INAUGURATION DE L'ATELIER BUGATTI À MOLSHEIM



Bugatti et Molsheim ne font qu'un

Le samedi 3 septembre 2005, Bugatti Automobiles S.A.S. a inauguré solennellement l'unité de fabrication pour la production de la nouvelle Bugatti. Simultanément, le Château Saint-Jean, le siège de l'entreprise, et les bâtiments environnants ont été officiellement mis en service. Lors de son discours inaugural, Thomas Bscher, le président de Bugatti Automobiles S.A.S., s'adressant à de nombreux invités des milieux politiques, de l'industrie, de la presse et de la clientèle, a rendu un hommage à Bugatti
en ces termes : « Bugatti à Molsheim, c'est plus que le simple siège d'une société et un site de production automobile supplémentaire en Alsace. Bugatti à Molsheim signifie aujourd'hui, en ce jour si particulier, la réalisation d'une vision, la renaissance de la légendaire marque Bugatti. Mais Bugatti à Molsheim, c'est encore plus. Bugatti et Molsheim ne font qu'un — ou, si vous

préférez, Molsheim est Bugatti. C'est ici qu'Ettore Bugatti a fondé sa société en 1909 et a fabriqué, en 1910, la première automobile qui ait arboré son patronyme. Et c'est exactement ici — ce qui me réjouit tout particulièrement — que son legs et sa philosophie vont continuer de vivre. Nous sommes fiers de faire revivre la tradition Bugatti à Molsheim précisément et nous sommes convaincus de pouvoir la poursuivre dans l'esprit de son fondateur. »
C'est en 1956 qu'ont échoué les ultimes tentatives consenties, après le décès du fondateur de la firme en 1947 — et de son fils Jean, qui coopérait avec lui, dès 1939 — pour maintenir en vie une société à la substance affaiblie. Après quarante-sept ans, il a fallu fermer les portes de l'usine Bugatti de Molsheim, où avaient été fabriquées 7.950 automobiles Bugatti, du type 13 à la 251.

CINQUANTE ANS PLUS TARD, DE NOUVEAU UNE VOITURE

Aujourd'hui, presque exactement cinquante ans plus tard, la production d'automobiles Bugatti à Molsheim redémarre. Elle va de nouveau faire de Molsheim le centre du monde Bugatti. En tant que foyer d'innombrables souvenirs, la pittoresque petite ville proche de Strasbourg n'a jamais perdu de sa signification. Les « Enthusiasts Bugatti Alsace » de la région sont, avec leurs amis des différents Clubs Bugatti du monde entier, responsables pour une bonne part de ce que la marque — même sans aucun produit — ait survécu pendant des décennies. Une expérience que diverses autres marques automobiles au nom ronflant et au grand prestige n'ont pas pu faire. C'est au travers de cet état de chose que la force de la valeur de Bugatti en tant que marque s'exprime le plus clairement. L'admiration que l'on voue à ces « chefs-d'œuvre sur roues », la froide réalisation de l'obstination esthétique d'Ettore Bugatti, qui était en première ligne un artiste et non un technicien. La célébrité due aux victoires remportées durant les années glorieuses par les héros du volant maculés de boue sur les circuits automobiles et les routes du monde entier et, aussi et surtout, la polyvalence d'usage des voitures de course — qui ont rendu les voitures de chez Bugatti accessibles à une plus large clientèle. Le prestige d'un design génial et l'exclusivité des différents modèles qui ont contribué à ce que certains types de Bugatti aient atteint des segments de prix astronomiques.

DE 1998 À 1999 : QUATRE ÉTUDES DE STYLE EN QUINZE MOIS

En avril 1998, le groupe Volkswagen a racheté les droits de la marque Bugatti et, à l'occasion du Mondial de l'Automobile de Paris, présente pour la première fois la marque au grand public sous les traits d'une étude de coupé deux-portes, la Bugatti EB 118. Quelques mois plus tard, en mars 1999, au Salon de l'Automobile de Genève, la EB 218, une limousine à quatre portes propulsée par le même moteur à dix-huit cylindres de 6,3 litres développant 555 chevaux, également dessinée chez Italdesign, fait sensation. A l'IAA de Francfort, la même année, suit alors le concept de voiture à moteur central Bugatti EB 18/3 Chiron ; une fois de plus, elle porte la griffe de Giugiaro. Et, peu de temps après, à Tokyo, la Bugatti EB 18/4 Veyron dessinée sous la férule de Hartmut Warkuss au « Volkswagen Centre of Excellence Design » fête sa première mondiale. Moins d'un an plus tard, à l'automne 2000 à Paris, on peut admirer pour la première fois la Veyron 16.4. La Bugatti Veyron 16.4 avec ses caractéristiques définitives : le moteur à seize cylindres de huit litres développant 1.001 chevaux et ses paramètres techniques — un couple de 1.250 Nm à 2.200 tr/mn, une vitesse de pointe supérieure à 400 km/h, quatre turbocompresseurs et une traction intégrale permanente — qui ont été conservés sans le moindre changement jusqu'à aujourd'hui, est présentée pour la première fois à l'IAA de Francfort en septembre 2001.

