

Abo **Automobile**

Mate Rimac, le génie aux commandes de Bugatti

À 38 ans, Mate Rimac peut se targuer d'une vie digne d'un roman: réfugié de guerre devenu ingénieur, puis consultant recherché des plus grands groupes automobiles, jusqu'à devenir fondateur de sa propre marque éponyme et propriétaire de Bugatti.

Jorge S. B. Guerreiro

Publié: 15.09.2026, 13h46



Mate Rimac, autodidacte précoce, soutient que 90% du succès se joue sur la qualité du produit, le reste n'étant qu'accessoire.

DR



Écoutez cet article:



00:00 / 06:46 1X

AI Voice by BotTalk

Voilà une histoire de voitures qui commence très loin de Maranello, de Stuttgart et même de Molsheim, le siège de [Bugatti](#) en Alsace. Né en 1988 à Livno, dans l'ancienne Yougoslavie, une ville rattachée aujourd'hui à la Bosnie-Herzégovine, Mate Rimac a 3 ans quand la guerre pousse sa famille sur les routes de l'exil. Direction Francfort, où il passe son enfance avant un retour dans les Balkans en 2000 à Samobor, en Croatie.

L'adaptation n'a rien d'évident: accent bosniaque, croate hésitant, harcèlement scolaire. Le jeune garçon développe une fascination pour l'automobile et l'électronique. Un gant qui remplace la souris d'ordinateur, puis un système anticollision: deux brevets déposés avant sa majorité. «Qu'est-ce que cela fait de conduire une voiture électrique de 600 chevaux? Voilà le genre de questions que je me posais, alors que cela n'existait encore nulle part», confie-t-il.

À 18 ans, c'est une vieille BMW dont le moteur explose en pleine course (une autre de ses passions) qui va lui permettre d'obtenir sa réponse. Plutôt que de la réparer, il la reconvertit à l'électrique dans le garage familial, en commandant pièce après pièce sur internet. L'engin bat des records dans sa catégorie et pose, en 2009, les fondations de [Rimac Automobili](#), son entreprise.

Mate Rimac, un autodidacte précoce

En 2011, Mate présente à Francfort la Rimac Concept One, le premier hypercar électrique au monde. Devant la qualité affichée et les performances de ce premier prototype, les investisseurs se joignent à l'aventure. Le savoir-faire acquis intéresse aussi rapidement les géants du secteur, alors en pleine réorientation vers l'électrification de leur gamme.

Porsche entre au capital dès 2018, puis Hyundai injecte 80 millions d'euros l'année suivante. «Mate Rimac et son entreprise sont dotés de capacités d'innovation exceptionnelles dans le domaine des véhicules électriques, avait alors déclaré Euisun Chung, président du groupe coréen. Ses origines de start-up et son savoir-faire technologique font de Rimac le partenaire idéal pour nous.» Depuis, Hyundai est resté au capital de Rimac. Une carte de visite qui lui a permis d'étendre ses partenariats à Jaguar, Aston Martin, Renault ou Seat.

***«Il est rare de décrocher un
contrat auprès de telles
entreprises pour développer
des groupes
motopropulseurs électriques
en leur nom.»***

Herbie Schmidt, expert
automobile

Sa réputation d'autodidacte précoce est remarquable.
«Il est rare de décrocher un contrat auprès de telles

entreprises pour développer des groupes motopropulseurs électriques en leur nom. Il a su remplir ce rôle en composant avec des ingénieurs européens qui connaissaient tout des moteurs à combustion», note Herbie Schmidt, expert automobile et journaliste spécialisé en mobilités pour la «NZZ».

Porsche au capital

L'opportunité de sa vie arrive en 2021. Porsche et Rimac s'entendent pour créer Bugatti Rimac, coentreprise détenue à 55% par le Croate via sa société Rimac Group et à 45% par le constructeur de Stuttgart, à qui ont été transférées [les parts de Bugatti détenues par sa maison mère Volkswagen](#), alors propriétaire de la marque française. Siège du groupe à Sveta Nedelja, près de Zagreb, atelier préservé à Molsheim, environ 430 collaborateurs répartis entre les deux sites: l'union voit Mate Rimac prendre les commandes du nouvel ensemble.

Le deuxième point de bascule arrive en avril 2026. Pour un montant tenu confidentiel, Porsche cède l'intégralité de ses parts dans Bugatti Rimac et dans Rimac Group à un groupe d'investisseurs institutionnels américains et européens. Porsche y voit un recentrage sur le cœur de métier de la marque tandis que Mate Rimac, qui reprend ainsi le contrôle de l'ensemble, parle lui d'une structure «enfin taillée pour exécuter sa vision à long terme sans arbitrage extérieur».

Selon Herbie Schmidt, «sur le campus Rimac, en Croatie, Mate bâtit un univers électrifié et à conduite autonome pour les générations futures, en générant des revenus substantiels grâce au développement mené

pour d'autres constructeurs. Associée à la clientèle fortunée de Bugatti, cette double casquette lui permet de tirer le meilleur des deux mondes».

La Bugatti Tourbillon, à contre-courant



Un V16 monstrueux de 8,3 litres épaulé par un système hybride, la *Tourbillon* développe 1800 chevaux.

Bugatti

Cette vision surprend tout le monde. Alors que son savoir-faire dans l'électrique laissait présager une Bugatti à batteries, Mate Rimac choisit l'inverse. «J'ai fait développer le plus grand moteur de la production mondiale actuelle. Dans ma carrière, j'ai toujours été à contre-courant», confie-t-il dans un sourire, fier de son bon tour. Résultat: grâce à son monstrueux moteur V16 de 8,3 litres épaulé par un système hybride, le futur modèle de la marque développe 1800 chevaux. Mate Rimac a choisi de le baptiser *Tourbillon*.

***«J'ai fait développer le plus
grand moteur de la
production mondiale
actuelle. Dans ma carrière,
j'ai toujours été à contre-
courant.»***

Mate Rimac

Son [tableau de bord](#) est conçu et assemblé par [Concepto](#) ↗, à La Chaux-de-Fonds, sous-traitant pour de grandes marques horlogères suisses. «Un exploit mécanique sensationnel, 700 pièces pour à peine 600 grammes», glisse-t-il, visiblement émerveillé. En moyenne, chaque pièce pèse moins d'un gramme. Les 250 exemplaires prévus, facturés à près de 4 millions de francs l'unité, se sont arrachés avant même sa présentation. En Suisse romande seule, une dizaine de clients a déjà passé commande de leur exemplaire, et ce avant même l'ouverture du nouveau showroom nyonnais.



Le tableau de bord, 700 pièces pour à peine 600 grammes, est conçu et assemblé par Concepto, à La Chaux-de-Fonds.

Bugatti

L'année 2025 reste la plus rentable de l'histoire de Bugatti, avec plus de 130 véhicules livrés pour environ 100 millions d'euros de bénéfice net et 200 millions d'EBITDA. À en croire Mate Rimac, 90% du succès se joue sur la qualité du produit, le reste n'étant qu'accessoire. Une conviction partagée par-delà les années avec le fondateur Ettore Bugatti, lui aussi ingénieur génial pour qui rien n'était trop beau ni trop cher pour ses voitures. Pour Bugatti, Mate Rimac mise sur une production encore davantage internalisée à Molsheim, où un nouvel atelier vient d'être inauguré face à l'historique château Saint-Jean.

Vous avez trouvé une erreur? [Merci de nous la signaler.](#)