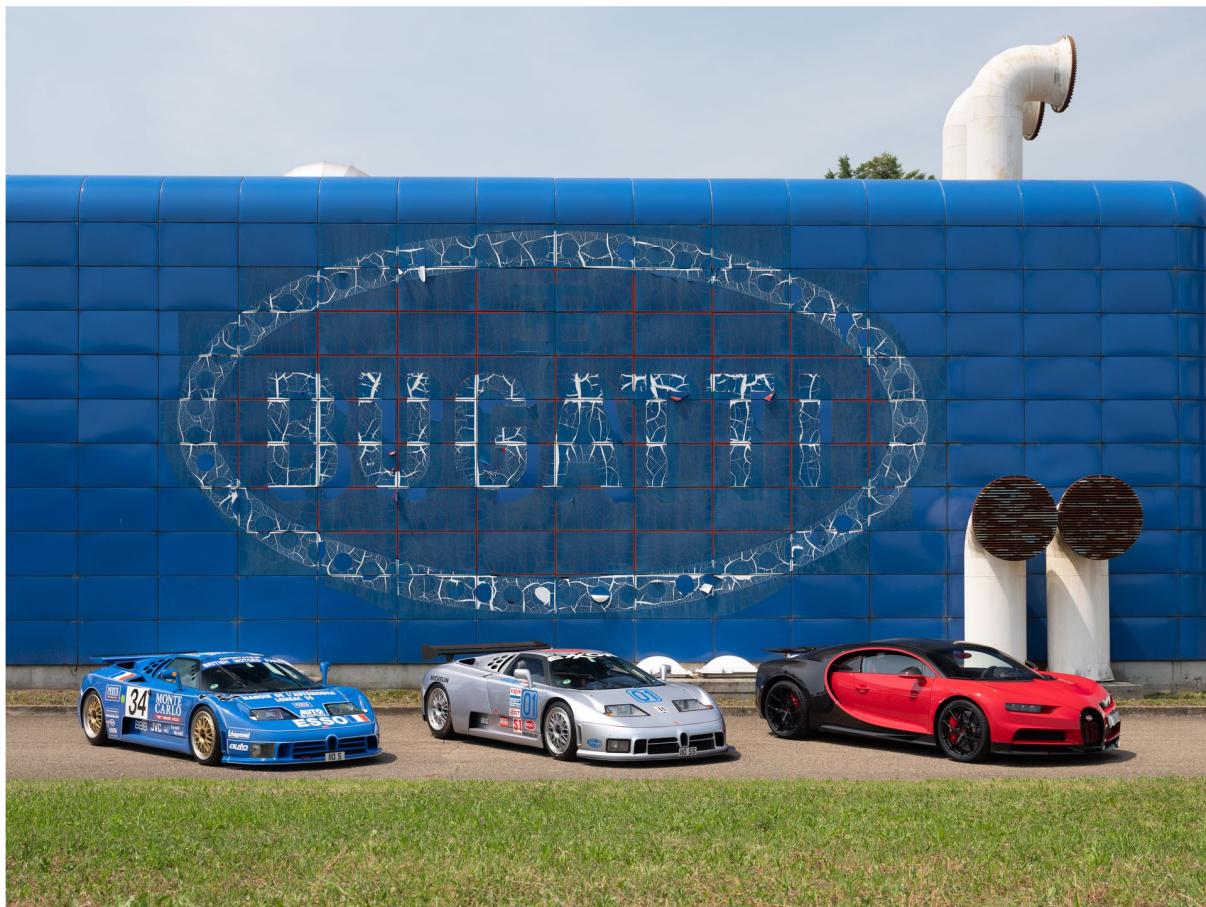


L'HISTOIRE DE BUGATTI — LA FABRIQUE BLEUE À CAMPOGALLIANO



A partir de 1991 sont créées en Emilie-Romagne les super sportives les plus extrêmes du monde

Campogalliano, province de Modène en Emilie-Romagne. Un lieu encore important pour les fans de Bugatti. C'est là que Romano Artioli créa à la fin des années 80 une des fabriques de voitures les plus modernes du monde et la super sportive la plus extrême de son époque — l'EB110. Cette épopée ne durera que cinq ans, mais personne n'oublie cette période. Les bâtiments existent encore et peuvent même être explorés lors de visites. Un complexe à couper le souffle, encore aujourd'hui.

