MOLSHEIM
07/08/2014

# PEBBLE BEACH : BUGATTI CÉLÈBRE LA PREMIÈRE MONDIALE DE LA DERNIÈRE LÉGENDE « ETTORE BUGATTI »



Bugatti célèbrera dans le cadre de la Monterey Car Week (du 11 au 17 août) la conclusion de son édition « Les Légendes de Bugatti ». Il y a un an, Bugatti avait donné lors des célèbres meetings automobiles « The Quail » et « Pebble Beach Concours d'Élégance » de la Monterey Car Week le coup d'envoi de cette série exclusive en présentant la première Légende. Celle-ci se terminera en apothéose au même endroit, le 15 août, avec la première mondiale de la sixième Légende dédiée à Ettore Bugatti, fondateur et patron de la marque. Le modèle historique de la Bugatti Légende est la Type 41 Royale. Comme les cinq modèles précédents, la dernière des Légendes est limitée à trois exemplaires. Elle coûte 2,35 M d'euros net. Bugatti présente pour la première et unique fois les six Légendes de Bugatti en un même lieu.
« Ettore Bugatti est notre "patron". Sa prétention à réaliser dans l'automobile la fusion parfaite de la technique et de l'esthétique nous anime encore à ce jour », déclare Wolfgang Dürheimer, Président de Bugatti Automobiles S.A.S. « Ettore Bugatti cherchait toujours à créer une œuvre d'art totale. Par ses idées et ses véhicules, il a posé la première pierre d'une marque automobile qui comptait, jadis comme aujourd'hui, parmi les plus renommées et les plus raffinées du monde. Ettore Bugatti est une légende. Nous nous devions donc de lui dédier l'ultime modèle Légende. »

Ettore Bugatti est l'une des figures les plus importantes du monde automobile du XXe siècle. Il est parvenu à marier le riche héritage artistique de sa famille à ses idées techniques, jetant ainsi les bases d'un langage de design qui devait imprégner la marque au cours des années suivantes et lui donner son caractère singulier. Les valeurs de la marque : « Art, Forme, Technique » rendent compte de cette approche unique. Les véhicules construits sous sa direction étaient en avance sur leur temps du point de vue de la technique et du style, et comptent aujourd'hui parmi les pièces de collection les plus précieuses, comme la légendaire Type 57 SC Atlantic ou l'impressionnante Type 41 Royale, qu'Ettore Bugatti a conçue comme la voiture la plus puissante et la plus luxueuse de son époque et qui a servi de modèle historique à la Bugatti Légende. Mais les essais de construction allégée réalisés dans les années 1920, comme la Type 13 « Brescia » ou la Type 35, qui est l'une des voitures de course les plus titrées de l'histoire du sport automobile avec 2 000 victoires et places sur le podium, sont d'autres modèles emblématiques de la marque.

## PRÉSENTATION UNIQUE DES SIX LÉGENDES À PEBBLE BEACH

En plus de la première mondiale de la Légende « Ettore Bugatti », Bugatti proposera un autre temps fort lors de la Monterey Car Week. En effet, pour la première et la dernière fois, les six modèles de l'édition «Les Légendes de Bugatti» pourront être admirés conjointement : le vendredi lors de « The Quail — A Motorsports Gathering », ainsi que le samedi et le dimanche à Pebble Beach.

## LA LÉGENDE « ETTORE BUGATTI »

Comme toutes les Légendes, le modèle « Ettore Bugatti » est basé sur la Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse1. Le bolide est propulsé par un moteur W16 de 8 litres, d'une puissance de 1 200 CV, qui développe le couple sans précédent de 1 500 Nm à 3 000- 5 000 tr/min et accélère de zéro à 100 km/h en 2,6 secondes. Avec son record de vitesse en mode décapotable établi à 408,84 km/h, la Grand Sport Vitesse est le roadster de série le plus rapide du monde.

# DESIGN — PURETÉ DE L'APPARENCE

« La conception de cette Légende est basée sur la passion qu'Ettore Bugatti vouait à ce qui est inhabituel dans la construction automobile. L'un de ses chefs-d'œuvre — la Type 41 Royale — est toujours aussi impressionnant de présence et source d'inspiration », explique le designer en chef de Bugatti, Achim Anscheidt. « Ettore qualifiait volontiers ses créations de "purs-sangs". Avec la Bugatti Légende qui lui est dédiée, nous avons repris son crédo d'une beauté esthétique et fonctionnelle de l'automobile par l'emploi de matières pures et naturelles, comme l'aluminium poli et le cuir cordovan raffiné. »

