LES MODÈLES DE LÉGENDE SUPER SPORT DE BUGATTI



Quatre modèles Bugatti incomparables et trois protagonistes Bugatti uniques. Chacun d'eux a vécu des moments inoubliables dans « son » modèle Super Sport.

Extrêmement rapide tout en restant très confortable. Avec le modèle Chiron Super Sport 300+[1], Bugatti redéfinit les hypersportives de luxe. Encore une fois. En effet, il y a quelque 90 ans, le constructeur français de voitures de luxe a conçu son premier modèle Super Sport : la Type 55 — créée par Jean Bugatti, encore tout jeune. Les trois autres modèles EB 110 Super Sport, Veyron 16.4 Super Sport et Chiron Super Sport 300+ ont établi de nouvelles normes au cours des décennies où ils sont respectivement apparus. Les trois pilotes Bugatti Loris Bicocchi, Pierre-Henri Raphanel et Andy Wallace ont joué un rôle majeur dans le succès de ces standards. Ils se sont rencontrés au siège de Bugatti à Molsheim et ont évoqué leurs souvenirs.

LA BUGATTI TYPE 55 SUPER SPORT

La Type 55 est le seul modèle Super Sport de l'ère Ettore Bugatti. Son moteur turbocompressé de 8 cylindres en ligne de 2,3 litres a permis à la voiture d'atteindre des vitesses de pointe jusqu'alors inatteignables. Jonathan Wood, historien de Bugatti s'extasie également sur l'élégance de ses formes : la calandre en fer à cheval « en parfaite harmonie visuelle avec la ligne latérale gracieusement équilibrée qui court sur toute la longueur de la voiture… Les ailes fluides donnent à la voiture une élégance exceptionnelle, et l'entrée profonde (il n'y avait pas de portes à l'origine) apporte du confort ». Jean Bugatti a introduit pour ce modèle une nouvelle répartition bicolore des couleurs, qui a inspiré la répartition horizontale des couleurs 2010 de Bugatti, proposée pour la première fois sur la Veyron 16.4 Super Sport.

La première Type 55 Super Sport a été produite il y a 90 ans pour le Salon de l'Automobile de Paris en 1931. Les clients et les médias louent avant tout la vitesse de pointe, l'accélération et la bonne tenue de route de la Type 55. Dans son numéro de juillet 1932, le très populaire magazine « Motorsport » souligne que la Type 55 accélère presque deux fois plus vite que la Type 43, qui avait été louée pour son agilité. « La tenue de route est à la hauteur des standards élevés habituels de Bugatti, les virages se prennent sans effort, et si un virage est pris trop vite, la Type 55 semble corriger l'erreur de manière autonome sans intervention du conducteur. » Les rédacteurs du magazine avaient réussi à atteindre une vitesse de pointe de plus de 180 km/heure. « On a l'impression de planer dans un avion rapide, sans autre bruit que le souffle du vent », indique le reportage.

Seules 38 voitures de la Type 55 ont été construites. Sa rareté en fait une pièce de collection d'autant plus prisée aujourd'hui.

« Avec la Type 55, Bugatti a produit son premier modèle Super Sport et certainement l'ultime Grande Tourisme de son époque. Avec sa combinaison de confort et de performance pure, mais aussi sa conduite simple, la voiture est très en avance sur son époque », déclare Luigi Galli, spécialiste de la tradition et de la certification chez Bugatti. « Bugatti a ainsi porté le confort à un niveau inédit il y a 90 ans et a défini un nouveau genre de véhicule. »

LORIS BICOCCHI ET LA BUGATTI EB 110 SUPER SPORT

« Je reste étonné de voir à quel point la EB 110 SS est toujours aussi moderne à conduire aujourd'hui. Directe, précise, légère et diablement rapide. Elle a une belle tenue de route et offre un haut niveau d'adhérence », s'enthousiasme le talentueux pilote d'essai Loris Bicocchi, qui a participé dès le départ au développement de l'EB 110 dans l'usine Bugatti de Campogalliano au début des années 1990. « Les premiers prototypes portaient les noms de code A1, A2, A5 et avaient encore un châssis en aluminium. Heureusement, la décision a ensuite été prise de passer au carbone, faisant de l'EB 110 la première voiture de série dont la carrosserie est partiellement en fibre de carbone. »