En 1987, Artioli fonde l'entité Bugatti International au Luxembourg, avec la forte détermination de construire la meilleure voiture de sport et la plus rapide du monde. Afin d'acquérir plus facilement de la main d'œuvre hautement qualifiée, il cherche un terrain constructible dans les mêmes environs que les marques de super sportives italiennes — et se décide pour Campogalliano, proche de Modène. C'est avec pour voisins Ferrari, Maserati, De Tomaso et Lamborghini que durant les années suivantes est construite sur 240'000 m², juste à côté de l'autoroute 22, la manufacture d'automobiles la plus moderne du monde. On y trouve un bâtiment principal d'administration avec un studio de design, le développement des moteurs, un hall de production, une piste d'essai, une cantine et une pièce d'exposition.

« Avec l'usine à Campogalliano, Romano Artioli a trouvé un compromis. Il était très au courant de l'identité française de Bugatti, mais avait besoin d'ingénieurs locaux expérimentés en voitures de sport », explique Stephan Winkelmann, Président de Bugatti. « Avec son grand engagement, Artioli a fait revivre La Marque et a contribué avec l'EB110 à l'Histoire de Bugatti. Pour cela, encore aujourd'hui, il a notre respect. »

UN ARCHITECTE STAR CONÇOIT LA MANUFACTURE

L'architecte star Giampaolo Benedini conçoit le siège de l'entreprise pour environ 200 travailleurs. Son contrat : construire une manufacture à la fois belle d'un point de vue design et technique et aussi moderne, avant-gardiste et unique qu'une voiture Bugatti. Ainsi, le bâtiment bleu du département de développement avec le logo Bugatti et les tubes d'aération blancs symbolisent le cœur de la fabrique.

À la place d'avoir une longue ligne de production sombre, la lumière envahit l'espace. Au lieu d'avoir des boxes de production, Benedini conçoit un hall avec des rayons sur les bords, les murs reflètent un bleu Bugatti typique ou encore un blanc éclatant — une juxtaposition d'éléments en trapèzes avec des logos EB. Il est hors de question d'avoir un sol industriel médiocre. Dans certaines pièces est installé du marbre Carrara, du cristal et de l'acier, la réception est tapissée de mosaïques.

Dans le bâtiment entièrement constitué de verre se trouvent les bureaux de recherche et de développement. Les stores du bâtiment rond aux façades en verre s'adaptent automatiquement à la lumière du jour, pour que les employés aient les meilleures conditions de travail possibles. Au rez-de-chaussée se trouve la salle d'exposition, qui est réservée pour des évènements spéciaux comme des dîners de gala ou la livraison d'une voiture à un client. À cela s'ajoutent sur le site des structures très reconnaissables tout comme beaucoup d'emblèmes EB. Un grand espace lumineux fait office de point de rencontre central pour la famille Bugatti : employés, sponsors, clients, visiteurs et enthousiastes. Artioli, à l'image de Ettore Bugatti et en tant que patron de l'entreprise veut rassembler les employés sous un esprit familial.

UNE NOUVELLE USINE À L'HÉRITAGE FRANÇAIS

L'héritage français est mis en avant lors de la disposition et la construction des infrastructures : Artioli fait ramener de Molsheim une porte ancienne en bois, utilisée à l'époque Ettore Bugatti lui-même et l'intègre, en hommage, dans son nouveau bâtiment. Dans le hall de réception sont accrochés des dessins originaux de Ettore Bugatti, des drapeaux français anciens et une Type

35 est parquée à côté. Le plafond de la salle d'exposition est inspiré d'une roue du modèle historique Type 59.