# CARROSSERIE EN CARBONE APPARENT ET ALUMINIUM POLI À LA MAIN

Extérieur. La conception de la carrosserie carbone de la Bugatti Légende « Ettore Bugatti » est basée sur une Type 41 Royale de 1932 portant le numéro de châssis 41111 et adopte la composition bicolore appelée « Yin-Yang ». La partie avant est en aluminium poli à la main et verni. Bugatti est le seul constructeur qui utilise de l'aluminium apparent pour la carrosserie d'un véhicule de série. Ce matériau est ici utilisé pour la première fois sur l'ensemble de la face avant et des flancs du véhicule. Ainsi, le capot avant, les pieds de rétroviseur et couvre-rétroviseur, les poignées de porte, les angles de pare-chocs, les ailes, les portes et la zone située derrière les portes, les éléments appelés médaillons, sont en aluminium poli à la main. L'arrière du véhicule ainsi que les bas de caisse et les revêtements des montants A sont en carbone apparent bleu foncé.

Les jantes, lustrées à haute brillance et peintes dans un coloris bleu foncé, sont en harmonie avec ces teintes. Un nouveau design de roue, inspiré de l'une des jantes les plus célèbres de l'histoire automobile — la roue en aluminium Bugatti — a été développé spécialement pour ce véhicule. Cette roue à huit branches a été créée par Ettore Bugatti lui-même, qui cherchait une roue légère pour ses voitures de course, comme la glorieuse Type 35. Ettore a donc apporté une contribution décisive au développement de la roue en aluminium pour la construction automobile. C'est pourquoi le design des jantes montées sur cette Bugatti Légende porte également le nom « Ettore Bugatti ».

Le fer à cheval caractéristique de Bugatti et le logo EB à l'arrière resplendissent de leur platine et soulignent l'aspect brillant de la Bugatti Légende.

La signature du fondateur : « Ettore Bugatti », est gravée dans le bouchon de réservoir et le bouchon d'huile, et relevée d'une peinture argentée.

# CUIR « CORDOVAN » TRÈS RAFFINÉ DANS L'HABITACLE

Intérieur. Bugatti utilise pour la première fois dans la Légende « Ettore Bugatti » deux sortes de cuir : le cuir de vache traditionnel de premier choix, ici dans une teinte brune naturelle « Brun Cavalier », dont l'intérieur est entièrement revêtu. Les seules exceptions sont les pièces que les occupants touchent fréquemment avec les mains ; en effet, la couronne du volant, le levier sélecteur, les poignées de porte, l'accoudoir de la console centrale ainsi que les coquilles de

poignée, les commandes situées dans les revêtements de porte et dans le module de pavillon sont habillés du cuir ultra-exclusif « cordovan » laissé au naturel. Il s'agit de la première utilisation par Bugatti de ce type de cuir à la fabrication complexe et exigeante — le tannage requiert à lui seul environ six mois. Habituellement utilisé pour les chaussures de luxe, il est particulièrement résistant et présente une bonne tenue.

Le carbone apparent bleu de l'extérieur est repris dans l'habitacle. Ainsi les revêtements de porte et le couvercle du compartiment de rangement dans la cloison arrière sont en carbone apparent de couleur bleue. Les surpiqûres bleu foncé des sièges sont également assorties. L'accroche visuelle à l'intérieur de l'habitacle est l'« éléphant dansant » en platine, enchâssé dans le couvercle du compartiment de rangement de la cloison arrière, une réminiscence de la figure ornant le bouchon de radiateur de la Type 41 Royale qui avait été créée par le frère d'Ettore, le sculpteur Rembrandt Bugatti.

On retrouve en outre dans le véhicule d'autres traits caractéristiques des Légendes, comme l'insert revêtu de cuir « Brun Cavalier » sur le prolongement de la console centrale et portant le monogramme « Les Légendes de Bugatti », l'éléphant dansant en relief, ou encore les enjoliveurs de seuil de porte sur lesquels figurent l'effigie et la signature d'Ettore Bugatti.

