

DOSSIER DE PRESSE

CITÉ DE L'AUTOMOBILE | MULHOUSE



INCOMPARABLES BUGATTI

19 JUIN | 03 NOV. 2019



Bugatti Divo © Bugatti Automobiles S.A.S

SOMMAIRE

Page 4

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Page 6

LES MODÈLES DE L'EXPOSITION

Page 14

LES OBJETS D'ART

Page 16

BIOGRAPHIES

Page 22

REPÈRES CHRONOLOGIQUES

Page 26

L'ÉQUIPE DU PROJET ARTISTIQUE

Page 27

LA CITÉ DE L'AUTOMOBILE - COLLECTION SCHLUMPF

Page 28

« MY VEYRON EXPERIENCE » : PILOTEZ UNE BUGATTI VEYRON

Page 29

LES ANIMATIONS À LA CITÉ DE L'AUTOMOBILE

Page 30

L'UNIQUE BUGATTI CHIRON EN LEGO À LA CITÉ DE L'AUTOMOBILE

Page 31

CULTURESPACES, PRODUCTEUR ET RÉALISATEUR DE L'EXPOSITION

Page 32

VISUELS DISPONIBLES POUR LA PRESSE

Page 33

INFORMATIONS PRATIQUES

Page 34

CULTURESPACES, PRODUCTEUR ET RÉALISATEUR DE L'EXPOSITION

Page 35

VISUELS DISPONIBLES POUR LA PRESSE

Page 36

INFORMATIONS PRATIQUES

**CITÉ DE L'AUTOMOBILE - MUSÉE NATIONAL COLLECTION SCHLUMPF
- MULHOUSE**

INCOMPARABLES BUGATTI

19 JUIN - 3 NOVEMBRE 2019

En 2019, Bugatti fête ses 110 ans. Une histoire riche et haute en couleurs pour la marque automobile française, fondée en Alsace en 1909 par Ettore Bugatti qui se distingue à la fois par son design et par son innovation d'ingénierie. Cet été, la Cité de l'Automobile de Mulhouse rend légitimement hommage à la créativité hors du commun de la famille Bugatti et au tempérament hors norme des voitures portant ce nom.

L'exposition présente supercars contemporaines et bolides historiques, entre passé glorieux et futur audacieux dont la plupart n'ont jamais été exposés dans un musée. Des objets uniques, des archives rares, et des véhicules exceptionnels mettent en perspectives les influences et les rapports intimes entre les membres de la famille Bugatti, puis les acteurs successifs de cette saga industrielle, pour illustrer l'identité unique des voitures les plus spectaculaires de l'histoire de l'automobile, de la légendaire « Royale » à nouvelle Bugatti Divo.

*« Ce qui a déjà été inventé appartient au passé,
seules les innovations sont dignes d'intérêt »*

Ettore Bugatti

Depuis qu'Ettore Bugatti, alors âgé de 17 ans, a créé en 1898 sa première composition technique, il n'a eu de cesse de poursuivre avec passion un seul objectif : développer le véhicule parfait.

« Rien n'est trop beau, rien n'est trop cher. »

Ettore Bugatti

Dès ses origines, la marque Bugatti se caractérise par ses voitures performantes au dessin unique et à la philosophie inspirée très personnelle. Fondée en 1909 par Ettore Bugatti, dessinateur industriel issu d'une famille d'artistes, l'entreprise qui a brillé en compétition est aujourd'hui réputée pour ses voitures élégantes et exclusives. De tout temps, la marque a élaboré les voitures routières les plus rapides et la Bugatti Veyron, atteint, dès 2005, les 407 km/h.

« Le dessin n'est rien sans la perfection dans l'exécution. »

Ettore Bugatti

La Cité de l'Automobile de Mulhouse, abritant la plus importante collection Bugatti au monde, rend hommage à la marque française en ouvrant exceptionnellement ses portes à des créations récentes et contemporaines de l'usine de Molsheim, au premier rang desquelles la **Bugatti Divo**, mais aussi les modèles **Veyron**, **Galibier**, **Chiron** ou **EB 110**, pour leur permettre de dialoguer librement avec les figures majeures de sa collection, telles la **Bugatti « Royale »** coupé Napoléon, une rare Bugatti **Type 57 S « Atalante »**, **Type 32 « Tank »**, **Type 51 de Grand Prix**, ou la très rare voiture de course **Type 251**.

La présentation suit un ordre chronologique, mettant en lumière la pensée et le travail de cinq figures de l'histoire de la marque française. **Ettore Bugatti**, le fondateur, porté par l'héritage artistique de son père, **Carlo Bugatti**, et entouré de la créativité de son frère, le sculpteur **Rembrandt Bugatti**. Puis, **Jean Bugatti**, le premier fils d'Ettore Bugatti qui aurait eu, lui-aussi, 110 ans cette année. Sa personnalité, son audace et sa vision futuriste se confondent avec l'identité de Bugatti. Sous sa direction naissent des voitures aussi novatrices par leur conception et leur apparence que spectaculaires par leurs performances, jusqu'à son décès brutal, peu avant la Seconde Guerre mondiale. **Roland Bugatti** prendra la relève dans les années 50, non sans panache. Puis, il faudra attendre 1991 et la renaissance de Bugatti, grâce à la passion créatrice de l'entrepreneur italien **Romano Artioli**. Depuis 1998, Bugatti est revenu sur le devant de la scène automobile mondiale, à la place que la marque mérite, notamment grâce à la démarche visionnaire de **Ferdinand Piëch**. L'exposition permet une approche transversale de ces cinq périodes.

L'occasion de constater les influences croisées au sein de ces figures et de comprendre les évolutions stylistiques de la marque à travers cinq thèmes représentant la création Bugatti sous ses formes multiples : la forme, la puissance, le luxe, l'art et l'art de vivre. Les étonnants meubles, telle que la célèbre Chaise Cobra de 1902, de Carlo Bugatti, architecte, ébéniste et inventeur visionnaire, seront exposés. Les visiteurs découvriront également les bronzes souples de Rembrandt Bugatti qui ont les honneurs de nombreuses expositions et musées dans le monde entier. Des objets et œuvres d'art qui influencent encore les créateurs contemporains et le monde automobile d'aujourd'hui.

L'exposition dont le commissariat général est confié au conservateur du Musée de l'Automobile Richard Keller, plonge au cœur de la marque et de ses créateurs en révélant leurs talents et créations encore inégalés.

Commissariat : Richard Keller, commissaire général et Frédéric Brun, commissaire associé.

LES MODÈLES DE L'EXPOSITION

Les véhicules présentés, comme les œuvres d'art et les objets exposés, dessinent des correspondances à travers les âges, des liens intrinsèques entre toutes les Bugatti, des lignes de forces et arguments de cohérence.

L'exposition confronte cinq Bugatti légendaires au passé glorieux face aux cinq modèles du présent fougueux.

Superlative, la nouvelle **Bugatti DIVO (2019)** établit par ses audaces esthétiques et mécaniques une correspondance avec la **Bugatti Type 32, dite « Tank de Tours » (1923)**, l'une des premières voitures conceptuelles en compétition.

