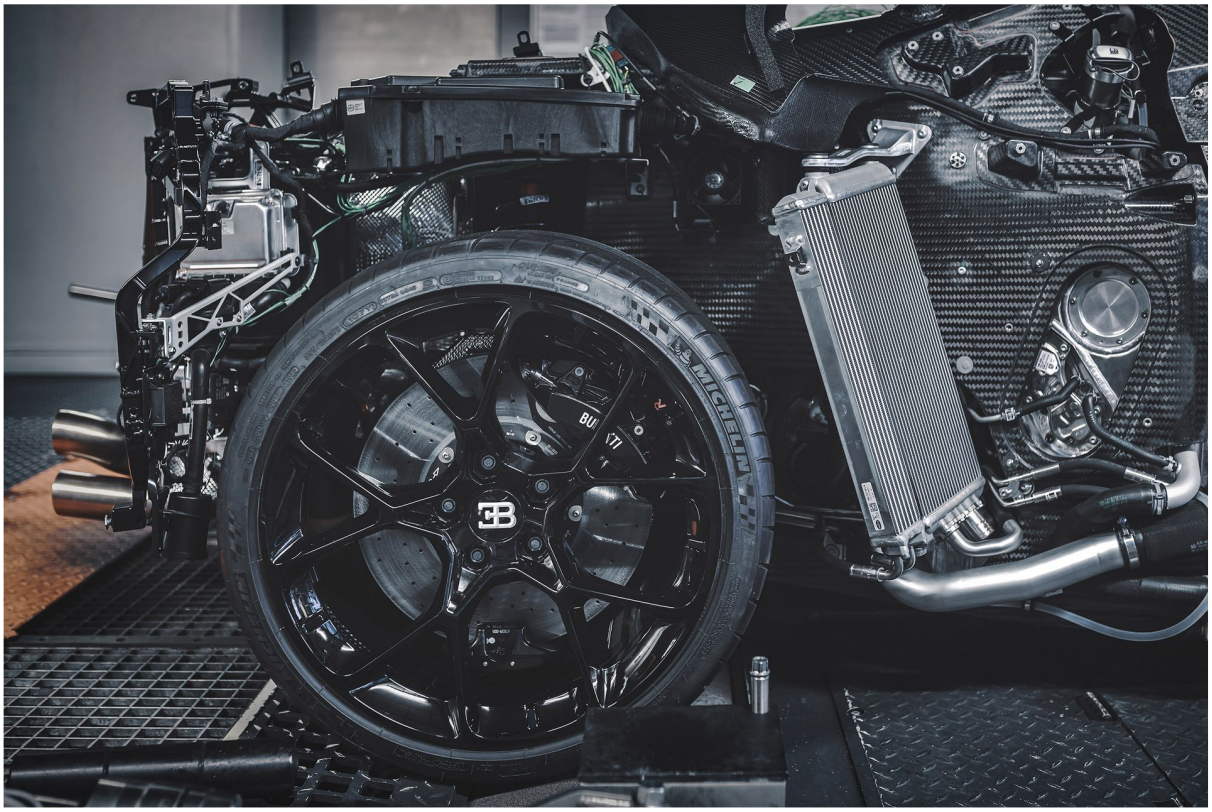
MOLSHEIM
10.2.2021

BUGATTI CENTODIECI — ERSTER PROTOTYP FÜR SERIENENTWICKLUNG



Die französische Luxusmarke ebnet den Weg zur Serie für den exklusiven und einzigartigen Hypersportler.

Hochexklusiv, charaktervoll und leistungsstark. Mit dem Centodieci[1] präsentierte Bugatti im Sommer 2019 bei „The Quail — A Motorsports Gathering" in Kalifornien ein weiteres Projekt seiner exzellenten Coachbuilding-Expertise. Der Centodieci zitiert Automobilgeschichte: Das einzigartige Projekt ist eine Hommage an den legendären EB 110. Nur zehn Fahrzeuge des Few-of-Projektes entstehen für eine exklusive Klientel. Nun beginnt die nächste Phase für den Hypersportwagen mit W16-Antrieb und 1.600 PS: Der erste Prototyp für die Serienentwicklung wird derzeit aufgebaut.
Das Design des Centodieci mit der flachen Front, tiefsitzendem Frontspoiler und dreigeteilten Lufteinlässen interpretiert die Form des bekanntesten Supersportwagens der 1990er-Jahre

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

neu. Der EB 110 war ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg hin zur Wiederbelebung der Marke Bugatti im Jahr 1998 in Molsheim, am historischen Stammsitz Bugattis, und hin zum ersten Hypersportwagen der Neuzeit, dem Veyron.

Mit dem Centodieci verneigt sich Bugatti vor dem italienischen Unternehmer Romano Artioli und dem Stararchitekten Giampaolo Benedini, die den EB 110 vor rund 30 Jahren erschaffen haben. „Für uns war es eine Herausforderung, sich nicht von dem Design des legendären EB 110 gefangen nehmen zu lassen und nur in der Retrospektive zu arbeiten. Wir wollten eine moderne Interpretation der damaligen Form und der Technik kreieren. Gleichzeitig durften wir den Charme und den Charakter des EB 110 nicht verlieren. Denn der Supersportwagen fasziniert noch heute mit seinem speziellen Design und Technik", sagt Achim Anscheidt, Chefdesigner bei Bugatti. Größte Herausforderung: Die sehr flache, keilförmige und grafisch quasi zweidimensionale Karosserie des EB 110 in eine moderne, dreidimensionale Skulptur zu überführen und damit die Faszination der damaligen Supersportwagen in die Moderne zu übersetzen.