Après 3 ans de construction, la nouvelle manufacture est inaugurée le 15 septembre 1990 — pas une date choisie au hasard. C'est le 109e anniversaire de Ettore Bugatti. Pour le fêter, un groupe de 77 voitures historiques Bugatti conduisent de Molsheim jusqu'à Campogalliano. À l'avant de l'une d'elles est accroché un flambeau — symbole de la renaissance de La Marque.

« Giampaolo Benedini a conceptualisé une architecture moderne et surprenante pour une manufacture automobile qui paraît encore aujourd'hui moderne, d'une beauté quasi intemporelle », dit Achim Anscheidt, Chef Designer de Bugatti. « Mais pas seulement. En parallèle il a donné le coup de crayon final à l'EB110 et a ainsi créé une voiture super sportive iconique et superlatrice. »

LA NOUVELLE SUPER SPORTIVE ASSEMBLÉE DÈS 1991

Un an plus tard est présentée la première Bugatti depuis 1956, la voiture super sportive EB110. Trois véhicules descendent les Champs-Elysées à Paris le 15 septembre 1991 — le jour du 110e anniversaire de Ettore Bugatti. EB sont les initiales de Ettore Bugatti, 110 pour son 110e anniversaire. Le coupé fait sensation : un moteur V12 de 3,5 litres, cinq valves par chambre à combustion, quatre turbos, quatre roues motrices, six vitesses et une puissance entre 560 et 610 chevaux. La monocoque est en carbone. Unique. L'EB110 devient la super sportive la plus moderne, à des années d'avance de la concurrence. L'EB110 effectue le 0 à 100 km/h en 3,3 secondes et est la voiture de série la plus rapide de son époque. La vitesse maximale est de 351 km/h. Un record pour une voiture sportive de série. Mais pas seulement : avec l'EB110, Bugatti bat en tout quatre records du monde — celui de la plus grande accélération, celui de la plus grande vitesse pour une voiture de sport de série, celui de la voiture alimentée au gaz la plus rapide et celui de la voiture de série la plus rapide sur glace.

Pourtant, en parallèle, le marché des voitures de sport coule et la demande s'effondre dramatiquement. Artioli ne peut plus payer les fournisseurs et la manufacture est fermée. Jusqu'en 1995, la manufacture de Campogalliano aura produite seulement 96 EB110 GT et 32 EB110 Super Sport. L'EB112, limousine de luxe présentée en 1993 n'est plus livrée. En Juillet 1995 se termine l'épopée italienne de Campogalliano. Des invités écrivent encore un dernier mot dans le livre d'or du bâtiment principal.

Depuis, les halls de la fabrique sont abandonnés. Mais aujourd'hui, le site reste accessible, on trouve encore toutes les infrastructures de l'époque. L'ancien concierge Ezio Pavesi s'occupe encore de la manufacture. Par fidélité et passion pour La Marque. L'aura de Bugatti est omniprésente. L'emblème Bugatti délavée du bâtiment bleu ressort, le nom de certains sponsors se décollent doucement.

La marque Bugatti actuelle avec sa voiture hypersportive rayonne depuis déjà longtemps — et plus que jamais. En 1998, le mythe se réveille à nouveau, alors que l'entreprise française retourne à Molsheim. Depuis 2005 sont assemblées manuellement en Alsace, là où il y a 110 ans Ettore Bugatti fonda sa firme, les hypersportives Chiron et Divo. Le Château, la Remise Nord et Sud, tout comme l'Atelier sont devenus, depuis, les attractions de tous les enthousiastes Bugatti du monde. Bugatti s'est reformée à ses racines françaises, là où La Marque fut fondée en 1909 — pour renouer avec le succès.

