MOLSHEIM
05/08/2020

LIVRAISON DU PREMIER EXEMPLAIRE DE LA BUGATTI DIVO



Avec l'hypersportive Divo, Bugatti redonne ses lettres de noblesse à l'art du coach-building. Le premier modèle vient d'être livré après deux ans de développement.

Degré maximal d'individualisation, performance et exclusivité hors norme. La Bugatti Divo[1] compte parmi les voitures hypersportives les plus atypiques du monde depuis sa première mondiale en août 2018. Aujourd'hui, l'heure est venue pour le premier exemplaire des 40 Divo de quitter l'Atelier de Molsheim en Alsace pour être livré à son propriétaire, au prix unitaire net de 5 millions d'euros. Cela marque ainsi la fin de presque deux années de développement, avec leur lot de défis.
« La Divo marque une nouvelle étape dans les 110 ans de la marque Bugatti. Elle entre maintenant dans nos livres d'histoire aux côtés des hypercars modernes que sont la Veyron et la

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Chiron[2] », déclare Stephan Winkelmann, président de Bugatti. « Bugatti entre dans une nouvelle ère avec la Divo, celle de l'art de la carrosserie moderne, le « coach-building ». Nous avons signé avec la Divo un chef-d'œuvre de l'automobile hautement personnalisé, indispensable à toute collection Bugatti. » Ce nouveau modèle est nommé d'après Albert Divo, un pilote et coureur automobile français qui a concouru un certain temps pour Bugatti. En 20 ans, Divo a multiplié les victoires en remportant notamment six Grands Prix et deux Targa Florio.

DIVO RAVIVE LA TRADITION DE LA CARROSSERIE AUTOMOBILE

En anglais, « coach » signifie carrosse ou voiture. Ce terme est à l'automobile ce que la Haute Couture est à la mode. Le « coachbuilding » correspond aux automobiles créées sur mesure au goût de leurs propriétaires. À 23 ans, Jean Bugatti, le fils d'Ettore Bugatti, le fondateur de l'entreprise, dessine dès 1932 l'élégante carrosserie roadster pour la voiture de luxe Type 41 Royale. Son propriétaire est le fabricant de tissus, Armand Esders, ce qui explique pourquoi elle est appelée aujourd'hui la « Royale Esders ». Le chef-d'œuvre de Jean Bugatti est la Type 57 SC Atlantic : un coupé sport de plus de 200 ch avec une carrosserie à couper le souffle, dont seulement quatre exemplaires ont été conçues.

La différence avec les véhicules personnalisés actuels comme la Divo est qu'autrefois, les carrossiers se limitaient à modifier les formes de la carrosserie sur le châssis, sans trop toucher à l'aspect technique. Les designers et les ingénieurs ont adopté une autre approche pour la petite dernière, la Divo, en revoyant le côté technique et en améliorant les performances. « Nous avons disposé de beaucoup de libertés pour créer la Divo, car nous avions fixé la vitesse de pointe à 380 km/h. Ainsi, nous pouvions générer davantage d'appui aérodynamique et faire de la Divo un modèle indépendant au niveau technique et esthétique », explique Frank Heyl, Deputy Design Director. Cette voiture hypersportive extrêmement performante offre ainsi une souplesse inégalée.

La nouvelle Bugatti se démarque aussi de la Chiron par son aspect extérieur. Sa ligne latérale épurée et les entrées d'air supplémentaires pour le refroidissement des freins rapprochent la Divo de la route et la rendent plus sportive. Au niveau du capot, des entrées d'air réduisent la surface frontale du véhicule pour un meilleur écoulement de l'air. Un Aero-Curtain optimisé améliore l'écoulement de l'air à l'avant et à l'arrière des flancs du véhicule. La forme inédite du becquet avant assure un appui aérodynamique plus élevé et oriente davantage l'air en direction des entrées d'air avant. Quatre arrivées d'air indépendantes, sur chaque côté du véhicule, assurent le refroidissement des freins. Particulièrement impressionnants, les phares à LED compacts et légers ne font que 35 mm de haut. Ces phares élancés avec lumières diurnes en boomerang s'étirent loin sur les ailes si bien que le radiateur semble flotter dans les airs.

DES ÉLÉMENTS ARRIÈRE PRODUITS GRÂCE À L'IMPRESSION 3D

Tout aussi immanquables : les feux arrière complexes en 3D. Ils sont intégrés dans la calandre arrière qui a été, entre autres, produite par impression 3D et est pourvue d'ailerons spéciaux. 44 d'entre eux s'allument pour former l'éclairage arrière. Le moteur W16 8 litres avec ses 1 500 ch obtient son air d'admission de la superbe entrée d'air NACA avec l'aileron central sur

le toit. Ce dernier améliore par la même occasion l'écoulement de l'air, le dirige avec précision vers l'aileron arrière de 1,83 m de large et limite les turbulences. Un diffuseur élevé renforce l'effet de largeur de l'arrière tout en donnant l'impression d'être plus plat. « Pour ce qui est de l'esthétisme de la Divo, nous l'avons divisé en une partie supérieure organique et une partie inférieure mécanique. Ainsi, nous mettons en avant la largeur de la voiture et la Divo semble encore plus sportive », explique Frank Heyl. Tout aussi remarquables sont les lignes bleues sur les pneus qui agrandissent la roue et la rendent plus dynamique.

La fabrication de la Divo est néanmoins tout aussi décisive. Tout commence par la création d'une maquette numérique chez Bugatti. Les designers et les développeurs évaluent le modèle à l'aide de lunettes VR avant de le fraiser en taille réelle dans de la mousse rigide. Ils l'observent ensuite à 30 ou 40 m de distance afin d'avoir un meilleur ressenti des formes et proportions. « La symbiose entre les designers et les modeleurs CAD a débouché sur un travail d'équipe inspirant et débordant de créativité. Grâce à cette étroite collaboration, nous avons pu créer un nouveau modèle en cinq mois seulement, ce qui est un laps de temps incroyablement court », continue Frank Heyl. Depuis lors, Bugatti a poursuivi la numérisation du développement et l'a amélioré afin que chaque modèle puisse désormais être développé visuellement à l'aide d'outils numériques. Autrement dit : l'avenir sera riche en surprises pour les amoureux de la marque.

---

[1] Divo: WLTP consommation de carburant en l/100 km : basse 43,3 / moyenne 22,2 / élevée 18,0 / particulièrement élevée 18,3 / combinée 22,3 ; émissions de CO2 combinées, g/km : 506 ; classe d'efficacité énergétique : G