



## Bugatti – « Art, Forme, Technique »

**1881.** Ettore naît le 15 septembre à Milan. Il est le fils de l'ébéniste designer italien de renom Carlo Bugatti, son frère cadet n'est autre que le célèbre sculpteur Rembrandt Bugatti. Ettore fréquente l'Académie des beaux-arts de Milan, avant de découvrir sa passion pour l'automobile.

**1897.** Ettore entre en formation chez Prinetti & Stucchi, le numéro un italien de la petite mécanique, qui fabrique des bicyclettes et des machines à coudre. À l'âge de 17 ans, il acquiert un tricycle motorisé, avec lequel il participe même à des compétitions. Petit à petit, il approfondit ses connaissances techniques et mathématiques, pour que ses idées puissent dépasser le stade du dessin. Dès le début, son but est de réaliser des ébauches « pur-sang ». Ses exigences élevées en matière de concept technique et de puissance doivent toujours être en harmonie parfaite avec sa sensibilité esthétique.

**1901.** À tout juste 20 ans, Ettore expose lors d'un salon à Milan sa première automobile, la Type 2. Cette voiture est récompensée par la « Coppa Grande » ainsi que par le prix spécial de l'Automobile Club de France. La licence de construction du véhicule est vendue à la société De Dietrich, situé à Niederbronn, en Alsace. Le véhicule, doté d'un moteur à quatre cylindres de 12 ch, atteint une vitesse de pointe d'env. 65 km/h.

**1902.** Carlo Bugatti signe pour son fils Ettore, encore mineur, un contrat d'embauche de sept ans comme concepteur chez De Dietrich. Ettore prend la direction de l'Alsace et les premières De Dietrich Bugatti sont fabriquées.

**1904/05.** Fin de la coopération avec le Baron de Dietrich. Ettore conçoit des véhicules pour le vendeur d'automobiles strasbourgeois Émile Mathis, qui sont produits à plusieurs exemplaires par l'« Elsässische Maschinenbau-Gesellschaft » à Illkirch.

**1907.** Ettore épouse Barbara Maria Guiseppina Maschera Bolzoni, avec laquelle il aura deux filles et deux fils. Après s'être séparé de Mathis, Ettore signe un contrat avec la Gasmotorenfabrik Deutz à Cologne. Dans le sous-sol de sa maison, louée par Deutz à Cologne-Mülheim, il conçoit et construit divers prototypes.

**1909.** Le fils d'Ettore Bugatti, Jean, voit le jour le 15 janvier à Cologne. À Noël, la famille Bugatti déménage à Molsheim, en Alsace, où Ettore s'installe à son compte dans une usine de teinturerie désaffectée.

**1910.** Une fois les premières machines-outils livrées à la fin janvier et après l'embauche par Friderich, l'assistant de longue date d'Ettore, des spécialistes nécessaires, cinq voitures sont construites et immédiatement vendues. Au cours de la même année, Friderich commence à courir en compétition pour Bugatti. Après avoir remporté une seconde place dans la course de côte de Gaillon en octobre, Bugatti devient un adversaire à prendre au sérieux.

**1911.** S'en suit une série de victoires en compétition automobile, et notamment par une sensationnelle deuxième place au classement général du Grand Prix de France. L'usine emploie alors 65 personnes. La même année, Bugatti passe un contrat avec Peugeot portant sur la fabrication de la Bébé Peugeot, la Bugatti Type 16. 3000 exemplaires de ce véhicule sont fabriqués. Il devient ainsi la Bugatti qui aura été fabriquée en plus grand nombre.

**1914-1918.** En raison de la Première Guerre mondiale, la production de la Type 13 à Molsheim cesse. Bugatti conçoit à la place des moteurs d'avion pour les gouvernements français et américain. Il peut ainsi utiliser, après la guerre, l'argent que lui rapportent les contrats de licence pour étendre la production à Molsheim. L'usine a bien survécu à la guerre et le programme de fabrication de Bugatti se révèle parfaitement adapté à l'avènement de l'époque dorée des années vingt en France.

**1921.** Quatre Bugatti Type 13 remportent, lors du Grand Premio Voiturette de Brescia, les quatre premières places. Par la suite, tous les modèles 16 soupapes de Bugatti se verront adjoindre à leur désignation le nom de la ville de Brescia.