2003 : UNE NOUVELLE ÉQUIPE — DE NOUVEAUX OBJECTIFS

En 2001, décision est prise de fabriquer en série la Bugatti Veyron 16.4, qu'il est prévu de construire à un maximum de 300 exemplaires. En décembre de l'année suivante est fondée la société « Bugatti Automobiles S.A.S. », une filiale de « Volkswagen France », dont le siège se trouve à Molsheim. Et, presque exactement un an plus tard, fin 2003, Thomas Bscher, en sa qualité de nouveau président de « Bugatti Automobiles S.A.S. », prend en charge toute la responsabilité du projet Bugatti. Il est épaulé par Wolfgang Schreiber, en qualité de directeur technique et simultanément le patron de « Bugatti Engineering GmbH », à Wolfsburg, où tous les travaux de développement de la nouvelle Bugatti sont coordonnés et, aussi, réalisés en partie. Son cahier des charges : faire prendre la route à la Bugatti Veyron 16.4. La nouvelle équipe soumet la totalité du projet à une étude de faisabilité sur le plan technique et financier, avec, notamment, pour perspective de fixer un échéancier réaliste pour le lancement de la production de la nouvelle Bugatti. Peu avant le Salon de l'Automobile de Genève de 2004, le Directoire du groupe donne le feu vert au « nouveau » projet Veyron. Le début de la production est prévu pour septembre 2005. Ce calendrier a été respecté jusqu'à aujourd'hui.

LA VEYRON : UNE SYNTHÈSE INÉGALÉE ENTRE QUOTIDIEN ET PERFORMANCES DE SUPERCAR

Ceci est d'autant plus remarquable que, malgré sa production à un rythme très restreint, la Bugatti Veyron 16.4 doit respecter dans leur intégralité la totalité des prescriptions du groupe VW. Cela signifie d'innombrables et laborieuses séances d'essais et de tests dans le monde entier avec un seul et unique objectif : respecter les sévères, voire impitoyables normes de fiabilité et d'assurance de la qualité de l'entreprise. Ceci garantit aussi à cette supercar une polyvalence d'utilisation au quotidien à un degré qui n'a encore jamais été atteint sous cette forme par aucune autre voiture de série. La synthèse entre des commandes faciles et intuitives dans la circulation quotidienne, d'une part, et des performances époustouflantes à un niveau de prestation inouï, d'autre part, une synthèse telle que l'incarne la Bugatti Veyron 16.4, n'a jamais été atteinte dans la production de série moderne d'automobiles. Une référence qui ferait la joie d'Ettore Bugatti, dont les succès initiaux s'expliquent aussi par cette unicité. Importants travaux de construction à Molsheim.

Parallèlement aux activités déployées dans le contexte du produit, d'importants travaux de construction ont dû être réalisés sur le site de Molsheim. Pour commencer, le Château Saint-Jean — qu'Ettore Bugatti n'a jamais utilisé comme domicile, mais uniquement, comme on le dirait aujourd'hui, une espèce de centre de réception de la clientèle — a bénéficié d'une rénovation complète. Les deux remises, au sud et au nord du château, qui servaient d'écuries à l'époque de Bugatti, ont été mesurées par télémétrie, démolies et reconstruites de façon fidèle à l'original en utilisant la plus grande partie possible de l'ancienne substance architecturale, par exemple des éléments de murs et de boiseries. Durant la nouvelle « ère Bugatti », ces remises vont posséder un caractère presque totalement administratif et, dans l'une des pièces, les clients pourront aussi prendre possession de leur Bugatti Veyron dans un cadre historique.

