LA NOUVELLE BUGATTI S'APPELLE CHIRON - PREMIÈRE MONDIALE À GENÈVE 2016



La prochaine Bugatti s'appelle Chiron - Celui qui lui a donné son nom est Louis Chiron, un des pilotes de course les plus légendaires de tous les temps qui a participé dans les années 20 et 30 à presque tous les Grands Prix importants pour la marque et qui est comme aucun autre étroitement lié à l'histoire des Bugatti.
La première mondiale de la nouvelle super voiture de sport construite en France à Molsheim est prévue pour le 86e Salon international de l'automobile de Genève 2016. Avec la Chiron, Bugatti continuera à construire la super voiture de sport de série la plus puissante, la plus rapide, la plus luxueuse et la plus exclusive au monde. La Bugatti Chiron[1] est présentée actuellement à des clients triés sur le volet. Les réactions sont excellentes, plus de 100 commandes ont été enregistrées.

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

« Le cahier des charges de la Chiron peut se résumer en une phrase et est probablement le plus court de tous les temps dans le monde automobile. Nous faisons ressortir encore mieux ce qu'il y a de mieux », ajoute Wolfgang Dürheimer, président de Bugatti Automobiles S.A.S. « La Chiron va marquer une nouvelle étape sur tous les plans. Nous continuerons à construire la super voiture de sport de série la plus puissante, la plus rapide, la plus luxueuse et la plus exclusive au monde. C'est l'ambition de Bugatti et de nos clients ».

« Avec Louis Chiron, nous avons trouvé la personne idéale pour donner son nom à un modèle qui s'inscrit dans l'histoire de la marque », poursuit Dürheimer. « Le nom du meilleur pilote de course et du pilote le plus talentueux de l'usine Bugatti de l'époque pour la meilleure super voiture de sport d'aujourd'hui — un mariage parfait. »

La Chiron est actuellement en phase de test final. Une série de prototypes sillonnent différents continents pour y être adaptés jusque dans les moindres détails aux routes et aux conditions climatiques les plus diverses. Aucune autre super voiture de sport de cette classe n'est soumise à un programme de tests aussi strict et complexe.

Parallèlement se déroule la pré-commercialisation de la Chiron pour laquelle Bugatti invite des clients triés sur le volet à des avant-premières privées dans les principaux marchés de la marque. « Les réactions de nos clients à la Chiron sont excellentes », déclare le président de Bugatti. « Notre carnet de commandes ne cesse de se remplir. Plus de 100 clients ont déjà commandé la Chiron, et ce bien qu'ils n'aient pas encore eu l'occasion de découvrir les incroyables qualités de conduite de cette super voiture de sport. »

Lydie Barre-Chiron, descendante et biographe de Louis Chiron, s'est rendue récemment au siège de l'entreprise à Molsheim pour découvrir la voiture qui portera le nom de son célèbre ancêtre. « La Chiron est une super voiture de sport moderne qui se reconnaît d'emblée comme Bugatti », s'exprime Lydie Barre-Chiron. « La Chiron est magnifique, tout simplement somptueuse. Le design laisse déjà entrevoir à quel point la voiture sera puissante et rapide. Je suis sûre que Louis Chiron serait fier aujourd'hui qu'une voiture de sport aussi extraordinaire porte son nom et représente ainsi une marque à laquelle il associe ses plus grands succès. »

REMARQUE :

Une interview avec Lydie Barre-Chiron est jointe à ce communiqué de presse. Les images sont disponibles dans notre banque de données de presse sur Internet, sous le lien suivant :

www.bugatti.com/press Identifiant : press Mot de passe : bugatti

INTERLOCUTEURS POUR LES DEMANDES DES MÉDIAS :

Manuela Höhne Head of Communications Bugatti Automobiles S.A.S. Tél. : +49 5361 9 15508 Mobile : +49 1525 888 9167 E-mail: manuela.hoehne@bugatti.com

Marie-Louise Fritz Communications Bugatti Automobiles S.A.S. Tél : +49 5361 9 15513 Mobile : +49 152 577 054 58 E-mail: marie-louise.fritz@bugatti.com

LOUIS CHIRON — SA VIE ET SA CARRIÈRE

Louis Alexandre Chiron est né le 3 août 1899 à Monte Carlo. Le Monégasque fait partie des pilotes de course les plus célèbres de son temps. Aucun autre pilote est aussi intimement lié au nom de Bugatti que Chiron, aucun autre n'est synonyme d'innombrables victoires sur le circuit de course alsacien. Il démarre sa carrière pour de nombreuses marques mais, la période la plus brillante de sa carrière, Chiron la passe à bord des voitures de course Bugatti.