La **Bugatti CHIRON (2016)**, la super voiture de sport la plus puissante, la plus rapide, et la plus exclusive de l'histoire de Bugatti, porte haut le patronyme du pilote monégasque Louis Chiron, l'une des grandes figures qui ont établi la réputation de Bugatti, la marque aux 1000 victoires. Surnommé « Le vieux Renard », il était aussi réputé pour son élégance raffinée que pour ses stratégies en course, notamment au volant de sa fabuleuse **Bugatti Type 51**, apogée du célèbre type 35, avec laquelle il remporta, notamment, le Grand Prix de l'ACF et le Grand Prix de Monaco en 1931.

Aboutissement d'un rêve, la **Bugatti VEYRON** concrétisait en 2005 la volonté du Dr Ferdinand Piëch de faire renaître la marque française au standard de qualité et de performance qu'elle mérite. Avec ses moteurs de plus de 1000 cv, la Veyron devient la routière la plus rapide, homologuée à 407km/h. Des exemplaires très exclusifs seront signés par l'artiste plasticien Bernar Venet ou le pianiste Lang Lang. Si cette voiture de grand sport met à l'honneur le nom de Pierre Veyron, le pilote français qui offrit à Bugatti la victoire aux 24 Heures du Mans en 1939, entre bien d'autres lauriers, elle offre de nombreuses correspondances avec l'une des plus belles créations de Jean Bugatti : l'Atalante.

En 1932, en pleine période Art Déco, la **Bugatti Type 57 SC Atalante** est aussi un défi. Surbaissée et profilée avec aérodynamique, ce coupé de grand sport est animé par un moteur suralimentée de 210 cv affichant une vitesse de pointe de 210 km/h. Le voyage ne manque pas d'allure.



Croquis de conception, Type 35 / Type 57SC
© Bugatti Automobiles S.A.S

La **Bugatti EB110** est une preuve que le Phénix renaît toujours de ses cendres. Qui pouvait croire Bugatti oublié ? Grâce à l'enthousiasme de l'homme d'affaire italien Romano Artioli, Bugatti revient dans la lumière, le 15 septembre 1991 sous la Grande Arche de la Défense, avec un modèle dont le nom de baptême fait directement référence au 110^e anniversaire de la naissance d'Ettore Bugatti. Une voiture qui sera même engagée aux 24 Heures du Mans, faisant renouer Bugatti avec la compétition. La marque fondée par Ettore Bugatti ne s'était pourtant pas arrêtée avec lui. À sa disparition, en 1947, son fils Roland Bugatti reprend le flambeau et tente de remettre la marque française sur le devant de la scène. La **Bugatti 251** portait cette ambition. Pilotée par Maurice Trintignant, cette monoplace de Formule 1, engagée au Grand Prix de France sur le circuit de Reims en 1956, marquera le dernier engagement de la famille Bugatti en compétition; une histoire qui sera reprise par la EB 110.

« Rien n'est trop beau, rien n'est trop cher », proclamait Ettore Bugatti.

Consécration de son ambition, la **Bugatti type 41 « Royale »** ne fut produite qu'à 6 exemplaires entre 1926 et 1933. C'était la voiture la plus extraordinaire de son temps, la plus rapide et la plus chère des voitures de prestige de cette époque.

Le coupé Napoléon, voiture personnelle du Patron, et véhicule emblématique des collections de la Cité de l'Automobile, en témoigne. Symbolique des inspirations de Bugatti, sa carrosserie réalisée par son fils Jean évoque les élégances hippomobiles et les lignes modernistes des créations de Carlo Bugatti. Elle est couronnée d'un bouchon de radiateur inspiré par Rembrandt Bugatti. Son moteur 8 cylindres de 12 763 cm³, délivrant 300cv permettait à cette auto de près de 6 mètres et 3 tonnes d'atteindre les 200 km/h. L'une des premières limousines sportives de luxe de l'histoire de l'automobile.

Un rêve d'exclusivité mis au service du confort incarné également par la **Bugatti GALIBIER 16C**, en 2009. Cette berline ne devrait pas craindre les routes difficiles, comme celles conduisant au col du Galibier, nom que Jean Bugatti avait déjà attribué à ses berlines Bugatti 57 dans les années 30. Avec ses quatre portes et son intérieur raffiné, ce concept-car proposait un moteur dérivé de la Veyron développant 800cv pour dépasser les 370 km/h. Comme la Royale, elle est une synthèse de l'art automobile incomparable développé par Bugatti.



Croquis de conception, Bugatti Royale /
Bugatti EB110
© Bugatti Automobiles S.A.S



Bugatti Type 32 « Tank de Tours », 1923

Moteur 8 cylindres en ligne (Bugatti Type 30) de 1991 cc. 90 cv. 650 kg. Profilée et aérodynamique, la Bugatti Type 32, spécialement conçue pour le Grand Prix de l'Automobile Club de France 1923, est une révolution technique et stylistique. Minimaliste

et fonctionnaliste, sa forme inédite, profilée et surbaissée emprunte au modernisme à une forme de beauté mathématique. Pour les journalistes présents, elle évoque les véhicules blindés qui se sont imposés durant la Première Guerre mondiale, et ils la surnomment « Tank ».

Son moteur Deux Litre (1991 cm³) avec 3 soupapes par cylindre et arbres cames en tête sur 9 paliers en fait une machine de course efficace.

Au volant de la voiture n°6, le pilote Ernst Friedrich remporte la 3^{ème} place de l'épreuve courue sur le circuit de Tours, et la voiture gardera le surnom de « Tank de Tours ».



Bugatti Type 51, 1931

Moteur 8 cylindres en ligne de 2261cc. 190CV. 230 km/h. 780 kg

Encouragé par son fils Jean, Ettore Bugatti conçoit en 1931 la voiture de course devant succéder à la Type 35, maintes fois victorieuse. Plus puissante, elle va continuer d'offrir un palmarès

étouffé de victoires à l'usine de Molsheim. Achile Varzi remporte le Grand Prix de Monaco en 1933, René Dreyfus le Grand Prix de Belgique l'année suivante, Maurice Trintignant entame à son volant sa brillante carrière, en 1938. Il n'a alors que 21 ans. Mais l'un des noms les plus célèbres attachés à cette voiture de course reste celui du pilote monégasque Louis Chiron (1899-1979). Connu pour son élégance vestimentaire, avec notamment un foulard à poids, son art de la tactique en course le fera surnommer « Le vieux Renard ». Aux commandes de la Bugatti Type 51, il remporte, notamment, les Grands Prix de France et de Monaco en 1931 et le Grand Prix de Tchécoslovaquie en 1932 et 1933.



Bugatti Type 41 « Royale », Coupé Napoléon, 1933

Moteur 8 cylindres en ligne. 12763cc.
300CV. 200km/h. 3125 kg.

