PREMIÈRE MONDIALE POUR LA DIVO



Bugatti dévoile son dernier modèle à l'occasion du célèbre rassemblement californien de voitures de sport « The Quail — A Motorsports Gathering ».

- Stephan Winkelmann, Président de Bugatti : « La Divo[1] affiche des performances exceptionnelles en matière d'accélération latérale, de maniabilité et de comportement en courbe. La Divo est faite pour avaler les virages. »
- Perfectionnement de l'aérodynamique, optimisation du châssis et de l'amortissement, réduction du poids : la Divo réunit tous les ingrédients pour négocier les courbes avec brio.
- 35 kg en moins par rapport à la Chiron
- Accélération latérale portée à 1,6 g
- Déportance accrue de 90 kg par rapport à la Chiron
- Vitesse de pointe bridée à 380 km/h
- 8 secondes plus rapide que la Chiron sur le circuit d'essai de maniabilité de Nardó
- Des qualités intrinsèques soulignées par un langage stylistique inédit au caractère novateur.
- La Divo est une déclinaison moderne de l'expertise Bugatti en matière de conception de carrosserie automobile qui s'inscrit pleinement dans la tradition du constructeur.
- La Divo sera homologuée pour circuler sur la route.

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

- Les 40 exemplaires de la série très limitée sont déjà vendus.
- Prix de vente net : 5 millions d'euros

Bugatti lève le voile aujourd'hui sur la Divo à l'occasion du célèbre rassemblement de voitures de sport « The Quail: A Motorsports Gathering », à Monterey (Californie, États-Unis). Avec la Divo, le constructeur automobile de luxe français a développé une supersportive qui se distingue par sa maniabilité, sa vivacité en courbe et ses remarquables performances dynamiques sur les tracés sinueux. Elle est équipée du mythique moteur Bugatti W16 de 8 litres de cylindrée et 1 500 ch de puissance. Les propriétés aérodynamiques et les réglages du châssis ont été optimisés. Résultat : la Divo affiche 35 kg en moins sur la balance par rapport au modèle de série Chiron², et une déportance accrue de 90 kg. L'accélération latérale est portée à 1,6 g. La vitesse de pointe a été limitée à 380 km/h. Elle réalise le tour du circuit d'essai de maniabilité de Nardò, dans le sud de l'Italie, en 8 secondes de moins que la Chiron. Elle sera produite à 40 exemplaires. La très petite série a été entièrement vendue dès la présentation du nouveau modèle à une sélection de clients. Son prix de vente net est de 5 millions d'euros.

« Quand j'ai pris mes fonctions chez Bugatti en début d'année, j'ai su rapidement que les clients et les passionnés de la marque attendaient un modèle spécial qui, parallèlement à la Chiron, ouvrirait un nouveau chapitre dans l'histoire de l'entreprise », a déclaré Stephan Winkelmann, Président de Bugatti Automobiles S.A.S. « L'équipe Bugatti s'est donc attelée à la tâche pour mener à bien ce projet. »

Il fut alors décidé de construire une supersportive dotée d'un caractère certes différent de la Chiron, mais dont la filiation Bugatti serait identifiable au premier coup d'œil.

La Bugatti Divo s'inscrit pleinement dans la tradition du constructeur en matière de conception de carrosserie automobile. Dans les premières décennies de son existence, la marque de luxe française a rencontré un grand succès en construisant des carrosseries montées sur des châssis existants.

« Une Bugatti moderne allie à la perfection puissance, capacité d'accélération, confort et luxe. Il s'agissait pour la Divo d'offrir des performances accrues en matière d'accélération latérale, de maniabilité et de comportement en courbe », souligne Stephan Winkelmann. « La Divo est faite pour avaler les virages. »

« La voiture a reçu un formidable accueil auprès de nos clients », poursuit le Président de Bugatti. « Nous avons présenté la Divo à un petit groupe de clients, déjà propriétaires d'une Chiron. Les 40 véhicules ont été vendus immédiatement, ce qui constitue une formidable reconnaissance pour l'équipe Bugatti qui a travaillé avec passion et détermination à la réalisation de ce modèle d'exception. »

« Avec la Divo, nous voulons enthousiasmer les passionnés du monde entier », conclut Stephan Winkelmann. « Les amateurs de la marque sont toujours au cœur de toute notre attention. »

Ce nouveau modèle doit son nom au pilote français Albert Divo, qui remporta, à la fin des années 1920, deux victoires au volant d'une Bugatti sur le tracé sinueux de la Targa Florio, la célèbre course d'endurance sicilienne.

