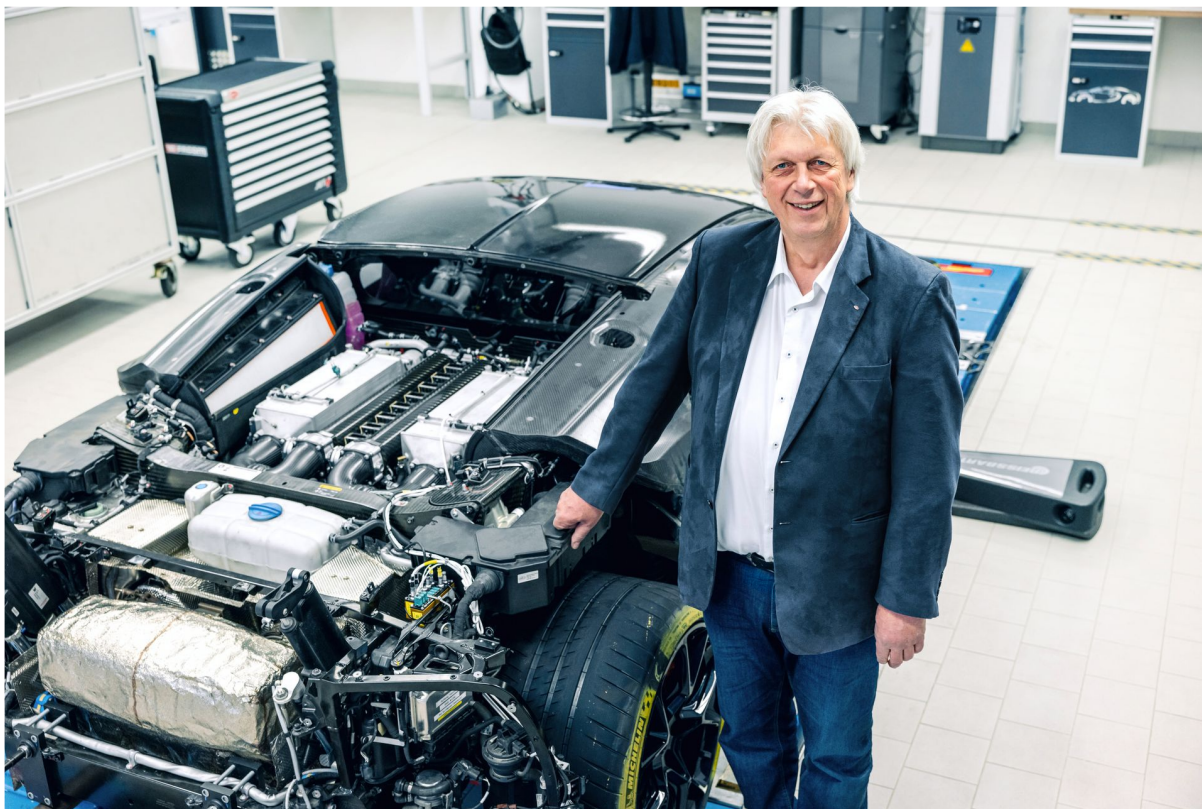


# NOUVEAU DIRECTEUR DU DÉVELOPPEMENT CHEZ BUGATTI : C'EST GREGOR GRIES QUI ASSUMERA CETTE RESPONSABILITÉ



**Avec Gregor Gries, c'est un ingénieur expérimenté et un employé de Bugatti de la première heure qui assume désormais le rôle de directeur du développement technique chez Bugatti.**

Des traits fins, des chiffres et des explications. Lorsque Gregor Gries tient cette esquisse pour la première fois entre les mains, il ne sait pas qu'elle va changer sa vie. Ce croquis sera

le début d'une carrière d'ingénieur exemplaire et la naissance des hypersportives les plus puissantes, les plus rapides et les plus exclusives du monde. En 2001, Gregor Gries devient un des tout premiers employés de la nouvelle ère de Bugatti, à partir de 2004, il est directeur du développement des moteurs chez Bugatti et est désormais directeur du développement technique chez Bugatti.

« Avec Gregor Gries, c'est un ingénieur expérimenté qui prend les rênes du développement technique chez Bugatti », annonce Stephan Winkelmann, Président de Bugatti. « Aucun autre employé n'a été impliqué aussi longtemps et aussi profondément que lui dans les travaux de développement de notre groupe. Aussi, je me réjouis qu'il prenne maintenant la responsabilité des futurs projets de Bugatti et de leur expansion ».