Plus qu'une automobile, la Bugatti Royale, est la concrétisation d'une volonté, l'aboutissement d'un rêve. Ettore Bugatti l'a conçue à sa mesure :

immense et ambitieuse. Dévolue aux têtes couronnées et aux puissants de ce monde, la Type 41 prend la dénomination de Royale. Construite entre 1926 et 1933, elle ne sera produite qu'en 6 exemplaires ; Réputée comme la voiture la plus exclusive, la plus grande, la plus puissante, la plus fiable et aussi la plus chère de son temps. Vendue 660 000 francs de l'époque, elle était trois fois plus chère que les modèles de la concurrence. Mais pour le Patron « rien n'est trop beau, rien n'est trop cher ». Le Coupé Napoléon, dit aussi « Coupé du Patron », sera sa voiture personnelle. Certaines des carrosseries des autres exemplaires, comme le roadster Esders de 1932, sont dessinées par Jean Bugatti, d'autres par de grands carrossiers, comme Park Ward ou Charles Weymann ou Henri Binder. Le bouchon de radiateur, « l'éléphant dansant », symbolisant la vitesse de cette limousine de grand luxe de 6 mètres de long, est une sculpture de l'artiste Rembrandt Bugatti.



Bugatti Type 57SC « Atalante », 1937 Moteur 8 cylindres en ligne. 3257cc. 210CV. 215 km/h

Avec l'Atalante, Jean Bugatti a apporté, en pleine période Art Déco, sa contribution à la définition moderne du coupé de Grand Tourisme. Capable de propulser confortablement ses

occupants à des vitesses élevées durant de longs trajets, elle est la concrétisation d'un art de voyager avec élégance. Sa philosophie est très proche des Bugatti Aérolithe et Atlantic, deux modèles également conçus par le fils d'Ettore Bugatti. Dans sa version « SC », c'est-à-dire surbaissée et compétitive, le coupé aérodynamique Atalante offre des performances sportives inédites pour ce type de voiture à l'époque sans employer la radicalité austère d'une voiture de course. Un mariage de passion entre raffinement et puissance.



Bugatti Type 251 monoplace, 1956

Moteur 8 cylindres en ligne.

2421cc. 230CV. 260km/h

Conçue en collaboration avec l'ingénieur motoriste italien Giocchino Colombo, la Bugatti 251 est l'unique voiture de Formule 1 de l'usine de Molsheim. Elle a été le porte-drapeau

de la marque après la disparition d'Ettore Bugatti, en 1947, grâce à la volonté de son fils Roland Bugatti de poursuivre l'aventure sportive et industrielle, avec les Bugatti Type 101 et 102. Elle a été engagée en course par le pilote français Maurice Trintignant, lors du Grand Prix de France, sur le circuit de Reims, le 18 juin 1956. C'est la dernière course dans laquelle l'usine Bugatti se soit engagée à ce jour. Fait unique dans l'histoire du sport automobile, la marque française compte plus de 1000 victoires à son palmarès.



Bugatti Galibier 16C, 2010

Moteur W16 longitudinal avant.

7993cc. 800CV. 378 km/h

Lors du Salon de l'Automobile de Francfort, en 2010, apparaît cette berline hors du commun, dotée du moteur W16 de la Bugatti Veyron, placé à l'avant, et portant fièrement

une gonade calandre en fer à cheval. Pour son tableau de bord, la manufacture horlogère suisse Parmigiani-Fleurier conçoit une montre amovible, comme autrefois la Bugatti Royale pouvait recevoir au centre de son volant un chronomètre de bord conçu par Breguet. Son compresseur à deux faces peut fonctionner à l'essence ou à l'éthanol. Elle devait aussi recevoir un moteur d'appoint électrique doté de 40 km d'autonomie. Si, par son mariage raffiné de confort et de puissance, cette voiture unique, jamais entrée en production, évoque immédiatement la Bugatti Royale, voulue par Ettore Bugatti, elle trouve aussi des correspondances dans la Bugatti Type 57 Galibier, une création à 4 portes de Jean Bugatti.



Bugatti EB110 SS « Sport Competizione - Le Mans », 1995

**Moteur V12 turbocompressé (4 turbos).
3 449cc. 611cv. 355 km/h**

Pour fêter les 110 ans de la naissance d'Ettore Bugatti, la marque dévoile la EB110 à Paris. Le modèle était capable, avec son V12 de 3,5 litres à quatre

turbos, d'atteindre 355 km/h. C'était, dans les années 1990, une performance hors norme. Entre les mains principalement de Patrick Tambay, l'ancien pilote de Formule 1, et de Gildo Pallanca Pastor, recordman de vitesse sur glace en 1995, cette voiture a participé à plusieurs épreuves de l'International Motor Sports Association. Appelée « Le Rêve Américain », elle est tellement performante que très vite les 24 Heures du Mans furent en ligne de mire. L'aventure tourne court en 1995 lorsque l'usine fait faillite. 126 exemplaires seulement seront produits.



Bugatti Veyron 16.4, 2005

**Moteur W16 longitudinal central
arrière. 7993cc. 1001CV. 415 km/h**

Durant une décennie, entre 2005 et 2015, la Bugatti Veyron a marqué le renouveau de la marque française, appartenant au groupe VAG. Grâce à l'emploi de technologies de pointe, elle incarne les rêves modernes des amateurs de supercar avec plus de 1000 CV, délivrés par un moteur exclusif de 8 litres de cylindrée, avec 16 cylindres placés en W, elle est capable d'offrir une vitesse de pointe de plus de 400 km/h sans renoncer au

confort raffiné d'un luxueux intérieur. Sa conception est fidèle à la philosophie générale de toutes les voitures signées Bugatti. En 2010, l'usine de Molsheim dévoilait la version « Grand Sport », puis en 2011 le modèle « Super Sport », deux évolutions encore plus performantes. La Bugatti Veyron 16.4 Super Sport a battu en 2010 le record du monde de vitesse avec 431,072 km/h.



Bugatti Chiron, 2016

Moteur W16 longitudinal central arrière. 7993 cc. 1500CV. 420 km/h

Supercar voué au grand tourisme, la Bugatti Chiron, lancée en 2016, rend hommage au pilote monégasque Louis Chiron (1899-1979), grande figure de la marque. En août 2017, elle a battu le

record du monde du 0-400-0 km, pilotée par Juan Pablo Montoya, et a été chronométrée à plus de 420 km/h. La Chiron a été déclinée en une version Sport, allégée et encore plus efficace. Une série spéciale « 110 ans Bugatti », limitée à 20 exemplaires, sur la base de la Chiron Sport, marquée d'un drapeau tricolore commémore l'anniversaire de la fondation de la marque par Ettore Bugatti en 1909.



Bugatti Divo, 2018

Moteur W16 longitudinal central arrière. 7993cc. 1500CV. 380km/h

Cette nouvelle hyper-car de la marque française a été « conçue pour les virages », selon Stephan Winkelmann, président de Bugatti. Taillée pour la route et les hautes performances, avec

son moteur à quatre turbos de 1500 CV servi par une boîte 7 vitesses, elle est un outil au service de la maîtrise de la puissance. En plus de ses freins réalisés dans un alliage de carbone, céramique et silicium, elle dispose d'un aileron arrière dynamique pouvant servir d'aérofrein. Elle porte, en hommage à l'histoire de la marque, le nom du pilote français Albert Divo (1895-1966), deux fois vainqueur de la prestigieuse Targa Florio, en 1928 et 1929, au volant d'une Bugatti 35B. Elle n'est produite qu'à 40 exemplaires.