LA DIVO EST UNE DÉCLINAISON MODERNE DE L'EXPERTISE BUGATTI EN MATIÈRE DE CONCEPTION DE CARROSSERIE AUTOMOBILE QUI S'INSCRIT PLEINEMENT DANS LA TRADITION DU CONSTRUCTEUR.

« L'interprétation moderne de l'art de la carrosserie a ouvert de nouveaux espaces de liberté à nos ingénieurs », précise Stefan Ellrott, Directeur du développement technique chez Bugatti. « L'étape que nous avons franchie avec la Divo en matière de maniabilité et de dynamique de conduite en courbe est comparable à celle que nous avions franchie lorsque nous sommes passés de la Veyron à la Chiron. »

UNE AÉRODYNAMIQUE OPTIMISÉE POUR UN MEILLEUR REFROIDISSEMENT ET UNE DÉPORTANCE ACCRUE DE 90 KG

Les propriétés aérodynamiques de la Divo ont été travaillées jusque dans le moindre détail. Le capot avant a été doté d'entrées d'air afin d'en réduire la surface de frottement et d'optimiser les flux d'air à l'avant de la voiture pour une grande efficacité aérodynamique. En outre, un rideau d'air optimisé (Air Curtain) assure un meilleur écoulement de l'air sur les flancs de la voiture, à l'avant comme à l'arrière.

Le nouveau spoiler avant, aux dimensions généreuses, assure une déportance accrue et permet de diriger l'air vers les entrées avant. Ainsi, le système de refroidissement est alimenté par une masse d'air plus importante, ce qui se traduit par un meilleur refroidissement de la voiture dans son ensemble.

Les freins sont refroidis par quatre sources d'air distinctes disposées de chaque côté de la voiture. L'air pénètre par la zone à haute pression créée au-dessus du parechoc avant, par les entrées disposées sur les ailes avant, par l'entrée d'air du radiateur avant et par les diffuseurs situés devant les passages de roue. L'air froid est ensuite dirigé par des aubes vers les disques de frein. L'air chaud est ensuite dissipé vers l'extérieur par le passage de roue via un écran thermique. Ce dispositif de refroidissement permet d'éviter la surchauffe des freins et de maintenir les pneumatiques à température optimale. Déjà utilisé sur la Chiron, le système de dissipation par écran thermique bénéficie d'une efficacité accrue sur la Divo en raison de la dépression générée par le rideau d'air (Air Curtain) au niveau des roues. Par ailleurs, les passages de roue sont ventilés par des ouïes à lamelles sur les ailes.

Le profil aérodynamique NACA du toit optimise la pénétration dans l'air de la voiture. Cette ligne de toit, associée au capot arrière dans son design entièrement nouveau, permet d'acheminer un important flux d'air dans le compartiment moteur, contribuant ainsi de manière décisive à la régulation thermique du groupe motopropulseur.

La Divo est dotée d'un nouvel aileron intégré à l'arrière. Son angle d'inclinaison varie en fonction du mode de conduite sélectionné, et lorsqu'il est entièrement déployé vers l'avant, il fait office d'aérofrein (Air Brake). L'aileron arrière mesure 1,83 mètre (72''), soit un gain en largeur de 23 % par rapport à celui de la Chiron. Il offre une plus grande surface de frottement, ce qui se traduit par une efficience aérodynamique supérieure, une meilleure performance de la fonction aérofrein (Air Brake) et une déportance accrue.

L'effet aérodynamique de l'aileron est renforcé par un diffuseur arrière qui a été entièrement reconfiguré pour gagner en efficacité et dans lequel sont logées les quatre sorties d'échappement.

Au total, la déportance atteint 456 kg, soit 90 kg de plus que sur la Chiron.

NOUVEAUX RÉGLAGES DU CHÂSSIS, AMORTISSEMENT OPTIMISÉ ET RÉDUCTION DU POIDS : LA DIVO S'IMPOSE AVEC BRIO DANS LES COURBES.

Le châssis est essentiel à la dynamique de conduite en courbe. Vivacité, agilité et maniabilité : telles sont les qualités qui figuraient au cahier des charges de la Divo.

Pour répondre à ces impératifs, il a fallu augmenter le carrossage, ce qui a eu pour conséquence de limiter la vitesse de pointe de la Divo à 380 km/h. Contrairement à la Chiron, la Divo n'est pas dotée d'un mode Top Speed. L'accélération latérale a quant à elle été portée à 1,6 g. Ces caractéristiques suffisent à procurer un plaisir de conduite unique sur les tracés sinueux.