Veyron et Chiron, Centodieci, Divo, Bolide et Chiron Pur Sport<sup>1</sup>, en plus de tous les prototypes — Gregor Gries est l'un des responsables qui se cachent derrière les véhicules exceptionnels de Molsheim. Et ce qui fut décisif pour lui, ce fut le croquis dont nous avons parlé plus haut. Lors d'un trajet en « Shinkansen », le train express japonais, Ferdinand Karl Piëch esquisse en 1997 un nouveau moteur de 18 cylindres. Ferdinand Piëch, ingénieur brillant et président de longue date du directoire et du conseil de surveillance de Volkswagen AG, sera la force motrice du développement de la Bugatti Veyron 16.4. « Je me suis creusé la tête pendant un moment pour savoir quel véhicule fantastique pourrait bien aller avec un moteur si puissant avec prise de force centrale pour montrer la compétence technique de ce groupe motopropulseur. Ce qui s'est déroulé jusqu'à aujourd'hui avec le projet du W18 était impossible à imaginer à l'époque », se souvient Gregor Gries.

Depuis 1990, Gregor Gries met au point des groupes moteurs, des entraînements et les composants qui vont avec, il s'occupe de divers prototypes de moteurs, d'essais de moteurs et d'applications. En 1997, cet ingénieur commence à travailler, avec un collègue, comme constructeur et directeur de projet technique du moteur W18. Pour le futur projet de Bugatti, il conçoit l'entraînement en moins de neuf mois et plus tard les études de conception EB 118 (1998), EB 218 (1999) et 18.3 « Chiron » (1999). Avant même la renaissance de Bugatti en 2001, les ingénieurs modifient le concept de moteur et mettent au point un moteur W16. Mission d'origine : « Construire une voiture de 1 000 ch, qui accélère de 0 à 100 km en trois secondes, dont la vitesse maximale dépasse les 400 km/h et avec laquelle on peut parader devant l'opéra le soir. »

## INOUBLIABLE : LE PREMIER TOUR DU W16

Pour lui, une période exaltante. « Je n'oublierai jamais le premier tour du moteur sur le banc d'essai. Constater que le W16 tournait et atteignait sa puissance sans erreur, c'était un sentiment extraordinaire et sublime, de même que le premier trajet au-delà de 400 km/h. C'était la preuve que nos idées et nos calculs fonctionnaient dans la pratique », affirme-t-il. Depuis, Gregor Gries est responsable du développement du moteur W16 de 8 litres, y compris les composants et la commande, la boîte de vitesses et la chaîne cinématique, le refroidissement et le système d'échappement.

Dès le début, le moteur W16 n'a présenté aucun problème majeur, mais de nombreux défis étaient à relever. « Par exemple, il n'existait pas de banc d'essai pour cette puissance à l'époque et nous l'avons finalement développé nous-mêmes », se souvient M. Gries. Ici, les ingénieurs explorent un terrain absolument nouveau en matière de refroidissement, de pack, de transmission de puissance, de souplesse de conduite et d'aérodynamisme. De nombreux critiques considéraient à l'époque qu'il était impossible de construire un véhicule de série qui

soit fiable et sûr au-delà des 400 km/h. Bugatti essaie néanmoins, promeut des innovations techniques, cherche toujours la nouveauté — et devient précurseur technologique. Depuis, le constructeur français de Molsheim construit avec le plus grand soin et la plus grande minutie les véhicules les plus puissants et les plus exclusifs du monde.

Pour Gregor Gries, effectuer cette activité de mise au point, ce n'est pas seulement réaliser un travail, c'est aussi et surtout se livrer à une passion. Ce qui enthousiasme l'ingénieur, en plus de la simple puissance et de la vitesse maximale, c'est aussi l'aptitude à une utilisation quotidienne. « Les hypersportives de Bugatti sont les véhicules les plus puissants, les plus beaux et les plus nobles du monde. Mais au quotidien également, elles se conduisent merveilleusement et simplement, et chaque kilomètre est un pur plaisir », explique l'ingénieur en chef. Et il parle en connaissance de cause : durant ces dernières décennies, il a effectué des centaines de milliers de kilomètres au volant de sublimes Coupés. « Accompagner Bugatti depuis le début et avoir participé en grande partie à la création de chaque modèle, à commencer par la Veyron, jusqu'à la Bolide, en passant par le véhicule de tous les records du monde, la Chiron, cela me remplit de fierté et de joie », déclare-t-il.

Les véhicules de Bugatti tendent toujours vers des objectifs jusqu'alors non atteints, quant à la puissance, la qualité, le luxe, le design et la maniabilité. Ils visent à toujours plus de perfection. Avec la Chiron, présentée en 2016, les ingénieurs ont largement dépassé les précédents objectifs de développement, et en 2020 avec le Bolide, ils ont encore repoussé les limites du faisable. Déjà, le fondateur du groupe Ettore Bugatti voulait avec ses véhicules frôler la perfection : pour ce qui touche aux structures, à la beauté technique, au raffinement, à la qualité et au design. Pour Gregor Gries, c'est un engagement et pas seulement pour le moment présent. « À l'avenir, nous continuerons d'initier d'autres projets et de tenter de repousser les limites du faisable. Et je m'en réjouis », continue le directeur du développement Gregor Gries. C'est la raison d'être de Bugatti depuis plus de 110 ans.