À PROPOS DE LA BUGATTI DIVO

La Divo est une supersportive dotée d'un caractère certes différent de celui de ses devancières, mais dont la filiation Bugatti est identifiable au premier coup d'œil. Équipée du mythique moteur Bugatti W16 de 1 500 ch de puissance et 8 litres de cylindrée, la Divo se distingue par sa maniabilité, sa vivacité en courbe et ses remarquables performances dynamiques sur les tracés sinueux, avec un confort et un luxe dignes des voitures de la marque. Les propriétés aérodynamiques ont été travaillées jusque dans le moindre détail et les réglages du châssis ont été optimisés. La Divo affiche 35 kg de moins sur la balance que le modèle de série Chiron, et offre une déportance accrue de 90 kg. L'accélération latérale a été portée à 1,6 g. Sa vitesse de pointe est limitée à 380 km/h. Les qualités intrinsèques de la voiture sont soulignées par un langage stylistique 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. En effet, la marque de luxe française doit aussi sa renommée à la conception de carrosseries montées sur des châssis existants. 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. La Divo sera construite dès l'année prochaine sur le site de Molsheim, en Alsace, au siège de la marque, là où est produite la Bugatti Chiron. Les premières livraisons aux clients sont prévues pour 2020.

LES OBJETS D'ART

La Cité de l'automobile met également en avant la grande inventivité de la famille Bugatti en présentant des objets rarement exposés, issus pour la plupart de collections particulières : des fines sculptures en bronze de Rembrandt Bugatti à la célèbre chaise Cobra de Carlo en passant par d'autres de ses créations (lustre, trône, sellette) et produits de luxe telle la prestigieuse montre Breguet.



Mere Blesse, 1911
sculpture en bronze avec socle en bois

La chaise « Cobra » : premier manifeste créatif de Carlo Bugatti

Une pièce de mobilier atypique pour son époque se dresse parmi les créations présentées lors de l'Exposition internationale des arts décoratifs de Turin en 1902. Telle un serpent qui danse, une chaise aux inspirations entremêlées, tout à la fois naturaliste et orientaliste, attire les regards au sein d'un ensemble complet de meubles. Cette chaise « Cobra », dont la structure en bois est couverte de vélin, décorée de motifs de cuivre martelé, enluminée d'un léger décor de frêles insectes rouge et or, est l'œuvre d'un jeune artiste audacieux : Carlo Bugatti.

Après avoir « suscité au sein du Jury, non moins que dans le public, les plus vives discussions [...] les disputes les plus ardentes », Carlo Bugatti obtient le Diplôme d'honneur, la plus haute récompense, pour avoir réussi « le premier en Italie à imaginer, et non pas à rêver, un mobilier moderne ».

C'est le premier jalon d'une trajectoire créative qui impressionnera et influencera son fils Ettore.

Le chronographe de bord Breguet n°2023 : une montre royale pour Bugatti

Montre Breguet © courtesy of Artcurial



Au tournant des années 30, Ettore Bugatti souhaite équiper sa fabuleuse « Royale » d'un chronographe. Rien n'est trop beau pour ses clients. Le Patron imagine un système de fixation au centre du volant puis se tourne vers la prestigieuse manufacture Breguet ; laquelle réalisera, en 1932, une série spéciale de neuf montres.

Seul exemplaire connu à ce jour de cette montre, son boîtier en métal chromé de 67 mm de diamètre accueille une complication minutieusement choisie pour le secteur automobile : une échelle tachymétrique. Son cadran crème, comportant l'inscription « Spécial pour Bugatti », est doté des fameuses aiguilles Breguet en acier bleui, dessinées en 1783.

Ce chronographe n° 2023 possède également un totalisateur des minutes situé dans un guichet à 6 heures. Il renferme un mouvement mécanique doté d'une réserve de marche de huit jours dont le remontage s'effectue à l'aide d'une couronne située à 6 heures.

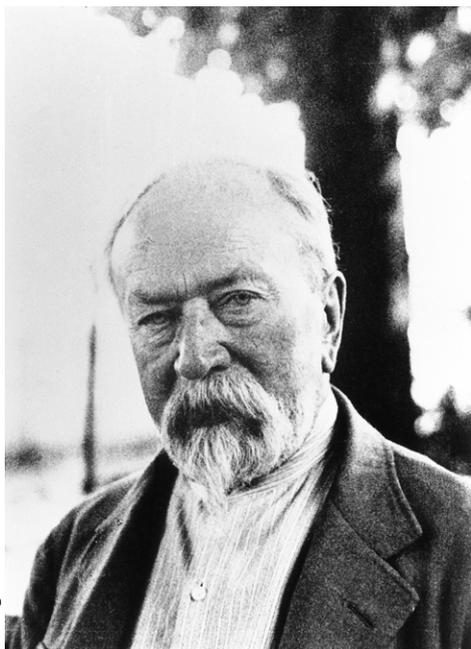
Cette pièce exceptionnelle appartient à la collection du Musée Breguet depuis 2016.



Standing boy, 1906
sculpture en bronze

BIOGRAPHIES

© Bugatti Automobili S.A.S



Carlo BUGATTI

Architecte, créateur, ensembleur et fabricant de mobilier, Carlo Bugatti est né à Milan le 16 février 1856. Père du constructeur automobile Ettore Bugatti et du sculpteur animalier Rembrandt Bugatti, il est aussi le fils de Giovanni Luigi Bugatti, un sculpteur et architecte renommé en Italie. Son style cosmopolite, singulier et libre, influencé par l'art nouveau et par les voyages exotiques en Asie, au Maghreb et en Afrique, se distingue par l'utilisation de bois exotiques, de marqueteries de cuivre, de parchemin et de nacre. Il a aussi créé de l'orfèvrerie. Il débute à Milan vers 1880 après avoir suivi les cours de l'Académie Brera en 1875 et en France.

Il obtient ses premiers succès à Londres en 1888, avant de triompher lors de l'exposition d'art décoratif de Turin en 1902. Il retourne à Paris en 1904, puis se retire à Pierrefonds dans l'Oise en 1910. En 1937, il s'installe à Molsheim, en Alsace, près de l'usine automobile de son fils. Il y meurt le 31 mars 1940.



Ettore BUGATTI

Ingénieur, inventeur, constructeur automobile et pilote, Ettore Arco Isidoro Bugatti est né le 15 septembre 1881 à Milan, dans une famille d'artistes. Il est notamment le fils de l'architecte et ébéniste Carlo Bugatti. Après des études classiques, il fréquente l'Académie des Beaux-Arts de Milan où il étudie la sculpture avec son frère, Rembrandt Bugatti. Mais en 1895, âgé de seulement 14 ans, il modifie le tricycle à moteur qu'il vient de recevoir en cadeau. Ce sera le début d'une passion pour la mécanique et l'ingénierie, qui le conduisent à créer ses propres voitures de course, à devenir pilote, puis à fonder sa marque en 1909 et à s'établir à Molsheim, en Alsace.