La direction et les amortisseurs ont été réglés de manière à bénéficier d'une réponse plus directe et d'un comportement dynamique nettement plus sportif dans tous les modes de conduite (EB, Autoroute et Handling).

La Divo est plus légère de 35 kg par rapport à la Chiron. Cette réduction du poids s'explique par un large recours à des matériaux allégés. Ainsi, les nouvelles jantes sont réalisées en alliage léger et le carter du refroidisseur d'air de suralimentation est en fibre de carbone. En outre, l'optimisation en poids du système de fixation des volets du diffuseur avant, la suppression de certains matériaux isolants et l'intégration d'un système audio plus léger contribuent à l'allègement de la voiture. En outre, l'absence de rangements sur la console centrale et dans les portières répond également à cet impératif de diminution du poids.

Ainsi, la Divo boucle le circuit d'essai de maniabilité de Nardó en huit secondes de moins que la Chiron.

NOUVEAU CARACTÈRE, NOUVEAU COSTUME : LE LANGAGE STYLISTIQUE NOVATEUR DE LA DIVO SOULIGNE LES QUALITÉS INTRINSÈQUES DE LA VOITURE.

« La Divo illustre une fois encore le principe directeur de Bugatti en matière de design : « Form follows Performance » (La forme suit la performance). Il s'agissait ainsi pour les développeurs et les concepteurs de la marque de créer ensemble une voiture mettant l'accent sur la vitesse en courbe et la dynamique latérale ». C'est ainsi que Achim Anscheidt, Directeur du design de Bugatti Automobiles S.A.S., décrit les principes qui ont prévalu à la conception de la nouvelle Bugatti.

« Parallèlement, le projet Divo a constitué une formidable opportunité qui a permis à l'équipe de designers de renouer avec le cœur de métier de l'entreprise et d'écrire un nouveau chapitre en matière de conception de carrosserie. »

« Il s'agissait de développer une voiture certes différente de la Chiron, mais dont la filiation Bugatti serait identifiable au premier coup d'œil », poursuit Achim Anscheidt. « Les concepteurs se sont donc attachés à préserver les trois principaux éléments qui constituent la signature stylistique de Bugatti : la calandre en fer à cheval, la ligne de flanc typique Bugatti et la ligne de crête héritée de la Bugatti Type 57 Atlantic, qui trace une arête dorsale tout au long de l'axe longitudinale de la voiture. »

L'équipe de designers s'est attachée à perfectionner les caractéristiques stylistiques de la marque en suivant le cahier des charges défini pour le développement de la Divo et a livré une nouvelle interprétation du principe de design « Form follows Performance ». La conception de la caisse de la Divo n'a souffert d'aucun compromis afin d'offrir à la voiture une accélération latérale optimale. Les concepteurs se sont avant tout attachés à optimiser l'efficience aérodynamique et thermodynamique.

Par ailleurs, les designers de la marque ont adopté une approche stylistique novatrice pour concevoir une carrosserie à la Bugatti. C'est ainsi que la Divo se distingue des autres produits phare proposés par la marque aujourd'hui.

Avec ses flancs effilés, la Divo a une silhouette plus ramassée, mais aussi des lignes plus allongées. Les nouvelles proportions de la caisse créent visuellement une séparation horizontale, avec une ligne de partage soulignée par les différentes teintes de carrosserie. La partie supérieure, particulièrement élégante, arbore une teinte argent mat, créée spécialement pour la Divo et baptisée « Titanium Liquid Silver » (vif-argent titane). Cette teinte met en valeur les formes sculpturales et athlétiques de la voiture. Les surfaces effilées et galbées qui courent le long du montant arrière ainsi que les éléments de carrosserie à l'arrière de la voiture semblent, sur le plan visuel, avoir propulsé le cockpit vers l'avant. Dès lors, même à l'arrêt, la Divo dégage une formidable impression de dynamique.

Sur les flancs, la partie inférieure répond sur la forme à des impératifs techniques. La voiture dégage une impression visuelle de puissance et affiche un caractère affirmé sur la route. La partie inférieure en carbone apparent arbore une nuance bleu pétrole exclusive, baptisée « Divo Carbon ».