Seit der Weltpremiere des Centodieci arbeitet das Bugatti-Entwicklungsteam an der technischen Umsetzung des streng limitierten Modells. „Jedes neu entwickelte Fahrzeug bedeutet eine immense Herausforderung, da wir eine Kleinstserie entwickeln, die zugleich alle Qualitäts- und Sicherheitsstandards einer Großserie erfüllen und sogar übertreffen muss", so André Kullig, technischer Projektleiter für One- und Few-of-Projekte bei Bugatti. Die Ingenieure vertiefen sich zunächst in Berechnungen von Karosserie, Aerodynamik, Motor und Getriebe. Sie simulieren die Durchströmung am Fahrzeug und überprüfen alle Bauteile bis hin zur kleinsten Schraube.

Zeitgleich kontrolliert das Design-Team in enger Abstimmung mit den Entwicklern das Styling, finalisiert es und gestaltet Flächen aus. Je nach Lichteinfall passen sie die Krümmungen der Bauteile an, damit sie bei allen Lichtverhältnissen homogen wirken — ein aufwändiger Entwicklungsprozess. Nach weit über einem Jahr der Konstruktion und Simulation entwickelte das Team nun den ersten Prototypen.

„Auf den ersten Prototypen des Centodieci habe ich mich enorm gefreut", sagt Kullig, der seit 2004 bei Bugatti arbeitet und zuvor Projekte wie den Divound La Voiture Noire begleitet hat. „Die Serienentwicklung insbesondere eines Few-of-Projekts wie dem Centodieci, bei dem es sich um ein sehr designgetriebenes Projekt handelt, stellt eine spannende Herausforderung dar", so Andre Kullig. Seine Aufgabe: Die Außenform mit der Technik perfekt zu vereinen. Denn trotz der nur zehn Fahrzeuge muss der Centodieci alle technischen Anforderungen erfüllen, die auch ein Chiron^2 erfüllen muss.

„Mit der neu gestalteten Karosserie ergeben sich in vielen Bereichen Veränderungen, die wir mithilfe spezieller Computerprogramme simulieren mussten. Anhand der Daten konnten wir ein Grund-Set-up als Startpunkt für die Serienentwicklung und den ersten Prototypen einstellen", erklärt André Kullig.

Das Team konnte kürzlich erfolgreich das Rolling Chassis auf dem standorteigenen Rollprüfstand im Atelier in Molsheim in Betrieb nehmen und alle Funktionen des Antriebsstrangs überprüfen — um damit sicherzustellen, dass der Centodieci die nächste Entwicklungsstufe erreicht. Im nächsten Schritt wird nun das aufwändige Exterieur aufgebaut. „Bei einem derart leistungsstarken Hypersportwagen wie dem Centodieci geht es darum, aufgrund der abgeänderten Anforderungen einer komplett neuen Außenhaut Feinheiten herauszufiltern, die eine konzentrierte und intensive Entwicklungsarbeit verlangen", sagt André Kullig.

Dabei waren die technischen Herausforderungen enorm: Bei einem Motor mit acht Litern Hubraum und 1.600 PS entstehen hohe Temperaturen, die ein ausgeklügeltes Thermomanagement verlangen. Wie beim EB 110 präsentiert sich das Triebwerk hinter einer transparenten Glasfläche. Zugunsten einer effizienteren Motorenthermik setzt der Centodieci daher auf eine breite Luftaustrittsöffnung und geänderte Luftströme. Zudem sorgen Leitklappen um die fünf runden Lufteinsätze, als Raute platziert, für ausreichende Luftansaugung des Sechzehnzylinder-Aggregats. Die sonst dominante Bugatti-Linie, die C-Linie, weicht daher einem neuen Design. Das Heck formiert sich zu einer großen Luftaustrittsöffnung, geprägt durch die acht Rückleuchtenelemente. Weitere Herausforderungen bei der Entwicklung bestehen in den neuen Lichtelementen sowie in der Auslegung des Heckflügels, der in Anlehnung an das Vorbild EB 110 Super Sport fest montiert wird.

Doch auch wenn das Entwicklungsteam noch so viele Daten simulieren und auf Prüfständen testen kann, wird der Centodieci auch dynamisch getestet werden. „In den nächsten Monaten werden wir, neben dem Aufbau des Exterieurs und weitergehenden Simulationen im Windkanal, auch auf Testgeländen unterwegs sein und mit der Fahrwerksabstimmung beginnen“, freut sich Kullig.

Innerhalb weniger Stunden waren alle zehn Einheiten des Centodieci zum Stückpreis von acht Millionen Euro netto ausverkauft. Die Auslieferung der hochexklusiven und handgefertigten Kleinstserie erfolgt im kommenden Jahr.

---

[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