La clef de voûte des investissements consentis à Molsheim est l'« Atelier », où la Bugatti Veyron 16.4 est fabriquée depuis septembre 2005. Par son style architectural, cette unité de

production moderne reprend des caractéristiques de style issues de l'histoire automobile de la marque. D'une grande clarté, son hall principal dont la façade Sud est vitrée ne fait pas immédiatement penser à un site de fabrication d'automobiles avec son association classique — elle donne plutôt l'impression que l'on se trouve dans un « laboratoire de Formule 1 ». Une propreté digne d'une salle d'opération et la précision du travail sur des pièces de montage d'une grande technicité prédominent. Et pourtant, l'« Atelier » peut rivaliser avec les « grands ». On y trouve un tapis à rouleaux permettant de vérifier les données pertinentes du bon fonctionnement et un dispositif de vaporisation de grandes dimensions utilisé pour tester l'étanchéité des véhicules, au même titre qu'une chambre à projecteurs sous les feux ardents de laquelle la moindre imperfection de la peinture saute impitoyablement à l'œil. A quelques encablures du bâtiment, un petit circuit d'essais se love dans la nature. Il est utilisé pour compléter le programme d'essais obligatoire pour toutes les Veyron et qui clôture la fabrication du véhicule. Un centre de logistique édifié à proximité de l'« Atelier » parachève l'ensemble architectural de Molsheim.

UN SITE HISTORIQUE

Grâce à Bugatti, Molsheim est sortie de l'anonymat sur la carte du monde — pas seulement automobile. Et cela avait aussi tout à fait sa raison d'être pour le site des unités de fabrication d'Ettore Bugatti et de son domicile contigu à celles-ci. Avec l'acquisition du Château Saint-Jean et du terrain environnant, d'une superficie de quelque 140.000 m2 et sur lequel se déroulent aussi toutes les autres activités de Bugatti d'aujourd'hui, cela a légèrement changé sur le plan purement géographique. Le terrain se trouve en effet sur la commune de Dorlisheim, à portée de vue, certes, de l'ancienne usine Bugatti — mais sur l'autre rive de la rivière de la Bruche. Cela a incité la nouvelle direction de Bugatti à imaginer une « pirouette administrative » avec la Poste. Pour pouvoir tenir compte, à l'avenir de Bugatti aussi, de la valeur historique du site de Molsheim et, simultanément, satisfaire aux prescriptions administratives du pays, un compromis a été négocié avec les autorités locales. La direction s'est mise d'accord avec elles — qui, depuis les tout débuts, ont fait preuve de beaucoup de bienveillance en faveur de tout le projet Bugatti et l'ont toujours soutenu de toutes leurs forces tout au long de son développement — sur une solution à la Salomon. L'adresse correcte et complète de Bugatti du « cru 2005 » est : Bugatti Automobiles S.A.S., 1, Château St. Jean, Dorlisheim, F-67 120 Molsheim.

Bugatti est à la veille d'une ère nouvelle. Le site se trouve à Molsheim. La firme est une société internationale. Ettore Bugatti était né en Italie en 1881. Il avait gagné ses derniers jalons techniques en Allemagne, tout d'abord chez De Dietrich, à Niederbronn, en Alsace, qui appartenait alors encore à l'Allemagne, puis chez Deutz, à Cologne, avant de construire sa première voiture en 1909 à Molsheim. Depuis 1998, Bugatti appartient au groupe Volkswagen en tant qu'entreprise française qui a son siège social en France.

L'équipe actuelle de Bugatti — tout aussi internationale que l'entreprise elle-même — considère à la fois le legs d'Ettore Bugatti comme un défi et une obligation. Et c'est ainsi que Thomas Bscher a clos son allocution de bienvenue en ces mots : « Nous avons métamorphosé la Bugatti Veyron d'un croquis de visionnaire dans la réalité du monde automobile d'aujourd'hui. Ce faisant, nous avons posé la première pierre pour pouvoir transporter l'une des marques les plus célèbres et les plus prestigieuses de la virtualité du passé dans la rude concurrence de l'avenir. La marque Bugatti saura faire face à cette concurrence. La Bugatti Veyron est la meilleure voiture de sport du monde, une auto telle qu'il n'en a encore jamais existé sous cette forme. Ses caractéristiques techniques sont uniques. La Veyron comble la lacune entre mythe et vision. Nous estimons avoir interprété les idées d'Ettore Bugatti au XXIème siècle comme il

l’aurait peut-être fait lui-même. Quant à savoir si nous y sommes parvenus, seul l’avenir nous le dira. Mais une chose est sûre : la Bugatti Veyron n’est qu’un début. La marque vit — et elle va continuer de vivre. »