MOLSHEIM
06/03/2012

PREMIÈRE MONDIALE DE LA BUGATTI VEYRON 16.4 GRAND SPORT VITESSE



Bugatti présente au Salon Automobile de Genève (du 08 au 18 mars 2012) le cabriolet le plus rapide de tous les temps

Après le succès rencontré par la Veyron 16.4 Super Sport, Bugatti n'a pas eu à attendre longtemps pour que parviennent à Molsheim les premières demandes d'une version à 882 kW (1 200 CV) du modèle courant Grand Sport. « Nous avons été d'emblée électrisés par l'idée de donner au modèle Grand Sport la puissance de la Super Sport, limité jusque- là à 1 001 CV, et à faire ainsi entrer le cabriolet dans une nouvelle dimension », affirme Wolfgang Dürheimer. Le Président de Bugatti Automobiles S.A.S. poursuit : « Notre équipe a réussi à transposer le système de propulsion du véhicule de tourisme le plus puissant au monde dans cette voiture de sport décapotable en tenant compte de tous les paramètres de tenue de route et d'aérodynamique. Nous sommes fiers de pouvoir présenter au Salon de Genève, à l'occasion

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

de la première mondiale de la Grand Sport Vitesse de 1 200 CV, le cabriolet le plus rapide de tous les temps. »

LA DYNAMIQUE EN CHIFFRES.

Forte des 7,9 litres de cylindrée de son moteur W16, la nouvelle Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse développe le couple maximal considérable de 1 500 Nm (entre 3000 et 5000 tr/min). La puissance maximale (annoncée à 1 200 CV) est atteinte à 6 400 tr/min. De telles caractéristiques permettent au véhicule de passer de 0 à 100 km/h en un temps impressionnant de 2,6 secondes. Avec une vitesse maximale de 410 km/h, la Grand Sport Vitesse à transmission intégrale — comme toutes les Veyrons — est le cabriolet le plus rapide jamais construit en série. Cette vitesse maximale sera atteinte sur un circuit fermé à la circulation, en respectant des mesures de sécurité spéciales. Dans le mode d'utilisation «handling mode» la Grand Sport Vitesse est bridée électroniquement à 375 km/h.

SYSTÈME DE PROPULSION OPTIMISÉ.

Le gain de puissance de 199 CV par rapport à la Grand Sport est obtenu avant tout grâce à l'utilisation de quatre turbocompresseurs de plus grande dimension ainsi que de nouveaux échangeurs. Bugatti a en outre largement renforcé tous les composants de la chaîne cinématique afin qu'ils soient en mesure de transmettre durablement ces forces titanesques en toute sécurité. Les rapports de la boîte DSG à 7 vitesses ont notamment été adaptés aux nouvelles conditions de fonctionnement. Comme elle l'avait fait pour la Super Sport, la société Bugatti a également modifié le guidage de l'air dans la zone de la chaîne cinématique. Grâce à l'utilisation de turbocompresseurs plus grands et d'une contre-pression globalement plus faible, la consommation de carburant a même pu être légèrement réduite en dépit de l'augmentation de puissance. Le système d'alimentation de la Super Sport, comprenant un réservoir à 4 pompes, a été repris.

TRAINS ROULANTS

Pour que cette puissance exceptionnelle puisse s'exprimer sur la route en toute sécurité et avec maîtrise, les ingénieurs ont dû réajuster les trains roulants de cette voiture de sport ultra puissante. Les taux de déflexion principaux ont été largement relevés et les barres stabilisatrices de la Super Sport ont été adoptées. Des amortisseurs repris et adaptés des véhicules de course, aux temps de réponse extrêmement courts, ont encore amélioré la maîtrise du véhicule et perfectionné son équilibre. La prise du roulis et le changement de l'assiette en phase d'accélération ou de freinage soutenu, n'est quasiment plus perceptible. L'optimisation de la variation de charge sur les roues a permis de réduire encore la tendance au sous-virage et permet ainsi d'atteindre le plus haut niveau de sécurité active. Outre un potentiel de dynamique transversale incomparable, pouvant atteindre 1,4g, l'interaction finement harmonisée des pneus (montés sur de nouvelles jantes de 20 pouces en aluminium), plus légères, de type « Vitesse ») et du système de transmission intégrale intelligent permet une maniabilité hors norme. Les trains roulants, le système de transmission intégrale et l'ESP modifié forment une alliance dynamique : comme l'ESP réajusté intervient légèrement plus tard, par exemple lors des accélérations en sortie de virage, la Grand Sport Vitesse affiche des performances encore plus dynamiques y compris dans ce type de situation. Les faits parlent d'eux-mêmes : Bugatti a dû adapter le refroidissement des freins, uniques au monde de par leur efficacité et leurs

valeurs de décélération à la puissance encore accrue du moteur en ajoutant des prises d'air et en agrandissant celles déjà présentes.

