MOLSHEIM
16.8.2019

BUGATTI CENTODIECI — EXKLUSIVE KLEINSERIE IN AUSSERGEWÖHNLICHEM DESIGN



Französische Luxusmarke zitiert historischen Supersportwagen EB110

Außergewöhnliches Design und enorme Leistung zeichnen Fahrzeuge von Bugatti schon seit rund 110 Jahren aus. Mit der neuen Sonderedition Centodieci[1] geht der französische Hersteller von Hypersportwagen diesen Weg nun konsequent weiter. Zudem erkennt Bugatti mit einer exklusiven und außergewöhnlichen Kleinserie seine jüngere Geschichte an.

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

„Mit dem Centodieci verneigen wir uns vor dem Supersportwagen EB110, der in den 1990er-Jahren entstand und zu unserer traditionsreichen Geschichte gehört", sagt Stephan Winkelmann, Präsident von Bugatti. „Mit dem EB110 katapultierte sich Bugatti nach 1956 wieder mit einem neuen Modell an die automobile Weltspitze." Es war ein wichtiger Zwischenschritt für die Neugründung in Molsheim 1998, den französischen Wurzeln Bugattis, und den ersten Hypersportwagen der Neuzeit, dem Veyron.

„Wir sind stolz auf unsere lange Bugatti-Geschichte, zu der auch der EB110 zählt. Deshalb feiern wir mit dem Centodieci, italienisch für 110, eine Neuinterpretation des einstigen außergewöhnlichen Fahrzeugs", sagt Stephan Winkelmann. Der EB110 entsteht zwar im italienischen Campogalliano, will von Anfang an aber seine französischen Einflüsse nicht verleugnen. Der damalige Besitzer Romano Artioli eröffnet das Werk am 109. Geburtstag von Ettore Bugatti, am 15. September 1990. Campogalliano, eine Ortschaft in der Emilia Romagna, wählt Artioli bewusst. Der Ort bietet in den 1990er-Jahren einen Vorteil: Er liegt im Einzugsgebiet italienischer Sportwagenmarken, so dass Artioli leicht erfahrene Mitarbeiter für sein Projekt akquirieren kann. Den Supersportwagen EB110 stellt Artioli der Öffentlichkeit am 110. Geburtstag Ettore Bugattis vor. Daher auch die Typenbezeichnung: EB für Ettore Bugatti, 110 für dessen 110. Geburtstag.

NEUES DREIDIMENSIONALES DESIGN

Mit den neuen Sonderedition Centodieci zitiert Bugatti den einstigen Supersportwagen der 1990er-Jahre in vielen Bereichen. „Die Herausforderung lag darin, sich nicht von dem Design des historischen Fahrzeugs gefangen nehmen zu lassen und nur in der Retrospektive zu arbeiten, sondern eine moderne Interpretation der damaligen Form und Technik zu kreieren", sagt Achim Anscheidt, Chefdesigner bei Bugatti. Noch sportlicher und extremer als die Hypersportwagen Bugatti Chiron und Divo, dabei elegant und zeitlos wie der La Voiture Noire[2], ein Einzelstück für einen Bugatti-Enthusiasten.

„Bei der Entwicklung und dem Design des Centodieci standen wir vor mehreren technischen Herausforderungen", sagt Achim Anscheidt. Der EB110 ist ein sehr flacher, keilförmiger und grafisch quasi zweidimensionaler Supersportwagen der späten 1980er-Jahre. „Diese klassische Optik in ein neues Jahrtausend zu transportieren, ohne sie zu kopieren, war nicht zuletzt technisch kompliziert. Wir mussten eine neue Art und Weise definieren, die komplexen aerothermischen Anforderungen der zugrunde liegenden Chiron-Technik mit einer völlig anderen ästhetischen Anmutung zu vereinen."

Der vorne flache, hufeisenförmige Kühler gibt seine Tiefe erst in der Seitenansicht preis, dazu passen der neuentwickelte, tief sitzende Frontspoiler und die dreigeteilten Lufteinlässe. Die Front des Centodieci duckt sich sehr tief. Das ikonenhafte Bugatti-Hufeisen wurde dementsprechend verkleinert, das Bugatti-Logo Macaron sitzt auf der Haube, die in der Mitte durch ein schwarzes Element unterbrochen wird. „Dadurch konnten wir die Erinnerungen an den EB110 wachküssen", sagt Achim Anscheidt. Durch die optimierte Front mit dem verlängerten Frontsplitter und dem durch die Haube ziehenden Luftstrom verbessert sich die Aerodynamik weiter.

Die Front ordnet sich der gesamten niedrigen Geometrie des Fahrzeugs unter, trotz seiner ursprünglichen dominanten Kühlfläche. Dazu passen die neuentwickelten, komplexen sowie sehr schmalen Scheinwerfer mit integriertem LED-Tagfahrlicht. „Dank der neu entwickelten

Leuchtelemente waren wir im Front- und Heckbereich stilistisch frei, einer Hommage an den EB110 respektvoll gerecht werden und gleichzeitig diese sympathische visuelle Reminiszenz technologisch modern zu übersetzen", sagt Achim Anscheidt.