**1922.** La première voiture de course à 8 cylindres de Bugatti est construite. La Type 29/30 présente une carrosserie révolutionnaire en forme de cigare et est équipée de freins hydrauliques. Le « cigare » arrive troisième lors du Grand Prix de l'A.C.F. à Strasbourg. Au cours de la même année, la production est à nouveau augmentée. Les effectifs atteignent presque les 1000 personnes.

**1923.** Lors du Grand Prix de l'A.C.F. à Tours, une autre carrosserie de Bugatti, très profilée et dotée de roues carénées, fait sensation. La Type 32 se caractérise par un empattement très court et la presse la surnomme le « Tank ».

**1924.** La Type 35 fait ses débuts et devient – même si elle n'a pas remporté le Grand Prix de France lors de sa première participation au Grand Prix de l'A.C.F. à Lyon – la voiture de course de Bugatti au palmarès le plus prestigieux. Avec plus de 2000 victoires, elle domine la compétition pendant près d'une décennie et participe non seulement à des courses automobiles, mais devient également l'une des premières super voitures de sport à succès que l'on voit circuler en dehors des circuits.

**1926.** Jeune concepteur, Ettore Bugatti rêvait déjà de construire l'automobile la meilleure, la plus luxueuse et la plus élégante de tous les temps. La première guerre mondiale l'empêche de réaliser son projet. Grâce aux victoires remportées en compétition et au succès des ventes de la Type 35, il peut enfin réaliser son rêve en 1926. Avec sa Type 41 « Royale », il conçoit l'automobile la plus chère de tous les temps. Le moteur de 8 cylindres se caractérise par une cylindrée de 12,7 litres et une puissance de 300 chevaux. Le bouchon du radiateur est orné d'un éléphant créé par Rembrandt Bugatti. Ce véhicule légendaire arrive sur le marché juste au moment où la crise économique mondiale éclate. Seuls six exemplaires de la « Royale » seront construits au total.

**1931-1934.** La créativité d'Ettore Bugatti ne connaît pas de limites. Après avoir, en 1931, remporté le marché pour la construction d'un nouvel autorail à grande vitesse en France, il l'équipe de ses moteurs de Royale, et devient ainsi le « père » de l'actuel TGV. Simultanément, il sort la Type 57, une élégante routière. Vendue à quelques 700 exemplaires, elle sera le dernier de ses grands succès.

**1936.** Bugatti fabrique la Type 57SC « Atlantic », un projet de Jean, le fils d'Ettore. Avec ses proportions insolites et son arête rivetée courant sur le pavillon (appelée spine en anglais), elle constitue la voiture la plus étonnante de l'avant-guerre. Seuls quatre exemplaires de ce véhicule ont été construits, dont deux existent toujours dans leur état d'origine.

**1937.** Avec la première victoire aux 24 Heures du Mans de Jean-Pierre Wimille et Robert Benoist, au volant d'une Type 57G carrossée en Tank, Bugatti renoue avec sa glorieuse époque des années vingt.

**1939.** Bugatti remporte à nouveau les 24 Heures du Mans avec une seule Type 57C Tank engagée dans la course, pilotée par Jean-Pierre Wimille et Pierre Veyron. Ce sera la dernière grande victoire de Bugatti. Quelques semaines plus tard, le 11 août, Jean, le fils d'Ettore et son successeur désigné, trouve la mort lors d'essais au volant de ce même véhicule, vainqueur du Mans. Trois semaines après, la Seconde Guerre mondiale éclate.

**1947.** Après la guerre, les timides tentatives de reprise de la production à Molsheim échouent du fait du manque de moyens financiers. Ettore Bugatti décède le 21 août 1947 à l'âge de 66 ans des suites d'une pneumonie dans un hôpital militaire parisien. Environ 7900 véhicules ont été construits au total sous son égide.

**Années 1950.** Les projets menés sous la direction du fils d'Ettore Bugatti, Roland Bugatti, ne connaissent pas beaucoup de succès. En dépit d'un grand nombre d'idées de nouveaux types de voitures, aucune production particulière n'a lieu, excepté pour la Type 73, la 101 et la voiture de course Type 251.

**1963.** La société Bugatti et l'usine sont finalement rachetées par Hispano Suiza. À partir de là, des trains d'atterrissage d'aéronef et autres sous-ensembles sont construits à Molsheim. Bugatti continue de s'occuper de la fabrication des pièces de rechange des véhicules d'avant-guerre de ses clients. En 1968, Hispano Suiza est rachetée par le Groupe Snecma, si bien que Messier vient également s'installer au site de Molsheim. La fabrication de pièces d'avion fusionne et prend le nom de Messier-Bugatti.