Fils du Maître de l'Hôtel de Paris à Monaco, il perd sa mère à un âge précoce ; il est donc élevé quelque temps chez son grand-père, un viticulteur de Provence. Lors d'une visite sur le lieu de travail de son père, Louis est remarqué par une aristocrate russe sans enfants qui prendra soin du jeune garçon et se chargera de son éducation. Chiron, âgé de 15 ans, apprend à conduire avec le chauffeur de sa bienfaitrice - une faculté qui lui permettra au cours de la 1ère Guerre mondiale de devenir chauffeur de l'état-major et des maréchaux tels que Pétain et Foch dans le quartier général de l'armée française.

À la fin de la guerre, Chiron travaille comme concessionnaire automobile et fonde avec William Charles Grover un garage à Nice avec un espace de vente et un atelier. Les deux nouent contact avec Ernst Friderich, un ancien pilote de course qui est un concessionnaire de Bugatti à Nice depuis 1924. Aussi bien Grover, connu plus tard sous son pseudonyme « Williams » et lui-même pilote de course talentueux, que Chiron sont initiés par Friderich au sport automobile. Chiron convoie d'abord pour le compte de Friderich des modèles Bugatti de l'usine de Molsheim à la Côte d'Azur. Ces trajets s'avèrent être un bon entraînement et permettent en outre à Chiron de faire la connaissance d'Ettore Bugatti.

Par la suite, Chiron célèbre déjà ses premières victoires au volant d'une Type Brescia au cours de nombreuses courses de côte du sud de la France. En 1925, il remporte comme pilote privé à bord d'une Bugatti Type 30 une série de courses et finit la saison en tant que champion de l'Automobile Club de Nice.

Peu après, il fait la connaissance d'Alice « Baby » Hoffmann-Trobeck qui est mariée à l'héritier du groupe pharmaceutique Hoffmann-La Roche, Alfred Hofmann. Les talents du jeune pilote séduisent ce dernier à tel point qu'il lui achète une Bugatti Type 35 pour la saison de 1926 — une des meilleures voitures de course de tous les temps. Cette rencontre scellera définitivement la carrière du Monégasque talentueux. D'autres victoires importantes ont contribué à faire du nom Chiron un synonyme de la marque Bugatti. Louis Chiron gagne dans la même année sa première course importante en circuit fermé, le Grand Prix du Comminges, ainsi que diverses courses de côte. En 1927 il prend le départ au volant de la Type 35 B, une variante d'une puissance accrue. Ainsi, il gagne non seulement le Grand Prix de France, mais attire également l'attention d'Ettore Bugatti en personne.

En 1928, âgé de 29 ans, il devient le numéro un de l'équipe de l'usine Bugatti. Chiron remporte à bord de la Type 35C une douzaine de courses, entre autres à Rome, Reims, San Sebastian ainsi que le Grand Prix d'Europe de Monza. Également au cours des quatre années qui suivront, Chiron restera la vedette de Bugatti. En 1929, il participe pratiquement tous les week-ends à des courses avec de nombreux modèles Bugatti, il remporte même la course du Klausen suisse, course en montagne réputée en son temps pour être la plus difficile. En 1930 il a réitéré ce triomphe à bord de la légendaire Bugatti Type 45 de 16 cylindres. En 1931, Bugatti lance le modèle prometteur Type 51 et Chiron triomphe premier ; il est jusqu'à aujourd'hui le seul

Monégasque à avoir participé au Grand Prix de Monaco. Il est à l'apogée de sa carrière et, à cette époque, le meilleur pilote de course au monde.

En 1933, Chiron quitte l'entreprise et fonde avec Rudolf Caracciola l'association privée « CC », qui s'effondra malheureusement rapidement la même année après l'accident de Caracciola à Monaco. Sur ce, il part chez la Scuderia Ferrari et Mercedes - mais sans grands succès. Après la Seconde Guerre mondiale, il remporte encore deux fois le Grand Prix de France.