Ettore Bugatti épouse en 1907 Barbara Maria Giuseppina Mascherpa. Ils ont deux filles, L'Ébé en 1903 et Lidia en 1907 et deux fils, Jean en 1909, et Roland en 1922. Tous les quatre mourront sans descendance. Barbara décède en 1944 et Ettore Bugatti se remarie en 1946 avec Geneviève Marguerite Delcuze. De ce mariage naissent une fille, Thérèse, et un fils, Michel.

Créateur d'automobiles sportives et luxueuses, pour la course et pour la route, Ettore Bugatti est un perfectionniste amoureux de la beauté sous toutes ses formes. Ses créations, dans tous les domaines, marient technique et esthétisme.

En 1947, Ettore Bugatti meurt d'épuisement des suites d'une congestion cérébrale le 21 août 1947 à l'hôpital américain de Neuilly-sur-Seine, à l'âge de 66 ans. Il a déposé 1 000 brevets et fabriqué, en 37 ans d'activité industrielle, près de 7 500 voitures.

Bugatti, marque automobile française contrôlée par le groupe Volkswagen, aujourd'hui membre du Comité Colbert, est détentrice d'un palmarès sportif de plus de 10 000 victoires et 37 records, ce qui reste inégalé à ce jour.



Rembrandt BUGATTI

Sculpteur animalier, Rembrandt Annibale Bugatti est né le 16 octobre 1884 à Milan. Frère cadet d'Ettore Bugatti, il rencontre de nombreux artistes de renom tels les compositeurs Giacomo Puccini et Leoncavallo, le sculpteur Ercole Rosa et le peintre Giovanni Segantini. Fasciné par le sculpteur Paul Troubetzkoy, Rembrandt Bugatti s'essaie d'abord à la sculpture sur bois. À partir de 1900, il étudie à l'Académie des Beaux-Arts de Milan où il développe une sensibilité particulière et se détache de la figuration pure. Son art singulier et libre, mariant sans doctrine les influences du cubisme, du futurisme et de l'expressionnisme. Au début de la Première Guerre mondiale, Rembrandt devient infirmier volontaire à l'hôpital militaire de la croix rouge d'Anvers. Cette expérience provoque chez l'artiste sensible des dépressions. Il devient malade et connaît de sérieuses difficultés financières. Il se suicide à Paris le 8 janvier 1916, à l'âge de 33 ans.



Jean BUGATTI

Artiste, ingénieur, pilote, inventeur et chef d'entreprise, Jean Bugatti, fils aîné d'Ettore Bugatti, est né le 15 janvier 1909. Il entre très jeune au bureau d'étude de l'usine Bugatti, aux côtés de son père. Il modernise les créations sur le plan technique. En 1936, « le Patron » lui laisse volontairement la direction de l'entreprise qui emploie alors plus de 1000 personnes. Sous l'autorité de Jean Bugatti, âgé seulement de 26 ans, naissent les moteurs à deux arbres à cames. Jean Bugatti dirige l'étude et la construction de canots de course et de l'avion des records.

Styliste de talent, Jean Bugatti dessine une centaine de carrosseries les plus élégantes, dont plusieurs chefs-d'œuvre avérés : La Bugatti Royale « coupé du patron », la Bugatti « Royale » d'Henry Esders, la Bugatti T46 « Petite Royale », semi-profilée, le Roadster type 55, les coupés Bugatti Aérolithe et Bugatti Atlantic sur châssis Type 57.

Ettore Bugatti ayant interdit à son fils d'être pilote, Jean Bugatti se console en assurant les essais des prototypes et des voitures de course. C'est le 11 août 1939, à 10 heures du soir, que Jean Bugatti affine à grande vitesse sur une route gardée à Duppigheim, les réglages d'un tank 57-G qui doit participer au Grand Prix de la Baule. Un cycliste lui barre la route et, pour l'éviter, il percute un platane. C'est à l'âge de 30 ans et à 10 km à l'est de l'usine de Molsheim-Dorlisheim que Jean Bugatti perd la vie. C'est un drame pour son père et pour l'usine Bugatti qui ne s'en remettent pas. À bien des égards, Jean Bugatti, connu pour sa créativité et son élégance raffinée, a personnifié et poussé jusqu'à la perfection le luxe automobile français dont rêvait son père.

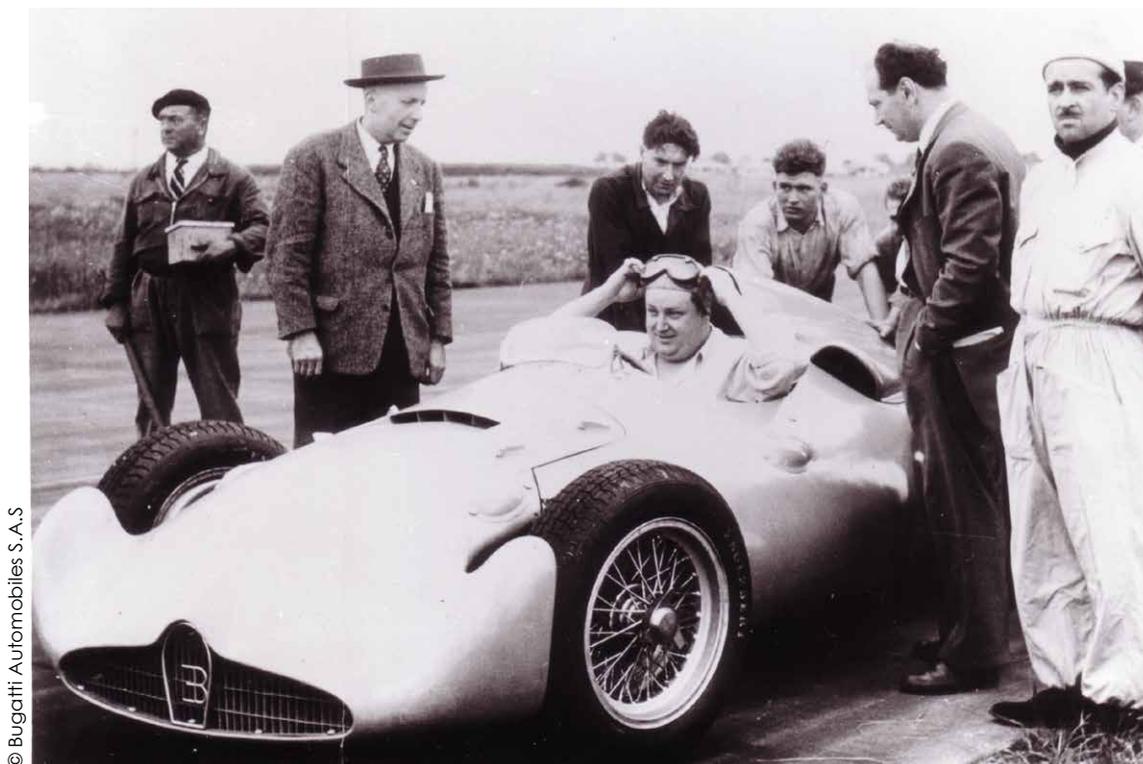


Roland BUGATTI

Fils d'Ettore Bugatti, Roland Bugatti est né le 23 août 1922 à Dorlisheim en Alsace. Après une enfance heureuse à l'usine paternelle de Molsheim, où il développe son goût de l'automobile avec la Bugatti Type 52, dite « Bébé », électrique, conçue pour lui lorsqu'il était enfant.