**1987.** L'entrepreneur italien Romano Artioli rachète à Messier-Bugatti les droits de la marque Bugatti et érige à Campogalliano, près de Modène, une nouvelle usine, où il prévoit de construire une nouvelle super voiture de sport Bugatti.

**1991.** La nouvelle super voiture de sport EB 110 est présentée à Paris le 15 septembre à l'occasion du 110<sup>ème</sup> anniversaire d'Ettore Bugatti.

**1995.** Après avoir construit seulement 140 Bugatti EB 110, la Bugatti Automobili SpA fait faillite. L'étude de style EB 112, à la conception de laquelle Giorgetto Giugiaro (Italdesign) a collaboré, ne parvient pas au stade de la production.

**1998.** Volkswagen rachète les droits de la marque et présente lors du Mondial de l'Automobile de Paris la EB 118 : un coupé quatre places, deux portes, portant également la griffe de Giorgetto Giugiaro (Italdesign). « 118 » signifie ici « concept-car n°1 et 18 cylindres ».

**1999.** En mars, l'étude de style EB 218, une berline quatre portes, est exposée au Salon international de l'Automobile à Genève. En septembre, la super voiture de sport 18/3 « Chiron » à moteur central peut être admirée au Salon Automobile de Francfort. Simultanément, une autre super voiture de sport voit le jour. Cette voiture, baptisée EB 18/4, est présentée cinq semaines plus tard au Tokio Motorshow 1999.

**2001.** Le concept-car EB 16/4 Veyron, proche de la série, est exposé au Salon Automobile de Francfort. Avec une puissance de 1000 chevaux, huit litres de cylindrée et quatre turbocompresseurs, la Veyron 16.4, qui porte le nom du coureur automobile Pierre Veyron, devient la base de départ de la version de série du même nom lancée en 2005.

**2005.** Une fois l'« atelier » achevé à Molsheim, la production de la Veyron débute. Le nouveau site est inauguré solennellement le 3 septembre. La production de la Veyron est limitée à 300 exemplaires. Les critères techniques du Groupe, soit construire une super voiture de sport de plus de 1000 ch dont la vitesse de pointe dépasse les 400 km/h, ont été concrétisés. Chacune de ces valeurs se situe en dehors de l'éventail de performances réalisé jusqu'alors dans l'industrie automobile.

**2006.** La livraison de la première Veyron s'effectue en avril.

**2007.** La centième commande de la Veyron est enregistrée en juin. Le modèle spécial de la Bugatti Veyron 16.4 « Pur Sang » est présenté au Salon Automobile de Francfort. 24 heures après sa première mondiale, la veille de la première journée de presse, les cinq exemplaires prévus sont déjà vendus.

**2008.** À l'occasion du 78<sup>ème</sup> Salon International de l'Automobile de Genève, Bugatti et Hermès présentent le résultat de leur collaboration, la Bugatti Veyron Fbg par Hermès. En association avec les artisans d'art d'Hermès, Gabriele Pezzini, styliste chez Hermès, a magnifié la personnalité de la Veyron avec les moyens stylistiques de la fameuse maison parisienne. Le modèle spécial allie à la perfection les exigences techniques et esthétiques d'Émile Hermès et d'Ettore Bugatti.

**2008.** En août, Bugatti présente la version décapotable de la Veyron, le modèle Grand Sport, au Concours d'Élégance de Pebble Beach, USA. La Grand Sport est limitée à 150 exemplaires. Le numéro de châssis 1 est adjugé aux enchères pour 3,2 millions de dollars américains par la maison Gooding & Company.

**2009.** En septembre, la société Bugatti fête son centenaire. À cette occasion, Bugatti présente, lors du concours d'élégance à la Villa d'Este en Italie, quatre modèles spéciaux de la Bugatti Veyron, qui rappellent la Type 35 et le glorieux passé de Bugatti en compétition. La livrée des quatre modèles spéciaux reprend – tradition oblige – les couleurs de compétition des pays correspondants : bleu pour la France, rouge pour l'Italie, vert pour l'Angleterre et blanc pour l'Allemagne. Les quatre modèles ont chacun un « aïeul » direct, sous forme d'une Bugatti Grand Prix, et quatre pilotes de compétition comme parrains : Jean-Pierre Wimille pour la Veyron bleue, Achille Varzi pour la rouge, Malcolm Campbell pour la verte et Hermann zu Leiningen pour la blanche.