La monocoque extrêmement légère en carbone pur ne pèse que 125 kilogrammes. L'aluminium et le carbone sont utilisés pour la carrosserie, les roues sont moulées en magnésium et les vis sont en titane. Elle est propulsée par un moteur V12 à quatre turbocompresseurs qui développe jusqu'à 610 ch. La puissance est répartie sur les quatre roues. Une transmission manuelle à six vitesses, un viscocoupleur pour les quatre roues motrices et un blocage de différentiel arrière assurent une propulsion et un contrôle rapides du bolide.

« Malgré son immense puissance de plus de 600 ch, l'EB 110 est remarquablement facile à contrôler et à équilibrer. Le châssis est agile, la direction est directe et, de plus, l'EB 110 offre un grand confort, même sur de longs trajets », déclare Loris Bicocchi, qui a passé pratiquement tous les jours dans cette voiture de 1990 à 1995. « C'était la meilleure période de ma vie », dit-il en se remémorant.

En effet, il a développé la meilleure supersportive du début des années 1990 : l'EB 110 joue dans une nouvelle ligue et bat des records de vitesse à la chaîne : 351 km/h à Nardó, 296 km/h sur glace, 342,7 km/h avec du gaz naturel comprimé (GNC) et de 0 à 100 km/h en 3,26 secondes.

Entre 1993 et 1995, environ 96 exemplaires de l'EB 110 GT et de la variante 39 EB 110 Super Sport, plus légère et plus puissante avec 610 ch, ont été construits dans l'usine.

PIERRE-HENRI RAPHANEL ET LA BUGATTI VEYRON 16.4 SUPER SPORT

« J'associerai toujours la Veyron Super Sport à un moment très particulier de ma vie. Je me rappelle très clairement que j'ai mal dormi la nuit précédant ma course record. Mais quand je me suis réveillé à 4 h 27, j'ai pris ça comme un signe… et le reste appartient à l'histoire », déclare Pierre-Henri Raphanel, pilote officiel de Bugatti, multiple participant aux 24 Heures du Mans et détenteur de longue date du record du Guinness Book. En juin 2010, il a établi le record de vitesse des voitures de sport de série homologuées sur route au volant d'une Veyron 16.4 Super Sport, avec une vitesse moyenne de 431,072 km/h : 434,211 km/h dans la course aller et 427,933 km/h dans la course retour.

Lorsque la Veyron 16.4. a été mise sur le marché en 2005, Bugatti a une nouvelle fois marqué l'histoire de l'automobile. « J'ai eu la chance de devenir le premier pilote officiel de Bugatti et de rapprocher les clients et les médias de cette hypersportive. Leurs réactions étaient incroyables, ils avaient l'impression d'être sur des montagnes russes sur roues, comme cela a été évoqué dans un média », se souvient Raphanel. La Veyron annonce une nouvelle ère dans le prochain millénaire et catapulte les supersportives dans une autre dimension. Le moteur W16 de 8,0 litres nouvellement développé a une puissance initiale de 1 001 ch, avec un couple de 1 250 newtons-mètres. Cela permet au coupé d'accélérer de 0 à 100 km/h en 2,5 secondes et d'atteindre 200 km/h en 7,3 secondes. La transmission intégrale reporte toute la puissance sur la route.

« Améliorer un tel chef-d'œuvre et obtenir des progressions aussi incroyables que celles réalisées par Bugatti avec la Veyron 16.4. Super Sport était considéré comme impensable à l'époque », déclare Raphanel. Le puissant groupe motopropulseur est porté à une puissance stupéfiante de 1 200 ch, ce qui permet au coupé d'accélérer du départ arrêté à 200 km/h en seulement 6,7 secondes, avec une vitesse maximale régulée de 415 km/h. « C'est resté un véhicule exceptionnel. En plus de l'incroyable puissance délivrée, sa perfection réside dans la facilité de conduite et la très haute qualité de fabrication », déclare enthousiaste le pilote du record du monde. D'ici 2015, seules 450 Veyron seront construites dans l'Atelier de l'usine de Molsheim, dont 48 Veyron 16.4 Super Sport.