À cause de la mort accidentelle de son frère Jean, il hérite de manière prématurée de l'usine Bugatti, en 1939. Il n'a que 17 ans. Ettore Bugatti sort alors de sa retraite. En 1947, lorsque Ettore Bugatti meurt, Roland n'a que 25 ans. Avec le fidèle Pierre Marco, ancien pilote promu directeur général de Bugatti, il souhaite poursuivre l'aventure. Ils tentent sans succès de produire les Bugatti Type 101 et Bugatti Type 102, entre 1951 et 1956, sur la base de la Bugatti Type 57. Six modèles seulement sur les huit fabriqués sont vendus en ces années de pénuries d'après-guerre. En 1956, l'ultime tentative de résurrection de la marque, sous la forme d'une voiture de Formule 1, le Type 251, se solde par un échec. Maurice Trintignant signe l'ultime engagement de Bugatti en course au Grand Prix de Reims. Le prototype Bugatti Type 252 est abandonné.

En 1963, Roland Bugatti, très endetté, est contraint de vendre la marque à Hispano-Suiza qui réoriente la production industrielle vers le secteur aéronautique et spatial tout en assurant une activité de maintenance pour les clients de la marque. Roland Bugatti meurt à Aix-en-Provence, le 29 mars 1977.



Romano ARTIOLI

L'homme d'affaires et industriel italien Romano Artioli est né en 1932 à Moglia, près de Mantoue. Ancien concessionnaire Ferrari, ce passionné d'automobiles et grand collectionneur, a été l'artisan de la renaissance de Bugatti dans les années 90, dont il a acheté les droits en 1987, avec la création de la Bugatti EB 110, produite dans ses usines de Campogalliano, 1991 à 1995. Romano Artioli sera également le propriétaire de Lotus Cars, dans les années 1990. La Lotus Elise est ainsi baptisée en hommage à sa petite-fille, Elisa.

Ferdinand PIËCH

Ingénieur, industriel et chef d'entreprise, le Dr Ferdinand Piëch est né le 17 avril 1937 à Vienne. Petit-fils de Ferdinand Porsche, il est copropriétaire de la marque allemande de voitures de sport. Il a été Président du conseil de surveillance du groupe Volkswagen. Diplômé en 1962 en génie mécanique de l'École Polytechnique Fédérale de Zurich, il entre en 1963 chez Porche à Stuttgart. En charge de la qualité, il a l'occasion de travailler sur les modèles 906 et 917.

En 1971, il est nommé directeur technique, mais, en 1972, il décide de rejoindre la marque Audi, filiale de Volkswagen. Il sera l'artisan de l'essor mondial et du succès de cette marque. En 1988, Ferdinand Piëch devient Président du directoire d'Audi. Quatre ans plus tard, il entre au conseil d'administration de Volkswagen et, en 1993, il est nommé à la tête de Volkswagen. Il mène à bien le rachat par le groupe de grandes marques de luxe comme Bentley, Lamborghini et Bugatti. En 2002, Ferdinand Piëch quitte la présidence du directoire de Volkswagen, mais en conservant son poste de Président du conseil de surveillance.

BUGATTI : REPÈRES CHRONOLOGIQUES

16 février 1856 : Naissance à Milan de **Carlo Bugatti** artiste, ébéniste, décorateur, créateur et fabricant de mobilier, de modèles d'orfèvrerie, d'instruments de musique italien.

15 septembre 1881 : Naissance d'**Ettore Arco Isidoro Bugatti**, à Milan. Son grand-père paternel, Giovanni Luigi Bugatti, est un sculpteur et architecte renommé en Italie. Il est le fils de Carlo Bugatti. Son frère cadet est le sculpteur **Rembrandt Bugatti** né en 1884. Il est également le neveu du peintre Giovanni Segantini.

1895 : Agé de 14 ans, Ettore Bugatti modifie son premier tricycle à moteur et se découvre une passion pour la mécanique et l'ingénierie.

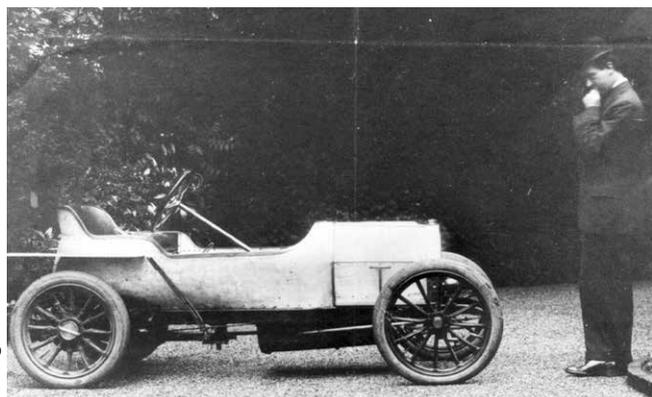
1898 : Ettore Bugatti, âgé de 17 ans, entre en apprentissage dans la fabrique de bicyclette milanaise Prinetti & Stucchi.

1899 : Type 1 : Premier véhicule à quatre roues conçu par Bugatti.

1900 : Type 2 : Première automobile, construite avec l'appui financier du comte Gulinelli.

1902 : Ettore Bugatti est embauché chez De Dietrich, près de Strasbourg, en Alsace. Il y améliore sa Type 2 puis conçoit et produit les Dietrich Bugatti Type 3, Type 4, Type 5, Type 6 et Type 7.

1904 : De Dietrich abandonne l'industrie automobile. Ettore Bugatti s'associe à Émile Mathis puis avec le constructeur automobile Deutz en Allemagne.



© Bugatti Automobiles S.A.S

1906 : Il poursuit ses recherches personnelles qui aboutissent en 1908 à la sortie du premier « pur-sang », la Type 10, appelée familièrement « la baignoire » en raison de sa forme, et aussi « le homard » par la famille Bugatti en raison de sa couleur rouge orangée. La Type 10 est créée dans le sous-sol de sa maison à Cologne-Mülheim.

1907 : Mariage d'Ettore Bugatti avec Barbara Maria Giuseppina Mascherpa Bolzoni, avec laquelle il aura quatre enfants.

15 janvier 1909 : Naissance de **Jean Bugatti**, fils d'Ettore Bugatti, à Cologne.

Noël 1909 : La famille Bugatti **déménage à Molsheim, en Alsace**, où Ettore s'installe à son compte dans une usine de teinturerie désaffectée.

1910 : Construction des cinq premières voitures et premières participations en compétition pour Bugatti.

