativité, savoir-faire. À cela s'ajoutait également la performance et son rapport au poids. Avec la quatrième étude de design, Piëch et Bugatti étaient là où ils le voulaient : transporter l'élégance classique de l'Atlantic dans le moderne et équiper le modèle d'une technique optimale. Pour lui cela signifiait : au minimum 1000 chevaux, 400 km/h de vitesse de pointe et la possibilité d'aller directement du circuit à l'opéra, sans avoir honte.

Le premier modèle de série terminé, qui devait respecter ces directives exceptionnelles, a eu besoin de prendre des années d'avance. Du point de vue technique, Bugatti entrait dans l'inconnu. Le premier prototype de l'hypersportive fut dévoilé à l'automne 1998 lors du salon de l'auto de Paris et un an plus tard au IAA de Francfort est montré un coupé au moteur central. Seulement six mois plus tard, la marque française de luxe présente l'étude 18/4 Veyron, qui porte le nom du pilote de course Pierre Veyron, qui gagna au Mans en 1939 avec une Bugatti. « Je n'avais encore jamais vu de voiture sportive aussi passionnante et sans compromis, parfaite pour la renaissance de Bugatti », a-t-il écrit dans sa biographie. Comme souvent, il avait raison. Avec la première Chiron 16/4, Bugatti se rapproche des frontières physiques et transpose à la perfection les directives de Piëch.

« Ferdinand Piëch est intimement lié au succès de Bugatti. Nos hypersportives modernes ne font pas seulement honneur à la tradition ancienne de Ettore Bugatti, mais sont également représentatives de la vision de Piëch. Nous saluons sa créativité et son génie. Toutes nos pensées vont à sa famille », dit Stephan Winkelmann.

Avec toutes nos condoléances

Les employés de Bugatti Automobiles S.A.S.

Stephan Winkelmann, Président de Bugatti.