**2010.** Le 26 juin, la Bugatti Veyron 16.4 Super Sport remporte, avec 431,02 km/h, le record du monde de vitesse des voitures de sport de série. À la mi-août, l'édition du véhicule détenteur du record du monde est présentée au public international lors du Concours du Quail Lodge, à Pebble Beach.

**2011.** La trois-centième commande de la Veyron est enregistrée en juin : il s'agit d'un modèle Super Sport. La dernière Veyron est vendue à un client européen et l'histoire à succès de la série, limitée à 300 exemplaires, de la super voiture de sport et de sa grande sœur plus véloce Super Sport s'achève en beauté.

**2011.** Bugatti présente au salon international de l'automobile de Francfort la Bugatti Grand Sport « L'Or Blanc », une œuvre d'art automobile, qui est le fruit de la coopération avec la Manufacture royale de porcelaine de Berlin.

**2012.** Bugatti présente la Grand Sport Vitesse, un roadster développant 1200 ch, au Salon International de l'Automobile de Genève.

**2012.** En décembre, Bugatti présente à la Rubell Family Collection, lors de l'exposition « Art Basel Miami Beach », l'œuvre d'art la plus rapide du monde, la Bugatti Grand Sport Venet – créée par l'artiste français Bernar Venet.

**2013.** En avril, la Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse réalise, toit ouvert, une vitesse de pointe de 408,84 km/h et devient ainsi la voiture de sport de série décapotable la plus rapide au monde. Avec le record du monde de la Bugatti Veyron 16.4 Super Sport remporté en 2010, Bugatti détient donc deux records du monde. La Vitesse World Record Car Edition, créée tout spécialement pour ce record et limitée à huit véhicules, est présentée peu de temps après au public mondial à l'occasion du salon automobile à Shanghai.

**2013.** En août, lors de la Monterey Car Week à Pebble Beach en Californie, Bugatti dévoile une série de nouvelles éditions baptisées « Les Légendes de Bugatti » (Bugatti Legends). Au travers de cette nouvelle série, la prestigieuse marque française rappelle les noms qui ont caractérisés la marque Bugatti et qui ont participé à la constitution du mythe de la marque. En guise de lancement de cette série, c'est la célébrité Jean-Pierre Wimille – dont la personnalité est intimement liée à la marque Bugatti - qui a été choisi en vue de commémorer le 90ème anniversaire de la course des 24 Heures du Mans. M. Wimille a, à deux reprises, mené la marque Bugatti à la victoire. L'édition « Jean-Pierre Wimille » est pour la première fois présentée au monde entier lors du weekend The Quail / Pebble Beach. Ce sont au total six éditions spécifiques des « Légendes » que Bugatti compte construire d'après le modèle de la Bugatti Grand Sport Vitesse, et qui seront présentées au cours des douze prochains mois.

**2013.** Au salon international de l'Automobile à Francfort (IAA), Bugatti présente la seconde édition de la série des « Légendes », rendant ainsi honneur au fils aîné d'Ettore Bugatti - fondateur de la marque Bugatti - Jean Bugatti, et à sa création la plus connue : le Type 57SC Atlantic. Par ailleurs, et comme toutes les « Légendes », le modèle Grand Sport Vitesse « Jean Bugatti » est limité à trois exemplaires.

**2013.** Bugatti présente sa nouvelle collection Brand Lifestyle à l'occasion de la Semaine de la mode de Milan. Deux lignes de vêtements et d'accessoires vont voir le jour sous le slogan « Art, Forme, Technique » : « Ettore Bugatti » et « Extreme Performance ». Ces lignes sont complétées par un programme « sur mesure » proposé en exclusivité aux clients de Bugatti. Dans les cinq années à venir, il est prévu de mettre en place un réseau de commercialisation international qui comptera jusqu'à 35 boutiques monomarque exclusives, dans les grandes métropoles mondiales de la mode et du luxe.

**2013.** La Bugatti Veyron se voit décerner en septembre par les lecteurs et l'équipe de la rédaction du magazine automobile britannique « Top Gear » (BBC) le titre de « meilleure voiture des 20 dernières années ». Plus de 50 véhicules étaient en lice. Plus de 100 000 lecteurs ont voté.