1911 : Deuxième place au classement général du Grand Prix de France. Contrat avec Peugeot portant sur la fabrication de la Bébé Peugeot, la Bugatti Type 16, 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.

8 janvier 1916 : **Suicide de Rembrandt Bugatti** à Paris, à l'âge de 32 ans.

1923 : Apparition de la **Type 32**, lors du Grand Prix de l'A.C.F. à Tours que la presse surnomme le « Tank ».

1924 : Lancement de la **Type 35**. Avec plus de 2000 victoires, elle domine la compétition pendant près d'une décennie et devient également l'une des premières super voitures de sport à succès que l'on voit circuler en dehors des circuits, comme l'écrivain Paul Morand dans Paris.



© Bugatti Automobiles S.A.S



© Culturespaces / Francis Kech

1926 : Conception de la **Type 41 « Royale »**, 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 son frère, Rembrandt Bugatti**.

1931 : Présentation d'un **Autorail** à grande vitesse et de la Type 57 qui connaît le succès, avec 700 exemplaires vendus.

1936 : Jean Bugatti imagine la singulière Type 57SC « Atlantic », reconnaissable à son arête rivetée sur le pavillon.

1937 : Première victoire aux 24 Heures du Mans de Jean-Pierre Wimille et Robert Benoist, au volant d'une Type 57G carrossée en Tank.

1939 : Bugatti remporte à nouveau les 24 Heures du Mans avec la Type 57C Tank, pilotée par Jean-Pierre Wimille et **Pierre Veyron**.

11 août 1939 : **Mort de Jean Bugatti** lors d'essais au volant de la Type 57C.

21 août 1947 : **Décès d'Ettore Bugatti**, à l'âge de 66 ans des suites d'une pneumonie, à Neuilly-sur-Seine. Environ 7900 véhicules ont été construits au total sous son égide.

Années 1950 : Reprise de l'activité par Roland Bugatti, fils cadet d'Ettore Bugatti. Peu de voitures produites ; la Type 73, la 101 et la voiture de course Type 251.

1987 : L'homme d'affaires italien **Romano Artioli** rachète à Messier-Bugatti les droits de la marque Bugatti. Installation à Campogalliano, près de Modène, d'une nouvelle usine. 15 septembre 1991. Présentation de la EB 110, à l'occasion du 110^{ème} anniversaire de la naissance d'Ettore Bugatti.

1995 : Faillite de Bugatti Automobili SpA.

1998 : Volkswagen rachète les droits de la marque.

2001 : Concept-car EB 16/4 Veyron 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.

3 septembre 2005 : Inauguration de « l'atelier » de Molsheim et début de la production de la Veyron.

2008 : Collaboration entre Bugatti et Hermès avec la Bugatti Veyron Fbg par Hermès.

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.

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

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.

2013 : Série spéciale « Les Légendes de Bugatti » (Bugatti Legends) pour honorer le patrimoine de la marque et les pilotes marquants, tel Jean-Pierre Wimille. Le modèle Grand Sport Vitesse « Jean Bugatti », limité à trois exemplaires, rend hommage au fils d'Ettore Bugatti.

2014 : Bugatti présente le cinquième modèle des « Légendes de Bugatti » qui 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 ».

2016 : Présentation de la **Bugatti Chiron** : 420 km/h de vitesse maximale autorisée sur route et seulement 500 exemplaires.

2018 : Bugatti présente la **Divo**. Sa production est limitée à seulement 40 exemplaires.

2019 : **110 ans de Bugatti**. Présentation de « La Voiture noire », à exemplaire unique. Exposition à la Cité de l'Automobile de Mulhouse.



L'ÉQUIPE DU PROJET ARTISTIQUE

COMMISSARIAT

Richard Keller : Après sa spécialisation en histoire technique et industrielle aux Hautes Études à Paris, Richard Keller s'est consacré à sa dimension patrimoniale dans divers musées français. Depuis son arrivée dans la « collection Schlumpf » à Mulhouse en janvier 2000, il s'est consacré, en plus de ses publications scientifiques, à la restructuration complète de la Cité de l'Automobile et au développement de son atelier de restauration. Il a organisé plusieurs expositions à l'étranger. Il soutient toutes initiatives qualitatives et durables en faveur du futur de ce patrimoine automobile, en particulier l'ouverture à de nouveaux publics et la transmission des savoir-faire dans les règles de l'art. Très attaché au milieu des collectionneurs et passionnés, son expertise lui vaut d'être membre de plusieurs jurys de concours d'élégance en Europe.

Frédéric Brun : Diplômé de l'IEP d'Aix-en-Provence et de droit public, Frédéric Brun a développé très tôt, parallèlement à ses fonctions à l'Assemblée nationale, une activité de chroniqueur (automobile, voyages, littérature, art moderne et contemporain, cinéma, art de vivre...) et d'auteur, publiant sur l'automobile et son histoire (deux monographies sur Aston Martin, un livre primé sur les pilotes de F1 Ferrari), ou sur le cinéma (notamment une biographie de Frank Sinatra, une de Cary Grant, un essai sur Steve McQueen) et plusieurs livres sur l'univers de James Bond.

Devenu pleinement journaliste en 2012, il est notamment rédacteur en chef d'un magazine d'horlogerie (Montres Magazine), contributeur pour des magazines d'art de vivre masculin (Monsieur, The Rake) ou des publications automobiles, et reporter pour le magazine Point de Vue.

Collectionneur d'automobiles anciennes, il est membre de l'Automobile Club de France, de plusieurs clubs internationaux et de clubs de marques, et juge pour des concours d'élégance internationaux. Il a déjà été consulté à plusieurs reprises comme expert.

PRODUCTION ET RÉALISATION

Pour monter cette exposition, **Milly Passigli**, Directrice déléguée de la programmation, **Agnès Wolff**, Directrice de la production culturelle et **Livia Lérés**, chargée de l'iconographie de Culturespaces.

SCÉNOGRAPHIE

La scénographie de l'exposition, signée par **Jean-Paul Camargo**, place les voitures dans la situation de voitures de compétition en position sur la grille de départ pour une course vers le futur.

LA CITÉ DE L'AUTOMOBILE - MUSÉE NATIONAL - COLLECTION SCHLUMPF



© Culturespaces / S.Lloyd

La Cité de l'Automobile, gérée par Culturespaces depuis 1999, présente plus de 450 voitures de rêve sur 25 000 m² et constitue l'une des plus belles collections du monde. Les automobiles sont regroupées en grands espaces dont les principaux sont : l'espace Aventure, l'espace Course, l'espace Chefs-d'œuvre et l'espace Bugatti Veyron.

Avec 192 000 visiteurs accueillis en 2018, la Cité de l'Automobile est l'un des sites les plus visités d'Alsace et le plus grand musée automobile du monde.

LE FANGIO 
RESTAURANT ARGENTIN

NOUVEAU RESTAURANT DE LA CITÉ DE L'AUTOMOBILE

Nouveauté 2019 : le restaurant argentin en hommage au célèbre pilote cinq fois champion du monde de Formule 1, Fangio, est un lieu idéal pour les amateurs de viande de bœuf argentine.