De manière générale, on peut dire que la Grand Sport Vitesse est encore plus sportive que la Grand Sport de 1 001 CV sans pour autant être aussi exigeante qu'une voiture de course : elle est extrêmement facile à conduire. Dans ce contexte, il est étonnant de constater que les liaisons au sol ont même gagné en confort — sans doute en raison de la réduction des fréquences propres à la dynamique.

CARROSSERIE.

Bugatti a mis au point pour la Grand Sport Vitesse un nouveau becquet arrière de pavillon qui réduit de manière significative les bruits aérodynamiques et les tourbillonnements dans l'habitacle. Le cabriolet est en outre doté d'un nouveau filet anti-remous, qui pourra être rangé de manière compacte dans le coffre à bagages lorsqu'il ne sera pas utilisé. Ces deux éléments seront également disponibles pour la Grand Sport : lorsqu'ils sont associés, ils permettent de conduire de manière détendue, sans le toit, même à des vitesses proches de 200 km/h.

À l'avant et à l'arrière, de nombreuses mesures d'optimisation de l'aérodynamique de la Super Sport ont pu être adaptées à la Grand Sport Vitesse. L'avant est ainsi doté de prises d'air de plus grande dimension ; les deux prises d'air centrales situées à gauche et à droite de la grille de la calandre Bugatti sont divisées par une nervure horizontale. La fente d'aération située tout en bas de la face avant se prolonge jusque dans le passage de roue, conférant ainsi à cette voiture de sport d'exception une allure extrêmement souveraine. En dessous de cette prise d'air se rattache un nouveau spoiler d'aspect filigrané, conçu comme les déflecteurs utilisés dans le domaine du sport automobile. Autre nouveauté : les projecteurs au xénon similaires à ceux utilisés sur la Super Sport, dans une version améliorée et désormais intégrées désormais dans un boîtier noir. L'arrière, également dérivé de la Super Sport, est marqué par un double diffuseur et par une double sortie d'échappement en position centrale. À l'arrière comme à l'avant, un nouveau système d'aide au stationnement (PDC) surveille les distances.

Typiques de la Grand Sport et par conséquent de la Grand Sport Vitesse, les deux prises d'air situées derrière les sièges sont implantées à gauche et à droite du cache du moteur (redessiné sur la Vitesse). Dans le cas du cabriolet ces prises d'air supérieures remplissent deux fonctions à la fois : elles aspirent l'air d'admission destiné au moteur tout en constituant un élément harmonieusement intégré du dispositif de protection anti-retournement. Comme pour la Super Sport, la Grand Sport Vitesse comporte un châssis monocoque en carbone. Il présente une résistance extrêmement élevée à la torsion tout en assurant une sécurité passive maximale. L'habillage extérieur est lui aussi entièrement composé de fibres de carbone ; c'est pourquoi la nouvelle Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse est également disponible en option en version carbone apparent vernis.

INTÉRIEUR.

Le carbone est également, avec le cuir, le matériau qui domine dans l'habitacle de la Grand Sport Vitesse. De nombreux composants intérieurs du cabriolet aux 1 200 CV sont désormais constitués de carbone. Parmi ceux-ci, la rallonge de console centrale, un cache portant le logo EB dans la cloison arrière revêtue de cuir (entre les dossiers de siège) et les sorties de