L'architecture avant de la Divo a été entièrement repensée. Des entrées d'air supplémentaires ont été aménagées pour assurer le refroidissement des freins. À l'avant, la signature visuelle de la Divo tient à la disposition verticale de ses nouveaux optiques de phare, avec les feux de jour agencés sur le bord extérieur. Les phares à LED, extrêmement compacts et légers, avec leur ouverture lumineuse de 35 mm (1 3/8''), donnent une nouvelle dimension technique à l'éclairage automobile. Une animation lumineuse spécifique à la Divo renforce la signature visuelle à l'avant de la voiture. La ligne de partage horizontale, avec la partie inférieure en carbone apparent et la partie supérieure en argent mat, aplanit visuellement les lignes de la Divo et accentue l'impression de largeur.

L'entrée d'air au profil aérodynamique NACA sur le toit de la voiture se prolonge visuellement jusqu'à la sortie d'air au milieu du capot avant et conduit l'air vers l'aileron arrière. La crête qui court de l'avant de la voiture jusqu'à l'aileron arrière, en passant par le toit, est certes un hommage appuyé aux modèles emblématiques de la marque, mais elle a aussi une fonction

: elle fait aussi office de dérive aérodynamique pour éviter le tourbillonnement des flux d'air au-dessus de la voiture et la formation de turbulences au niveau de l'aileron arrière.

L'arrière de la voiture se distingue principalement par ses nouveaux blocs optiques en relief. Les optiques sont intégrés à la calandre arrière, fabriquée en partie par procédé d'impression 3D. La grille est finement striée de rais de lumière de différentes tailles. Au total, 44 stries s'illuminent pour constituer l'éclairage arrière de la Divo. Sur le bord extérieur, les rais de lumière s'élargissent, ce qui intensifie la luminosité. Vers le milieu, les rais sont en revanche plus étroits, ce qui atténue progressivement la luminosité. Il en résulte un éclairage unique, qui signe incontestablement l'arrière de la Divo.

À l'arrière, la livrée bicolore de la voiture accentue l'impression de puissance : les ailes sont en argent mat « Titanium Liquid Silver » (vif-argent titane) et se distinguent visuellement des éléments assurant le guidage du flux d'air à l'arrière. Ainsi, les sorties d'air, l'aileron arrière et le diffuseur sont en carbone apparent.

La teinte éclatante en turquoise spécialement créée pour la Divo, baptisée « Divo Racing Blue », souligne la conception tridimensionnelle de la caisse, avec des éléments à l'avant, sur les flancs et à l'arrière qui acheminent l'air, en entrée ou en sortie, et crée un contraste dynamique saisissant.

Les pneumatiques attirent également le regard avec leur couleur « Divo Racing Blue ». La Divo est la première Bugatti dont les pneumatiques sont ornés de bandes de couleur, un détail visuel issu de la course automobile.

Les teintes et les matériaux choisis pour la carrosserie trouvent un prolongement dans l'habitacle. Le carbone apparent exclusif en finition haute brillance dont est parée la carrosserie se décline en version mate dans l'habitacle.

Les nuances des éléments carbone et de la teinte de carrosserie se retrouvent parfaitement dans l'habitacle avec l'habillage gris sombre alcantara pétrole « Divo Grey » qui offre un contraste tout en élégance avec les inserts métalliques gris anodisé.

Le bleu « Divo Racing Blue » se décline dans l'habitacle avec les revêtements Alcantara et cuir qui habille les sièges et les éléments intérieurs. Cet habillage bicolore caractérise également l'intérieur de la Divo. Le bleu éclatant prédomine côté conducteur, tandis que le côté passager arbore un habillage plus sombre.

L'habillage des panneaux de porte intérieurs et des sièges reprennent également les nuances de couleur de la carrosserie. Les sièges sont ornés de motifs en losange brodés en relief et disposés avec une grande précision. Ces motifs réinterprètent l'architecture de la grille et des feux arrière de la voiture.

L'habitacle bénéficie de nouveautés sur le plan technique. Ainsi, les sièges, dans leur nouveau design, offrent un meilleur maintien latéral. Le volant est en partie revêtu d'Alcantara et comprend des palettes plus amples, fixées de part et d'autre. Avec ces accoudoirs plus grands et ses garnitures de protection des jambes, la console centrale offre un meilleur confort.

De conception nouvelle, la lunette arrière en matériaux allégés de la Bugatti Divo permet, en fonction du réglage, d'apprécier pleinement la sonorité unique du 16 cylindres.

LE NOM DE LA NOUVELLE BUGATTI REND HOMMAGE AU PILOTE FRANÇAIS ALBERT DIVO QUI REMPORTA À DEUX REPRISES LA CÉLÈBRE COURSE TARGA FLORIO AU VOLANT D'UNE BUGATTI.