„Wir haben bei der Entwicklung das keilförmige Design aufgenommen, gehen aber in eine neue Richtung", sagt der Designer. Anstatt den klassischen italienischen Keil zu kopieren, bei dem der Muskel vom Heck zum Vorderrad verläuft und einen dynamischen Vorwärtssprung suggeriert, entscheidet sich Bugatti beim Centodieci für einen neuen Weg. Die sonst dominante Bugatti-Linie, die C-Linie an der B-Säule, weicht einem neuen Design. Deutlich kleiner als beim Chiron[3] sorgen fünf runde Lufteinsätze — als Raute platziert — für ausreichende Luftansaugung des ikonenhaften Sechszehnzylinder-Aggregats. Damit transkribiert Bugatti den optisch vorwärtsspringenden Keil des EB110 SS in ein neues Jahrtausend.

Statt des grafisch zweidimensionalen Hecks des EB110 mit seinen beiden pillenförmigen Rückleuchten setzt der Centodieci zugunsten effizienterer Motorenthermik auf eine breite Luftaustrittsöffnung, welche die fliegenden Heckleuchtenelemente in grafischer Verwandtschaft zum EB110 überliefert. Lösungen, um einen ausgewogenen Temperaturhaushalt zu gewährleisten, wurden über Monate erarbeitet. Wie beim EB110 präsentiert sich das Triebwerk hinter einer transparenten Glasfläche. Das Heck formiert sich zu einem einzigen Lüftungsloch, geprägt durch die acht Rücklichtelemente, 2+2 übereinander platzierten schwarz matt eloxierten Auspuffendrohren und einem Abtrieb verbessernden Performancediffusor. Der überspannende Heckflügel ist in Anlehnung an das Vorbild EB110 SS fest montiert. Dadurch erhöht sich der Abtrieb. Unterstützt wird dieser durch die aerodynamische Heckklappe und einer laminar strömungsoptimierten Heckscheibe.

SECHSZEHNZYLINDER-MOTOR LEISTET NUN 1.600 PS

Statt V12 präsentiert sich beim Centodieci der ikonenhafte 8,0 Liter große W16-Motor mit nun 1.176 kW/1.600 PS bei 7.000 U/min. Ein zusätzlicher Lufteinlass im Bereich des Ölkühlers reguliert zuverlässig die Temperatur des leistungsgesteigerten Motors. Rein rechnerisch wird der Centodieci von 0 auf 100 km/h in 2,4 Sekunden, auf 200 km/h in 6,1 Sekunden und auf 300 km/h in 13,1 Sekunden spurten, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 380 km/h elektronisch begrenzt. „Es ist nicht nur allein die Höchstgeschwindigkeit, die einen Hypersportwagen ausmacht. Mit dem Centodieci zeigen wir einmal mehr, dass Design, Qualität und Performance ebenso entscheidend sind", sagt Stephan Winkelmann. Im Vergleich zum Chiron[3] spart der Centodieci 20 Kilogramm Leergewicht ein. So kommen unter anderem ein leichter Scheibenwischer und Stabilisatoren aus Carbon zum Einsatz. Das ermöglicht ein sensationelles Leistungsgewicht von nur 1,13 Kilogramm pro PS. „Durch die Mehrleistung und das niedrigere Gewicht verbessert sich nochmals die Performance — für eine noch bessere Beschleunigung für hohe Geschwindigkeiten. Der Centodieci bietet unseren Kunden ein verbessertes Leistungsgewicht und ein noch dynamischeres Fahrverhalten", sagt Stephan Winkelmann.

Dazu passt der neue Lackton. „Mit der Kommunikationslackierung in Weiß zeigen wir einen starken Kontrast zum erst im März präsentierten La Voiture Noire, dem schwarzen Auto — zwei polar einander entgegengesetzte und dennoch aufeinander bezogene Kräfte, wie Ying und Yang", sagt Stephan Winkelmann. Das zeichne Bugatti auch nach 110 Jahren aus.

Die Kunden können sich ihre Sonderedition Centodieci selbstverständlich in der von ihnen gewünschten Bugatti-Farbe lackieren lassen. Die auf zehn Fahrzeuge limitierte und handgefertigte Kleinserie im französischen Molsheim soll in zwei Jahren ausgeliefert werden, sind aber bereits alle verkauft — zu Stückpreisen ab acht Millionen Euro zusätzlich Mehrwertsteuer. Denn nach der kurzen Etappe in Italien sitzt Bugatti seit fast 20 Jahren wieder an seinem alten Stammsitz im französischen Molsheim. Dort, wo Ettore Bugatti Ende 1909 seine ersten Fahrzeuge unter seinem Namen herstellte.

Pressekontakt
Marie-Louise Rustenbach
Communications
marie-louise.rustenbach@bugatti.com

---

[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