Le Fangio propose une délicieuse évasion culinaire jusqu'en Amérique du Sud, des empanadas croustillantes au ceviche de poisson en passant par le meilleur de la viande argentine : bife de lomo et sa sauce Chimichurri, picanha, planches à partager...

La carte, basée sur des produits frais et de qualité, présente également des desserts gourmands déclinés autour du fameux dulce de leche. Quant au vin, la sélection fait la part belle aux meilleures cuvées d'Argentine.

Côté décor, Juan Manuel Fangio est mis à l'honneur ainsi qu'une Maserati 250-F, modèle avec laquelle le pilote a gagné le championnat du monde 1957.

Contact et réservation : 03 89 56 68 90

Horaires : Ouvert tous les jours de 12h à 15h. (Dernière commande à 14h)

Accès libre sans visite des collections.

MY VEYRON EXPERIENCE : PILOTEZ UNE BUGATTI VEYRON

Pour les 110 ans de la marque BUGATTI, la Cité de l'Automobile – Collection Schlumpf de Mulhouse offre, avec le soutien de Bugatti, une expérience unique : piloter une Bugatti Veyron et ses 1001 chevaux, la première supercar de série à dépasser les 400km/h.

À partir du 1^{er} juillet 2019, les amateurs de Bugatti pourront découvrir l'excellence automobile à travers les premiers bolides conçus et fabriqués par Ettore Bugatti. « My Veyron Experience » emmènera chaque passionné en terre d'Alsace où la légende Bugatti s'est fondée ainsi que sur les autoroutes illimitées allemandes au fil d'un itinéraire conçu avec le concours des pilotes d'essais officiel Bugatti.

© Bugatti Automobiles S.A.S



2 FORMULES DE « MY VEYRON EXPERIENCE »:

- OFFRE EMOTION :

Cette formule permet aux amateurs éclairés de visiter la collection Schlumpf comprenant plus de 400 voitures d'exception dont 120 Bugatti avant de prendre le volant de la Bugatti Veyron aux côtés d'un copilote formé par Bugatti.

Le parcours de 75km comprendra également une séquence sur une autoroute allemande permettant d'apprécier de fortes accélérations que rend possible la Bugatti.

- OFFRE RIEN N'EST TROP BEAU :

Cette formule inclus un programme de 48h : au-delà de l'expérience de conduite pendant une journée complète au volant de la Bugatti Veyron, chaque pilote amateur pourra vivre une expérience personnalisée mêlant restaurants 3 étoiles Michelin ainsi qu'un séjour d'exception dans l'un des plus beaux palaces d'Europe.

Seulement 110 heureux pourront profiter de ces offres à la Cité de l'Automobile. Places limitées à 80 personnes pour l'offre « Émotion » et à 30 personnes pour l'offre « Rien N'est Trop Beau ».

Informations et réservations :

www.citedelautomobile.com

E-Mail : a.leger@myclassicautomobile.com

Tél : 06 62 83 14 12

En partenariat avec



L'UNIQUE BUGATTI CHIRON EN LEGO À LA CITÉ DE L'AUTOMOBILE

La Cité de l'Automobile accueille l'unique exemplaire version grandeur nature de la célèbre Bugatti Chiron entièrement construite en pièces Lego Technic les 29 et 30 juin 2019.

Exceptionnellement prêté par l'entreprise LEGO, ce modèle n'a été présenté qu'une seule fois en France, lors du Mondial de l'Automobile Paris 2018. Après avoir été exposée au parc Autostadt de Wolfsburg en Allemagne, la surprenante voiture Lego pousse les portes de la Cité de l'Automobile le temps d'un week-end.

Première voiture LEGO Technic grandeur nature, le modèle finalisé en mars 2018 est composé de plus d'1 million d'éléments lego, assemblés sans collage, pour un poids total de 1,5 tonne.



Prouesse technique, la Bugatti Chiron fabriquée à l'identique peut également prendre la route jusqu'à 20 km/h avec deux passagers à bord.



C'est Andy Wallace, vainqueur des 24h du Mans en 1988 et pilote d'essai officiel de Bugatti, qui l'a testée sur la piste d'essai d'Ehra-Lessien, près de Wolfsburg, en Allemagne, piste des tests de la Bugatti Chiron originale.

Le célèbre fabricant de jouets danois a réussi son pari fou de créer la copie conforme du modèle réel. Développée en partenariat avec Bugatti Automobiles S.A.S, seuls les jantes, les pneus et les ceintures de sécurité proviennent de la véritable Bugatti Chiron.

La réelle Bugatti Chiron, qui atteint les 420 km/h, est visible dans l'exposition **Incomparables Bugatti** du musée, aux côtés des modèles anciens et récents, emblématiques de la marque qui fête ses 110 ans.

Pour les passionnés, LEGO a réalisé également un modèle réduit au 1/8 (14 cm de haut 56 cm de long et 25 cm de large avec 3599 pièces).

ANIMATIONS DE LA CITÉ DE L'AUTOMOBILE

- **SPECTACLE « EN PISTE! »** : 17 voitures racontent l'aventure automobile de 1870 à nos jours en exposant leur histoire. Les modèles, présentés par M.Loyal, se succèdent sur l'Autodrome : Ford T, Coccinelle, 2CV, 4CV, Bugatti type 40, Simca Chambord, Rolls Royce...

Dans un ordre chronologique, les voitures font un tour de piste et sont les protagonistes de courtes saynètes.

Tous les week-ends et jours fériés, jusqu'au 30 septembre.

- **MY CLASSIC CAB** : La Cité de l'Automobile propose de découvrir la région de l'Alsace en véhicule de collection avec un itinéraire conçu sur-mesure. Les amateurs d'automobiles peuvent choisir leur véhicule parmi une dizaine de modèles de légende : Ford, Jaguar, Ferrari, Bentley, Porsche, Austin, Cadillac, Lamborghini, Corvette...

Informations et réservations : a.leger@myclassicautomobile.com

- **MY CLASSIC AUTOMOBILE** : Baptêmes à bord d'un véhicule de collection sur l'autodrome du musée.

Tous les jours, du 31 mars au 4 novembre.

- Du 29 au 30 juin : FESTIVAL DES VÉHICULES ANCIENS

Événement majeur de l'Agglomération mulhousienne organisé en partenariat avec le Parc des expositions, le festival présente plusieurs centaines de véhicules et des expositions consacrées à Citroën, Matra ou encore Joe Bar Team.

- 27 et 28 juillet : WEEK-END VÉHICULES EN UNIFORMES

Un rendez-vous incontournable pour les passionnés d'engins militaires et pompiers de collection: blindés, campements, fanfares, évolutions sur l'Autodrome, baptêmes sur piste, engins radio commandés, démonstrations des régiments de l'Armée de Terre stationnés dans le Haut-Rhin...

- 25 août : BIENVENUE EN AMÉRIQUE

Thème de l'édition 2019 : Western.

La Cité de l'Automobile se met à l'heure américaine : voitures et motos made in USA (Corvette, Mustang, Harley Davidson...) et diverses animations pour un voyage outre-Atlantique.