MOLSHEIM
12/05/2022

L'HABITACLE DE LA BUGATTI CENTODIECI — UN HOMMAGE À L'EB 110 SUPER SPORT



Design unique, caractéristiques de conduite personnalisées et finition de la plus haute qualité, l'exclusive Bugatti Centodieci marque sa différence — à l'intérieur comme à l'extérieur. Fruit d'un travail artisanal de plusieurs semaines de Molsheim, le nouvel intérieur inspiré de l'EB 110 Super Sport sera bientôt installé dans les modèles issus de la division coachbuilding.

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Un cuir finement surpiqué orne les sièges. Cousus à la main, mais avec la plus grande exigence de finition, les carrés ainsi formés sont rigoureusement identiques et précisément répartis. Ce détail des sièges est l'exemple des nombreux éléments développés spécialement pour la Bugatti Centodieci. Après l'extérieur aérodynamique de la Bugatti en série ultralimitée, qui se caractérise par son avant plat avec spoiler surbaissé et triple prise d'air, c'est maintenant à son intérieur raffiné de se dévoiler.
Les panneaux de porte, le tableau de bord et le tunnel central ont été recréés par les designers et les ingénieurs en s'inspirant de la supersportive des années 1990. « Avec l'élégant motif de surpiqûres et de perforations, nous nous inspirons de la grande sœur historique de la Centodieci : la Bugatti EB 110 dans sa variante Super Sport. Nous transposons ainsi le style du modèle haut de gamme de la série EB 110 dans le 21e siècle et le réinterprétons avec du cuir haut de gamme, du carbone et de l'aluminium, ainsi qu'un design moderne », explique Jörg Grumer, Head of Colour & Trim im Bugatti Design.

Bugatti a entièrement redéveloppé les formes, les composants et les processus de fabrication sur une période de près d'un an. Comme pour tous les modèles Coachbuilding, les principaux éléments de l'habitacle ont été conçus sur mesure pour la Centodieci, notamment les accoudoirs, les panneaux de porte, le revêtement du tunnel, le revêtement des bas de caisse, le ciel de pavillon, les tapis de sol, le panneau arrière et les sièges. En partant de la structure du siège sport Bugatti, fiable et confortable, les développeurs ont conçu une nouvelle surface avec un nouveau design et un nouveau toucher. « La sensation dans le siège est différente et pourtant familière », résume Dirk Buhre, ingénieur en développement d'habitacle chez Bugatti et responsable de l'intérieur de la Centodieci. L'appuie-tête est orné soit du logo « EB » en relief, comme sur le modèle original, soit — selon les souhaits du client — d'un nom ou d'un logo propre, également sous forme de broderie finement réalisée. La réalisation complète de l'habitacle nécessite environ 16 semaines. Rien que pour le gaufrage haut de gamme sur les appuie-têtes, la découpe du cuir et le montage précis, les mains expertes ont besoin de plus de quatre jours. Une journée entière étant ensuite consacrée à l'examen minutieux du siège.

Comme toujours chez Bugatti, le défi réside dans la multitude de détails, comme le motif Centodieci caractéristique présent sur les sièges, le ciel de pavillon, les panneaux de porte, la console centrale et les tapis de sol. La précision des surpiqûres produit un effet damier apaisant qui repose sur sa régularité. « C'est très difficile à réaliser à cause des courbes et des rayons », souligne Dirk Buhre. Pour ce faire, les raccords de tous les composants doivent être parfaitement adaptés les uns aux autres sur le plan visuel et suivre le même modèle pour former un ensemble harmonieux. Ainsi, l'insert de porte suit imperceptiblement le tableau de bord, tandis que l'habillage de la colonne de direction se confond visuellement avec le cœur du volant. La structure de l'habillage des portes et des sièges trouve son prolongement jusqu'aux tapis de sol. Grâce aux technologies les plus modernes, les inscriptions et les coutures sont d'une finesse extrême et produisent une impression globale littéralement séduisante. Le laser permet notamment de graver l'inscription Centodieci sur les plaquettes d'aluminium des seuils de porte et des accoudoirs.

« Les véhicules entièrement développés comme la Centodieci représentent un grand défi, car même sur une série limitée à seulement dix véhicules, nous devons respecter et dépasser les mêmes normes de qualité et de sécurité d'une grande série », explique Dirk Buhre. Dans ce contexte, les ingénieurs ont testé le prototype de la Centodieci dans des conditions de chaleur et de froid extrêmes, parcourant plus de 50 000 km avec l'hypersportive lors d'essai d'endurance. Outre la durabilité et la précision d'ajustement des composants, les pilotes de développement veillent également à l'acoustique. Aucun composant ne doit provoquer de bruits indésirables. « Nos clients exigent un habitacle extrêmement haut de gamme et exclusif. Nous faisons ainsi

appel à tous les sens : le design, la vue, le toucher, l'ouïe et même l'odorat. Les passionnés de Bugatti reconnaissent au premier coup d'œil les points communs entre l'EB 110 et la Centodieci », observe Jörg Grumer.

Dans les années 1990 sous Romano Artioli, Bugatti a développé avec l'EB 110 une superportive sans pareille. Le moteur V12 3,5 litres à quatre turbos, associé à une transmission intégrale, développe jusqu'à 611 ch, tandis que les passagers prennent place dans une monocoque ultralégère. L'EB 110 passe de 0 à 100 km/h en seulement 3,3 secondes et atteint une vitesse de pointe de 351 km/h. Record mondial pour une voiture de série à l'époque. L'EB 110 était livrée d'usine avec un habitacle luxueux et ultramoderne. Seuls les matériaux de la plus haute qualité ont été employés, notamment du cuir provenant du fabricant de meubles italien Poltrona Frau. Chaque véhicule a été soigneusement assemblé à la main. L'EB 110 a représenté un jalon marquant sur le chemin qui a mené à la renaissance de Bugatti en 1998 à Molsheim, siège historique de la marque. Non seulement, elle a incarné la deuxième ère de Bugatti, après plus de 110 ans d'histoire, mais elle a également jeté des bases précieuses pour le développement de la marque et de la première hypersportive de l'histoire de l'automobile, la Veyron.

Sur la Centodieci, les designers de Bugatti réunis autour d'Achim Anscheidt, Design Director, ont réussi à transformer la carrosserie très plate, biseautée et pour ainsi dire graphiquement bidimensionnelle de l'EB 110 en une sculpture automobile moderne en trois dimensions, transposant ainsi la fascination de la supersportive de l'époque dans le présent.

Les dix unités de la Bugatti Centodieci, au prix unitaire net de huit millions d'euros, ont toutes été vendues en quelques heures. Les premières livraisons de ces véhicules exclusifs au plus haut point et assemblés à la main auront lieu dans quelques semaines.

Contact pour la presse
Nicole Auger
Head of Marketing and Communications
communications@bugatti.com

---

[1] Centodieci: 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 : non applicable ; classe d'efficacité énergétique : G