Albert Divo est né à Paris le 24 janvier 1895 sous le nom d'Albert Eugène Diwo (il opte plus tard pour l'orthographe Divo). Pilote de combat lors de la Première Guerre mondiale, il travaille d'abord comme mécanicien. Sa carrière de pilote automobile commence en 1919. Il court alors sur Sunbeam puis sur Talbot-Darracq. Il remporte rapidement ses premiers succès, et en 1923, il gagne le Grand Prix d'Espagne à Sitges. En 1924, il court pour l'écurie Delage. Il s'engage alors sur plusieurs courses de sprint en France. Après un court passage chez Talbot, de 1926 à 1927, au cours duquel le succès ne fut pas au rendez-vous pour des raisons techniques, il retourne chez Delage. Le pilote ne sera pas engagé en course. Lorsque Talbot et Delage se sont retirés de la compétition automobile, Divo rejoint l'équipe d'usine de Bugatti en 1928. Il remporte dès sa première année la Targa Florio en Sicile, au volant d'une Bugatti Type 35 B. Il renouvelle l'exploit l'année suivante. En 1930, il termine troisième à Spa. S'en suivront des participations à d'autres épreuves automobiles pour Bugatti jusqu'en 1933, sur des Bugatti Types 51, 53, 54, mais aussi sur des Bugatti Types 45 et 47 dans des courses de côte. À partir de 1936, il court alternativement pour Delahaye et Talbot. En 1939, il met un terme à sa carrière. Après la Seconde Guerre mondiale, Albert Divo travaille comme directeur de compétition pour la société Castrol. En 1962, il est l'un des membres fondateurs du Club International des Anciens Pilotes de Grand Prix F1, à Villars-sur-Ollon (Suisse). Albert Divo a été fait Chevalier de la Légion d'honneur. Le 19 novembre 1966, il s'éteint à Morsang-sur-Orge, au sud de Paris, dans la maison où il s'était retiré.

Albert Divo a incontestablement connu ses plus grands succès avec la marque Bugatti, dont la domination sur la Targa Florio a commencé en 1925. La mythique course d'endurance sicilienne empruntait tous les ans, jusqu'en 1977, les routes du massif montagneux des Madonies. L'épreuve était considérée comme l'une des plus difficiles de la saison d'endurance à cette époque. Bugatti a gagné l'épreuve à cinq reprises d'affilée avec un modèle Type 35.

CARROSSERIE BUGATTI : UN SAVOIR-FAIRE « MADE IN MOLSHEIM »

Avec la Divo, Bugatti perpétue la tradition de la marque dans l'art de la carrosserie automobile. Dans les années 1920, les voitures construites par Ettore Bugatti se distinguent déjà par leur légèreté et leurs innovations techniques. Jean Bugatti, son fils, travaille très tôt au bureau d'étude de l'usine où il dessine des carrosseries qui feront figure de référence sur le marché de l'automobile dans les années 1930. Aujourd'hui encore, les créations de Jean Bugatti constituent l'âge d'or de la carrosserie française. Ainsi, le père et le fils ont tous deux contribué à bâtir le mythe autour de la marque.

Au milieu des années 1920, Ettore Bugatti implique toujours davantage son fils dans l'entreprise. C'est donc à Jean Bugatti que revient le soin de concevoir, selon ses propres idées, la Bugatti Type 41 Royale. À partir de 1926, il travaille également à la conception de la Bugatti Type 40. Jusqu'à cette date, des cabriolets et des coupés sport, deux et quatre places,

sont également réalisés par les carrossiers Gangloff ou Lavocat & Marsaud. Pour mettre en œuvre ses idées, Jean Bugatti fait venir à Molsheim le carrossier Joseph Walter, qui jouit d'une grande renommée dans la profession. C'est avec Joseph Walter que les idées de Jean Bugatti prennent forme. La carrosserie signée Bugatti voit ainsi le jour. Le style Bugatti se décline alors en carrosserie Grand Sport pour les Types 40 et 43, qui précède l'arrivée de la Type 57 dans les années 1930. Pour le modèle Type 57, différentes carrosseries sortiront des ateliers de la marque : Stelvio, Aravis, Galibier, Ventoux et Atalante. Les plus célèbres créations de carrosserie de la maison Bugatti sont incontestablement les Bugatti Type 50, Type 55 Roadster ou Type 57SC Atlantic.

---

[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