ceinture sur les sièges. Sont également en carbone : les éléments décoratifs de la console centrale, les inserts de porte ainsi que ceux du tableau de bord. L'on peut également voir, pour la première fois sur un modèle Grand Sport, des éléments décoratifs « noir bicolore » et le design de siège spécialement conçu pour la Grand Sport Vitesse. Les sièges, habillés de cuir bicolore sont rehaussés par une couture contrastante qui marque le passage entre l'assise et les parties latérales. Des coutures contrastantes caractérisent également l'accoudoir en cuir entre les sièges, réalisé ici sans le sur-piquage (capitonnage) typique. Autres nouveautés : le rembourrage protège- genoux dans la zone du tunnel central, une prise 12 V supplémentaire (dans la boîte à gants), le modèle des systèmes de retenue, la touche de démarrage et de frein de parking rétro-éclairée (comme sur la Super Sport) ainsi que le combiné d'instruments avec indication de passage du rapport supérieur et — à tout seigneur, tout honneur — l'indicateur de puissance qui s'étend désormais jusqu'à 1 200 CV !

PERSONNALISATION DES VÉHICULES D'EXPOSITION.

Une Bugatti peut être personnalisée de manière pratiquement illimitée. On peut donc dire que chaque exemplaire des plus de 350 Veyron qui ont été construites est une pièce unique. Il en va de même pour les deux Grand Sport Vitesse que Bugatti présente au Salon de Genève 2012. L'exemplaire bleu du nouveau cabriolet comporte des éléments en carbone apparent. Le haut de la carrosserie a été réalisé en « Carbone Bleu Foncé », alors que le pavillon et les prises d'air sont en « Lake Blue ». Les pièces inférieures de la carrosserie (bas de caisse, spoiler avant, cerclage de la grille de calandre et jupe arrière de bas de caisse avec diffuseur) ainsi que les surfaces intérieures des jantes et la face inférieure de l'aileron arrière à déploiement automatique ont une teinte «New Light Blue» qui tend vers le turquoise. L'intérieur du véhicule reprend les couleurs de l'extérieur. Alors que les surfaces les plus grandes ont été traitées dans des tons bleu foncé, c'est le lumineux « New Light Blue » qui a été utilisé pour les coutures contrastantes et les monogrammes « Vitesse » des sièges. Cette version de la Vitesse coûte 1,91 millions d'euros.

La deuxième Grand Sport Vitesse est peinte dans une teinte sombre « Jet Grey ». Plutôt qu'un jeu entre deux couleurs, il s'agit ici d'une alternance entre des surfaces brillantes (capots, pavillon, prises d'air) et des surfaces et des éléments mats (panneaux latéraux, rétroviseurs extérieurs, poignées de porte). Le radiateur et les jantes sont peints en noir. Au ton orange utilisé pour la face inférieure de l'aileron arrière répond la teinte « Tangerine » dans laquelle Bugatti a notamment réalisé, à l'intérieur du véhicule, les sièges, les tapis, le fond des instruments de bord ainsi que les inserts de porte, les coutures contrastantes et les monogrammes « Vitesse ». Toutes les autres surfaces, y compris les pièces en carbone, sont noires. Dans les deux cas, l'impression d'agressivité et de dynamisme qui se dégage des véhicules correspond exactement au positionnement de la nouvelle Grand Sport Vitesse. Son prix est de 1,75 millions d'euros.

Voiture de sport élégante réalisée avec art, la Grand Sport classique figure naturellement toujours au programme. Après le grand succès rencontré par L'Or Blanc (fruit d'un partenariat avec la Manufacture royale de porcelaine de Berlin), Bugatti travaille actuellement à d'autres coopérations et variantes exceptionnelles. À Genève, le constructeur automobile le plus exclusif au monde présente une version de la Grand Sport arborant une version perfectionnée de carbone apparent — pour la première fois de couleur brune. La virtuosité du procédé de fabrication permet de laisser transparaître le carbone apparent tout en conférant à la teinte sa pleine expression. Sur la Grand Sport présentée à Genève, les pièces en carbone (capots, arrière de carrosserie, spoiler avant et bas de caisse) d'aspect « Brown » rappellent presque des reflets

de bronze selon l'incidence de la lumière. Le contraste est assuré par les panneaux latéraux de cette Grand Sport, jusqu'aux prises d'air arrière en aluminium poli. À l'intérieur, la voiture de sport est coordonnée à l'extérieur avec un cuir de couleur « Gaucho » et des coutures sombres (couleur « Café »). Elle coûte 1,79 millions d'euros.