**2013.** Lors du Dubai Motor Show, Bugatti présente en novembre le troisième véhicule de son édition « Les Légendes de Bugatti » (Bugatti Legends). Il a été créé en l'honneur de Meo Costantini, un ami intime du fondateur de la société, Ettore Bugatti. En tant que directeur de longue date de l'équipe de l'usine, Costantini a participé à des courses et a gagné deux fois la Targa Florio à bord d'une Bugatti Typ 35, l'une des voitures de course ayant remporté les plus grands succès de tous les temps.

**2013.** La 400e Veyron est vendue en décembre. Il s'agit d'une Grand Sport Vitesse « Jean-Pierre Wimille », qui va être livrée au Moyen-Orient. La production de la Veyron et de ses déclinaisons étant limitée à 450 exemplaires au total, 50 véhicules seulement sont donc encore disponibles.

**2014.** En Mars à l'occasion du Salon automobile de Genève, Bugatti présente le quatrième modèle de l'édition exclusive « Les Légendes de Bugatti », qui rend hommage à Rembrandt Bugatti. Rembrandt Bugatti était le frère du fondateur de l'entreprise, Ettore et l'un des sculpteurs les plus importants du XXe siècle. Parmi ses oeuvres les plus connues figure la sculpture d'un éléphant dansant, qui décore le bouchon de radiateur de la Bugatti Type 41 « Royale » et qui est devenue le symbole de la marque. Les trois véhicules des légendes Vitesse „Rembrandt Bugatti“ ont été vendues pendant le salon. Ainsi les douze véhicules des quatre éditions des légendes sont officiellement vendues.

**2014.** En Avril à l'occasion du salon international de l'automobile de Pékin « Auto China Beijing » Bugatti présente le cinquième modèle de l'exclusive édition des Légendes « Les Légendes de Bugatti ». Cette légende-Bugatti rend hommage à la type 18 « Black Bess », la voiture de sport la plus rapide de son temps, ainsi qu'à son propriétaire, le pionnier de l'aviation Roland Garros et porte le nom de « Black Bess ».

**2014** En Août, Bugatti célèbre la première mondiale de la légende-Bugatti « Ettore Bugatti » sur le site de Pebble Beach en Californie. Le sixième et dernier modèle de l'édition « Les Légendes de Bugatti » est dédié à Ettore Bugatti, fondateur et patron de la marque. Le modèle historique est la Type 41 Royale. En effet, à l'occasion de l'aboutissement de la série, Bugatti révéla, pour la première et l'unique fois, l'ensemble des six modèles. Avant même le dévoilement du modèle « Ettore Bugatti », les 18 véhicules de l'édition sont vendus.

**2014.** En Novembre Bugatti ouvre sa première boutique Lifestyle au monde à Londres. Un an après les débuts réussis de sa collection Lifestyle à Milan, il s'agit de la prochaine grande étape de la stratégie d'extension de marque du constructeur français de super-voitures de sport.

**2015.** En Février la marque Bugatti atteint l'objectif le plus important de son histoire : la 450<sup>ième</sup> et ainsi la dernière Veyron a été vendue. Aucun autre constructeur automobile n'a réussi jusqu'à présent à commercialiser un produit synonyme de performances techniques inégalées et de luxe absolu de manière similaire, que ce soit en quantité et en prix. Un chapitre sans précédent dans l'histoire de l'automobile vient d'atteindre son point culminant.

**2015.** À l'occasion du Salon automobile de Genève, Bugatti présente en première mondiale la Veyron avec le numéro de châssis « 450 », la Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse « La Finale ».

**2015.** Bugatti est représentée dans 19 pays par 30 concessionnaires et partenaires SAV, affirmant ainsi sa présence dans les régions d'Europe, d'Amérique du Nord et du Sud, du Moyen-Orient, ainsi qu'au Japon, à Singapour et en Chine.

**Interlocuteurs pour les demandes de médias :**

Manuela Höhne  
Head of Communications  
Bugatti Automobiles S.A.S.  
Tél : +49 5361 9 15508  
Mobile : +49 152 588 891 67  
E-mail : [manuela.hoehne@bugatti.com](mailto:manuela.hoehne@bugatti.com)

Marie-Louise Fritz  
Communications  
Bugatti Automobiles S.A.S.  
Tél : +49 5361 9 15513  
Mobile : +49 152 577 054 58  
E-mail : [marie-louise.fritz@bugatti.com](mailto:marie-louise.fritz@bugatti.com)