# ETTORE BUGATTI — PIONNIER DE L'AUTOMOBILE ET LÉGENDE

Ettore, de son nom complet Ettore Arco Isidoro Bugatti, est né le 15 septembre 1881 à Milan ; il était le deuxième enfant d'une famille d'artistes. Ses parents espéraient qu'à l'instar de son père et de son grand-père, il s'orienterait vers une carrière artistique. Cependant, comme il s'intéressait beaucoup à la technique, il quitta l'école des beaux-arts de Milan, l'« Accademia di Belle Arti di Brera », et commença à 17 ans un apprentissage dans une entreprise fabriquant des cycles et des tricycles. C'est là qu'il construisit son premier tricycle motorisé, bientôt suivi de sa première automobile. La conception du véhicule était si remarquable qu'elle lui valut un prix lors d'une exposition de renom international à Milan. L'année suivante, il s'établit dans la ville alsacienne de Niederbronn, où le fabricant De Dietrich, enthousiasmé par la première réalisation d'Ettore, lui confie la direction technique de la production automobile. Jusqu'en 1904, Ettore Bugatti développe de nouveaux modèles et participe à différentes courses automobiles. Après son départ de chez De Dietrich & Cie, il occupe différents postes dans le domaine de la construction automobile. En septembre 1907, il est engagé par la fabrique Deutz Gasmotoren, à Cologne. À cette époque, Bugatti développe à titre privé un véhicule très léger, la Type 10, qu'il commercialisera plus tard sous son propre nom. En 1909, il quitte Deutz. Il loue à Molsheim, en Alsace, les locaux vides d'une ancienne teinturerie et fonde sa propre entreprise automobile. La production de la T13 commence, et augmente de manière continue d'année en année.

D'autres voitures de sport légères suivent, puis la production s'oriente vers les voitures de course. Bugatti remporte une course en 1920, aux 24 Heures du Mans, puis quatre d'un coup en 1921 à Brescia. 1925 est l'année de construction de la célèbre Type 35 Grand Prix, avec laquelle Bugatti remporte le nombre incroyable de 412 courses au cours des neuf premiers mois seulement. Au cours de ces années commence la production des automobiles que l'on associe aujourd'hui à la marque Bugatti : des voitures de course, de sport et de tourisme uniques sur le marché par leur qualité et leur variété. En 1926 est créé le prototype d'une berline royale : la Type 41 Royale.

Ettore est un touche-à-tout. Il ne construit pas seulement des autos, mais se consacre également à la construction de trains, d'avions et de bateaux. Ainsi, au début des années '30, des moteurs de type « Royale » sont produits à Molsheim pour le nouveau train à grande vitesse des voies ferrées françaises.

En 1934 commence la production de la Type 57, le véhicule de tourisme le plus vendu de Bugatti, dotée d'une carrosserie dessinée par le fils d'Ettore, Jean. En 1936, Ettore confie la gestion de l'usine à Jean, qui s'est déjà fait un prénom grâce à ses talents de designer. C'est sur lui que reposent les espoirs d'Ettore pour la continuation de l'entreprise. Mais en 1939, Jean décède d'un accident de la route, un coup du sort pour Ettore, qui n'est pas sans conséquence sur le devenir de la société. Bugatti meurt le 21 août 1947 à Paris des suites d'une pneumonie. Les affaires s'arrêtent au début des années '60 avec la vente de l'entreprise. Ce n'est qu'avec l'achat par Volkswagen des droits d'exploitation de la marque en 1998 et le développement de la Bugatti Veyron 16.4 que les conditions d'une renaissance durable et réussie ont été réunies.

L'héritage d'Ettore Bugatti demeure présent jusqu'à ce jour et se perpétue avec la marque qu'il a fondée.

## LA TYPE 41 ROYALE — ICÔNE AUTOMOBILE ET « VOITURE DES ROIS »

Alors qu'il n'était encore qu'un jeune homme, Ettore Bugatti rêvait déjà de construire la voiture de série la plus puissante et la plus luxueuse du monde. Ce n'est qu'en 1926 qu'il est parvenu à réaliser son rêve. Pour le prototype de la mythique Type 41 Royale, qui devait reléguer toutes les autres automobiles au second plan par sa puissance, sa taille, son confort, sa qualité et son élégance, Ettore a conçu un moteur à huit cylindres en ligne de près de 15 litres, à arbre à cames en tête, sur lequel le bloc-moteur et la culasse forment un ensemble monolithique. Le moteur de série affichait finalement une cylindrée de 12,7 litres et possédait, comme il était d'usage à l'époque chez Bugatti, trois soupapes par cylindre. Il développait env. 300 CV à un régime de moins de 2 000 tours par minute. Avec une longueur d'environ 6,5 mètres et un empattement de 4,3 mètres, les dimensions de la Royale peuvent également être qualifiées de « royales ». La Royale pèse environ trois tonnes et son réservoir possède une capacité de 190 litres. Le bouchon de réservoir est couronné d'une sculpture d'éléphant, qui avait été réalisée par le frère d'Ettore, Rembrandt Bugatti — un symbole qui reste aujourd'hui encore associé à la marque Bug atti.

En raison des difficultés économiques qui régnaient alors en Europe et en Amérique, Ettore n'a toutefois pas pu réaliser son projet de construire environ 25 exemplaires de la Royale et de les vendre à des souverains et des chefs d'État. Ainsi, seuls six véhicules ont été construits, qui sont encore conservés à l'heure actuelle.