Il participe à son dernier Grand Prix en 1955 à Monaco, à l'âge de 56 ans, et demeure donc jusqu'à nos jours le pilote le plus âgé ayant jamais participé à une course de Formule 1. Chiron est ensuite invité par le Prince Rainier III à exercer la fonction de directeur de course pour les deux grands événements de sport automobile de la Principauté, le Rallye automobile Monte-Carlo et le Grand Prix de Monaco. Chiron s'acquitte de cette mission jusque peu avant sa mort le 22 juin 1979 à Monte Carlo.

INTERVIEW DE MME. LYDIE BARRE-CHIRON

Tout a commencé avec un devoir de rédaction à l'école. Lydie Barre-Chiron a tout juste 15 ans lorsqu'elle décide de s'intéresser à la vie de son célèbre ancêtre, le pilote de course Louis Chiron. Il y a une trentaine d'années, la presse française revient aussi sur son histoire. Aujourd'hui mère de quatre enfants et âgée de 46 ans, Madame Barre-Chiron vit avec sa famille près de Poitiers. Elle est en train d'écrire un ouvrage sur Louis Chiron dont la publication est prévue l'année prochaine. Bugatti a rencontré Lydie Barre-Chiron à Molsheim. Lorsque cette dernière découvre le prototype de la nouvelle Bugatti Chiron à l'atelier et qu'elle prend place sur le siège du conducteur, elle ne peut retenir des larmes d'émotion.

COMMENT VOUS EST VENUE L'IDÉE DE FAIRE DES RECHERCHES SUR LOUIS CHIRON ?

Notre professeur de français nous avait donné le sujet de rédaction suivant : « quelle est votre passion ? ». J'ai alors pensé à Louis Chiron dont mon arrière-grand-oncle et mon grand-père m'avaient souvent parlé, mais dont je ne connaissais aucun détail. Je me suis souvenue d'eux pendant cette fameuse heure de cours et j'ai décidé de commencer à écrire cette histoire. Mon professeur de français rédigea le commentaire suivant : « Très intéressant. As-tu de la documentation ? ». Et je lui ai répondu : « Pas encore, mais je vais en recevoir ! » Voici comment tout a commencé. J'ai écrit au prince Rainier de Monaco, car Louis Chiron était monégasque et j'ai contacté plusieurs témoins de l'époque. Au début, les choses ont mis du temps à se mettre en place car beaucoup avaient du mal à prendre au sérieux une jeune fille de 15 ans. Mais j'ai toujours cru en ma bonne étoile et j'ai eu raison. Mon jeune âge a même fini par m'aider car j'ai pu parler à de nombreux témoins qui étaient encore vivants à ce moment-là, et qui étaient séduits à l'idée qu'une aussi jeune fille mette tant de cœur à réaliser un tel projet.

AVEC QUI AVEZ-VOUS PU PARLER ?

Avec d'anciens pilotes. René Dreyfus, par exemple, qui vivait à New York et que j'ai rencontré en 1987 lors d'une de ses visites en France. Pour moi, il est le témoin le plus important car c'est lui qui a succédé à Louis Chiron en tant que pilote officiel chez Bugatti. Ils étaient tous deux des

amis très proches. J'ai également rencontré Robert Aumaître, le mécanicien de Louis Chiron chez Bugatti. J'ai également eu une conversation téléphonique avec Maurice Trintignant, qui est le dernier pilote à avoir remporté une course avec une Bugatti. J'ai reçu d'innombrables lettres merveilleuses avec de nombreux encouragements. René Dreyfus m'a félicitée et m'a dit que Louis Chiron serait fier de mon travail. Pour moi, c'est devenu une passion de parler de cet homme que beaucoup ont surnommé « l'ambassadeur de l'automobile ».

QUELLE IMAGE AVEZ-VOUS DE LOUIS CHIRON APRÈS TOUS CES ÉCHANGES ? QUEL GENRE DE PERSONNE ÉTAIT-IL ?

C'est quelqu'un qui n'était pas très malléable. Il était très beau. Il était grand, élégant, charmeur. Il exerçait aussi son charme sur les femmes. Les femmes l'aimaient énormément. Il souriait tout le temps, il riait volontiers, il aimait la vie.

NE S'EST-IL JAMAIS MARIÉ ?

Il resta longtemps avec « Baby » Alice Hoffmann. Elle était plus âgée que lui, et lorsqu'elle l'a quitté, il a décidé de se marier avec une femme plus jeune. Il a ainsi épousé une personne de la famille du baron Emmanuel (« Toulo ») de Graffenried. Louis Chiron n'a pas eu d'enfants. Il vouait une passion inconditionnelle à la course automobile. Cela passait avant toute chose.