ANDY WALLACE ET LA BUGATTI CHIRON SUPER SPORT 300+

« Lorsque j'ai entendu parler pour la première fois de l'idée de franchir le ''mur du son'' de 300 mph dans la Chiron Super Sport, j'étais déjà très nerveux. Toutefois, cette nervosité s'est atténuée au fil des jours. En effet, les ingénieurs de Bugatti ont parfaitement réussi à mettre en œuvre mes retours d'information à l'identique, ce qui nous a permis de toujours mieux optimiser la voiture. Aujourd'hui, la Chiron Super Sport 300+ se conduit de manière très précise et légère, même à des vitesses supérieures à 400 km/h. Et après 8 heures passées dans la voiture, on a toujours l'impression d'être assis dans une limousine confortable », déclare Andy Wallace, pilote officiel de Bugatti, en décrivant son expérience avec la Chiron Super Sport 300+.

En septembre 2019, le moment est arrivé. Andy Wallace devient le premier pilote à franchir la barre des 300 mph au volant d'une Chiron Super Sport 300+. Il roule à une vitesse de 304,773 mph (490,484 km/h). « L'accélération d'une Chiron[2] n'est comparable à rien d'autre. Dans la Chiron Super Sport 300+, encore plus puissante, la poussée incroyable semble ne jamais s'arrêter. On va toujours de l'avant », a déclaré Wallace.

Avec la Chiron, Bugatti présente une hypersportive entièrement redéveloppée à partir de 2016. Le moteur W16 de 8,0 litres produit désormais au moins 1 500 ch avec un couple de 1 600 newtons-mètres. Avec 1 176 kW/1 600 ch, la Chiron Super Sport 300+ surpasse la Chiron de 100 ch supplémentaires, ce qui en fait la Bugatti la plus puissante jamais construite. Visuellement, la Chiron Super Sport 300+ se distingue principalement de la Chiron par une carrosserie rallongée et optimisée sur le plan aérodynamique, conçue pour des vitesses extrêmes au-delà de 420 km/h. L'édition spéciale de la Super Sport 300+, disponible en 30 exemplaires, est faite de carbone apparent d'un noir profond et de deux bandes de course en orange, qui courent de l'arrière à l'avant le long de la carrosserie de l'hypersportive.

« La Veyron était déjà dans une classe à part et se conduit de manière fantastique encore aujourd'hui. La Chiron a réussi à pénétrer dans des dimensions physiques totalement nouvelles et à repousser les limites de ce qui est techniquement possible. C'est incroyable de voir comment Bugatti pousse les automobiles les plus rapides et les plus luxueuses à une telle perfection et à des performances aussi élevées », explique Andy Wallace.

L'ancien pilote de course et vainqueur du Mans présente les dernières Bugatti aux acheteurs potentiels depuis 2011 ; depuis 2015 il a également soutenu l'équipe de développement. Il a déjà parcouru plus de 100 000 kilomètres dans les luxueuses hypersportives de Molsheim et a fourni régulièrement des retours d'information aux ingénieurs. À ses yeux, la Chiron Super Sport 300+ est bien plus que la voiture de sport de série la plus rapide du monde. Elle témoigne des raffinements techniques, d'une très haute qualité de finition et d'une grande attention portée aux détails — et elle ne sera pas la dernière Super Sport de la longue histoire de Bugatti.

---

[3] EB110:

[3] Veyron:

[3] Chiron Super Sport 300+: WLTP consommation de carburant en l/100 km : basse 40,3 / moyenne 22,2 / élevée 17,9 / particulièrement élevée 17,1 / combinée 21,5 ; émissions de CO2 combinées, g/km : 487 ; classe d'efficacité énergétique : G