MOLSHEIM
14.9.2020

BUGATTI CAMPOGALLIANO – 30 JAHRE FABBRICA BLU



Bugatti-Enthusiasten feierten am Wochenende das historische Werk in Italien und die Marke Bugatti.

Vor dem Kühler des ersten Fahrzeugs hängt eine Fackel. Symbol der Wiedergeburt. Als am 15. September 1990 exakt 77 Vorkriegs-Bugatti von Molsheim nach Campogalliano fahren, ist das mehr als nur eine Spazierfahrt. Es markiert einen Neuanfang der legendären Marke — und zugleich den 109. Geburtstag Ettore Bugattis. Mit der Eröffnung der Fabbrica Blu (Blaue Fabrik / Blue Factory) im italienischen Campogalliano entsteht nach 30 Jahren wieder ein Bugatti, der EB 110. Am vergangenen Sonntag trafen sich Bugatti-Enthusiasten, um das 30-jährige Firmenjubiläum in der Nähe von Modena zu feiern.
Vor dem Kühler des ersten Fahrzeugs hängt eine Fackel. Symbol der Wiedergeburt. Als am 15. September 1990 exakt 77 Vorkriegs-Bugatti von Molsheim nach Campogalliano fahren, ist das mehr als nur eine Spazierfahrt. Es markiert einen Neuanfang der legendären Marke — und zugleich den 109. Geburtstag Ettore Bugattis. Mit der Eröffnung der Fabbrica Blu (Blaue Fabrik / Blue Factory) im italienischen Campogalliano entsteht nach 30 Jahren wieder ein Bugatti,

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

der EB 110. Am vergangenen Sonntag trafen sich Bugatti-Enthusiasten, um das 30-jährige Firmenjubiläum in der Nähe von Modena zu feiern.

Mit dabei: Romano Artioli, damaliger Inhaber, Planer der Fabrik und Schöpfer des EB 110. Er ist es, der 1987 die Namensrechte erwirbt und das Fahrzeug in Campogalliano mit hohem planerischem Aufwand entwickelt. Um qualifizierte Mitarbeiter leichter akquirieren zu können, sucht er in der Nähe der Supersportwagen-Marken Italiens nach einem Grundstück — und wird westlich von Modena fündig. Architekt Giampaolo Benedini entwirft eine elegante Produktionsstätte, technisch aktuell, modern und avantgardistisch wie Bugatti-Fahrzeuge. Auf 240.000 Quadratmetern entsteht für rund 200 Mitarbeiter die damals modernste Automobilmanufaktur der Welt. Das Areal beinhaltet das Hauptverwaltungsgebäude mit einem Designstudio, die Motoren- und Testentwicklung, Produktionshallen, eine Teststrecke, eine Restaurant für den Empfang von Gästen sowie einen Showroom für die Vorstellung von Fahrzeugen.

Noch heute symbolisiert das blaue Gebäude der Entwicklungsabteilung das Herz der Fabrik. Architekt Giampaolo Benedini setzt auf lichtdurchflutete Räume in einer großen Halle mit Radien statt Kanten. Die Wände strahlen beim Einzug in leuchtendem Bugatti-Blau oder Blütenweiß, in einigen Räumen liegt Carrara-Marmor, der Empfang ist mit Mosaiken ausgelegt. Ingenieure und Entwickler arbeiten in vollständig verglasten Gebäuden. Die Jalousien des runden Gebäudes mit seiner Glasfassade passen sich automatisch dem Tageslicht an. EB-Embleme zieren viele Gebäude innen wie außen. Giampaolo Benedini entwirft ein automobiles Denkmal für die Ewigkeit.

FABRIK SETZTE MASSSTÄBE

„Die blaue Fabrik setzte damals Maßstäbe in der Automobilindustrie, ist mehr Manufaktur als Industrie-Anlage. Romano Artioli hatte ein Gespür für Innovationen, war sich der französischen Geschichte und Bedeutung von Bugatti aber immer bewusst", sagt Stephan Winkelmann, Präsident von Bugatti. Eine antike Holztür aus dem früheren Werk in Molsheim integriert Artioli im neuen Gebäude. Ettore Bugatti schritt hier einst durch. Original-Zeichnungen von Ettore Bugatti, französische Fahnen und ein Type 35 zieren die Empfangshalle, die Hallendecke eines Raumes ist einem Rad des Type 59 nachempfunden.

Nach dreijähriger Bauzeit wird das Werk am 15. September 1990 eingeweiht. Ein Jahr später, im Jahr 1991, verlässt der erste Supersportwagen EB 110 das Werk, als einer von nur 128 Fahrzeugen. EB steht für Ettore Bugatti, 110 für seinen 110. Geburtstag. Der Sportwagen mit Carbon-Monocoque ist eine Sensation: 3,5-Liter-V12-Motor, vier Turbolader, Allradantrieb, Sechsgang-Getriebe und eine Leistung zwischen 560 und 610 PS. Von 0 auf 100 km/h sprintet der EB 110 in bis zu 3,3 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 351 km/h — damit ist er das schnellste Serienfahrzeug seiner Zeit. 1995 findet die Rennaissance der Marke jedoch ein jähes Ende: Der Markt für Supersportwagen bricht ein, die Nachfrage sinkt dramatisch. Das Werk muss schließen.

Bis heute existiert die Anlage mit seinen Gebäuden. Der ehemalige Facility Manager Ezio Pavesi und sein Sohn Enrico kümmern sich um den Komplex und haben das Fest mit über 200 geladenen Gästen organisiert, unter Beachtung der aktuellen Corona-Regeln. Der Bugatti-Geist ist allgegenwärtig, sogar das Bugatti-Emblem schimmert noch an dem blau eingefärbten Gebäude der Entwicklungsabteilung.

BUGATTI STRAHLT LÄNGST WIEDER

Die Marke Bugatti und ihre aktuellen Modelle strahlen längst wieder. Nach kurzer Pause erwacht der Mythos Bugatti 1998 wieder. Seit 2005 entstehen am Standort Molsheim, wo Ettore Bugatti vor 111 Jahren seine Firma gründete, exklusive Hypersportwagen wie der Chiron und Divo in Handarbeit. Dank seines Engagements erweckte Artioli Bugatti wieder zum Leben und trug mit dem EB 110 zu den Meilensteinen der Marke bei.

Als Hommage an diese Zeit und Reminiszenz an dem Supersportwagen EB 110 entsteht demnächst der Centodieci[1], italienisch für 110. Das besondere Modell ist eine Neuinterpretation des einstigen sehr flachen und keilförmigen Fahrzeugs. Die auf zehn Fahrzeuge limitierte und handgefertigte Kleinserie soll nächstes Jahr ausgeliefert werden, ist aber bereits verkauft — zu Stückpreisen ab acht Millionen Euro (netto). Gebaut wird das Fahrzeug im französischen Molsheim. Seit 111 Jahren Heimat Bugattis.

---

[1] Centodieci: WLTP Kraftstoffverbrauch, l/100km: Niedrigphase 40,3 / Mittelphase 22,2 / Hochphase 17,9 / Höchstphase 17,1 / kombiniert 21,5; gewichtet, CO2-Emissionen kombiniert, g / km: NA; Effizienzklasse: G