QUELLE ÉTAIT LA RELATION ENTRE LOUIS CHIRON ET ETTORE BUGATTI ?

Dans les années 1920, les pilotes conduisaient leurs propres voitures. Chiron disputait des courses de côte. Ettore Bugatti l'avait remarqué et embauché en tant que pilote officiel de l'écurie. Louis Chiron admirait énormément Ettore Bugatti. Ils étaient sur la même longueur d'onde, comme on dit aujourd'hui. La précision, le respect et la perfection étaient les valeurs qui les réunissaient. Ils entretenaient de très bonnes relations. Ce n'était apparemment pas le cas avec Meo Costantini, qui était à l'époque le manager de l'équipe officielle Bugatti. Chiron et Costantini avaient tous les deux une très forte personnalité, et Chiron avait son caractère. Cela s'est terminé par un conflit, et Chiron a quitté Bugatti. Mais cela ne change pas le fait que Louis Chiron a passé la période la plus fructueuse de sa carrière de pilote automobile au sein de Bugatti et qu'il est toujours resté très lié à la marque.

LOUIS CHIRON AVAIT-IL UNE BUGATTI PRÉFÉRÉE ?

Il aimait beaucoup la Bugatti Type 51. Mais plus généralement, il préférait toujours le modèle le plus rapide (rires).

QUELLES COURSES PRÉFÉRAIT-IL ? LES COURSES DE CÔTE OU CELLES SUR CIRCUIT ? IL EXCELLAIT EN EFFET DANS LES DEUX…

Il adorait en tout cas le circuit de Monaco, mais il aimait également beaucoup la Targa Florio. René Dreyfus trouvait que c'était le circuit le plus difficile. C'est là que Chiron a appris à respecter Elizabeth Junek. Elle était surnommée par les autres pilotes la « Chiron féminine ». À l'époque, les femmes ne parcouraient pas les mêmes distances que les hommes. À l'exception d'Elizabeth Junek. Elle était, comme Louis Chiron, grande et élégante, très extravertie et sûre d'elle. Tous deux se respectaient beaucoup mutuellement. Mais pour en revenir à votre question, Louis Chiron trouvait que le Nürburgring était aussi un vrai défi. Il était très fier de sa victoire de 1929. La même année, La même année, il fut le premier Français à participer au 500 miles d'Indianapolis.

LOUIS CHIRON DEMEURE LE SEUL MONÉGASQUE À AVOIR REMPORTÉ LE GRAND PRIX DE MONACO.

C'est vrai, et il était très fier de cette victoire en 1931. Mais saviez-vous qu'il n'était pas seulement un excellent pilote de course, mais aussi un grand sportif ? Il ne buvait pas, ne fumait pas et ne faisait aucun excès. Afin de rester physiquement en forme, il faisait du ski et du vélo dans le célèbre club « Treize à la douzaine ».

RESPECTAIT-IL LE CODE DE LA ROUTE EN TANT QU'AUTOMOBILISTE ?

Oui, c'était un conducteur prudent. Il avait même écrit une fois dans un magazine qu'il fallait appliquer les règles du code de la route et respecter les agents de la circulation. Il est parfois préférable de laisser la priorité à quelqu'un, même s'il ne l'a pas, écrivait-il. On le surnomma aussi le « gentleman driver ». Ou encore « Louis le débonnaire ». Au Mexique, il était le « Cavaliero de la pista ». On l'appela aussi « Monsieur Louis » ou « le vieux Louis », mais jamais en sa présence. (Elle rit) C'était un grand patriote. Il chanta La Marseillaise sous toutes les latitudes et dans tous les pays.

EST-IL VRAI QU'ON LE SURNOMMAIT AUSSI « LE VIEUX RENARD » ?

Oui, ce sont les Allemands qui l'avait baptisé ainsi parce qu'un jour, il avait terminé les essais avec un temps nettement plus court que tout le monde. À la suite de quoi les équipes allemandes avaient passé toute la nuit à essayer d'optimiser leurs véhicules pour la course le lendemain afin d'être aussi rapides que lui. Le lendemain, ils étaient tous morts de fatigue alors qu'il était en pleine forme, comme d'habitude. Il s'est avéré en fin de compte qu'il avait pris un raccourci lors des essais. C'était un sacré farceur. Mais au final, il n'a pas gagné la course.

SUR DE NOMBREUSES PHOTOS DE COURSE, ON LE VOIT PORTER LE MÊME FOULARD. ÉTAIT-CE UNE SORTE DE TALISMAN ?

Oui, il était rouge à pois blancs et date de son époque chez Bugatti. Il fallait qu'il le porte lors de chaque course. Et sa tenue de compétition devait toujours être d'un blanc éclatant — ce

qui n'est pas très pratique en sport automobile. C'était un bon vivant. Mais aussi quelqu'un qui pensait aux autres.

PAR EXEMPLE ?

Il fonda le Club international des anciens pilotes de Grand Prix de Formule 1, car il aimait cette communauté. Il s'entendait bien avec tous les pilotes, il entretenait de bonnes relations avec les mécaniciens. Tout le monde était important pour lui. Et il s'impliqua aussi pour la sécurité dans le sport automobile. C'est à son instigation que furent décidées l'utilisation des ceintures de sécurité et l'obligation de porter des lunettes de sécurité lors d'une course.

Il consacra sa vie aux pilotes et à l'automobile. À la fin de sa carrière jusqu'à peu de temps avant sa mort, il fut directeur de course du Grand Prix de Monaco. Il dirigea aussi une école de course automobile à Modène en Italie. Il voulait que les jeunes aient des conseils, mais de bons conseils.

EST-IL VRAI QU'IL CUISINAIT TRÈS BIEN ?

Oui, c'est vrai. Il a même participé à un concours de cuisine à la télévision italienne. Il cuisinait souvent et avec un plaisir particulier pour ses amis pilotes. Avant la guerre, ils se rencontraient dans son petit appartement de la rue Auguste-Vitu à Paris. Le travail était réparti : Chiron faisait la cuisine, Jean-Pierre Wimille dressait la table, Tazio Nuvolari ouvrait le chianti, Rudolf Caracciola les huîtres et Achille Varzi faisait la vaisselle. Louis Chiron était renommé pour sa cuisine méditerranéenne, sa bouillabaisse était imbattable.

Y A-T-IL QUELQU'UN DANS VOTRE FAMILLE QUI A HÉRITÉ DES GÈNES DE PILOTE DE COURSE DE LOUIS CHIRON ET QUI S'EST LANCÉ DANS LE SPORT AUTOMOBILE ?

Non. Je verrais bien Ayrton Senna comme son successeur spirituel. Ils se ressemblaient par leur caractère et leur manière de faire les choses.

D'APRÈS VOUS, QUE DIRAIT LOUIS CHIRON S'IL APPRENAIT QUE BUGATTI A DÉCIDÉ DE DONNER SON NOM À SON NOUVEAU MODÈLE ?

Il serait très fier qu'une voiture de sport aussi exceptionnelle porte son nom et qu'en plus, cela vienne de la marque avec laquelle il a connu ses plus grands succès. Il verrait cela comme un honneur non seulement pour lui-même, mais aussi pour tous ceux qui sont impliqués dans la course automobile. Tout le monde l'appelait l'« ambassadeur de l'automobile ».

LORSQUE VOUS AVEZ DÉCOUVERT LE PROTOTYPE DE LA CHIRON, AVEZ-VOUS PENSÉ DÈS LE PREMIER REGARD QUE CE SUPER CAR ALLAIT FAIRE HONNEUR À VOTRE ANCÊTRE ?

La Chiron est magnifique… tout simplement somptueuse. C'est un super car moderne, que l'on identifie immédiatement à une Bugatti. Son design, que j'aime déjà beaucoup, laisse tout de suite deviner qu'il s'agit d'une voiture très puissante et très rapide. Je pense que Louis Chiron serait tout simplement heureux de prendre place à bord de ce véhicule.

IL N'AURA MALHEUREUSEMENT PAS PU ASSISTER À LA RENAISSANCE DE BUGATTI DEPUIS LA FIN DES ANNÉES QUATRE-VINGT-DIX.

Oui, malheureusement. Il en aurait été pourtant très heureux, j'en suis sûre. Parce qu'il aimait énormément la marque. Son foulard rouge à pois blancs, qu'il portait à chaque course, en était la preuve.

---

[1] Chiron: WLTP consommation de carburant en l/100 km : basse 44,6 / moyenne 24,8 / élevée 21,3 / particulièrement élevée 21,6 / combinée 25,2 ; émissions de CO2 combinées, g/km : 572 ; classe d'efficacité énergétique : G