MOLSHEIM
1.7.2021

BUGATTI EB 110 UND BUGATTI CENTODIECI — TREFFEN ZWEIER IKONEN



Der Bugatti Centodieci trifft bei Abstimmungsfahrten in Nardò zwei historische EB 110 — eine Begegnung der Generationen.

Hochgeschwindigkeitskurs und herausfordernder Handlingskurs. Die Prüf- und Teststrecken im süditalienischen Nardò dienen seit Jahrzehnten Bugatti als idealer Ort für die Abstimmung seiner Fahrzeuge. Hier testen Ingenieure die Hypersportwagen unter extremen Bedingungen. Jetzt treffen sich erstmals der exklusive Bugatti Centodieci[1] und zwei Supersportwagen Bugatti EB 110 zu einer dynamischen Ausfahrt.
Bevor der Centodieci im nächsten Jahr in Kleinstserie produziert wird, nutzten die Bugatti-Ingenieure nun die Gelegenheit, auf dem Testgelände in Nardò im süditalienischen Apulien intensiv am endgültigen Setup des hochexklusiven Hypersportwagens zu feilen. Die Runden auf der Teststrecke dienen der dynamischen Kontrolle, bevor der Bugatti Centodieci

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

im Atelier in Molsheim per Handarbeit entsteht — als Hommage an den legendären EB 110 und Zeichen der Coachbuilding-Expertise von Bugatti. Der EB 110 war ein Meilenstein auf dem Weg hin zur Wiederbelebung der Marke Bugatti im Jahr 1998 in Molsheim.

Neben dem Hochgeschwindigkeitskurs zeigt sich der Handlingskurs mit seinen vielen, abwechslungsreichen Kurven ideal für Fahrwerks-Abstimmungen. Die schnellen Rechts-Links-Rechts-Kombinationen auf dem anspruchsvollen 6,2 Kilometer langen Track fordern Fahrzeug und Fahrer, früher wie heute. Auf und außerhalb des Testgeländes spult der Centodieci seine Runden ab. „Aufgrund der anderen Straßen und unterschiedlichen Beläge können wir den Centodieci rund um Nardò im Bereich Komfort noch genauer abstimmen und das Fahrverhalten weiter verbessern", erklärt Lars Fischer, Leiter Fahrwerkversuch und Applikation bei Bugatti.

Rund zwei Wochen arbeitet ein 20-köpfiges Team in Süditalien an dem neuen Modell, neben Fahrwerks-Experten auch Spezialisten für Antrieb und Karosserie. „Wir überprüfen alle vorher simulierten Daten im realen Betrieb, bei hohen Geschwindigkeiten und hohen Außentemperaturen, damit der Centodieci für alle Regionen perfekt abgestimmt ist," sagt Lars Fischer. Dabei widmen die Ingenieure dem seltenen Centodieci das gleiche Maß an Aufmerksamkeit wie dem Chiron². Die Feinabstimmung grenzt immer am Optimum dessen, was technisch möglich ist.

EINE ZEITREISE INS JAHR 1991

Wie vor 30 Jahren. Es ist eine Zeitreise. „Als der Transporter die beiden Bugatti EB 110 Rennwagen abgeladen hat, fühlte ich mich gleich um 30 Jahre jünger", sagt Loris Bicocchi. Als Erprobungsfahrer entwickelte er den EB 110 Anfang der 90er-Jahre von Grund auf mit, spult unzählige Kilometer auf Prüf- und Teststrecken ab, wie im süditalienischen Nardò. „Im Laufe der Jahre ist Nardò zu meiner zweiten Heimat geworden. Ich kenne hier wirklich jede Kurve und Kuppe, kann die Strecke fast blind fahren", erklärt Loris Bicocchi. Er entwickelte den Verlauf mit, um damit noch besser Fahrzeuge abstimmen zu können.

Wie den blau lackierten EB 110 LM, ein ganz besonderes Modell: Es ist einer von nur zwei gebauten offiziellen Werksrennwagen. Mit dem EB 110 LM startete Bugatti 1994 beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Bis zu 660 PS leistet der V12 mit vier Turboladern, Fahrwerk und Fahrgastzelle richtet Bugatti kompromisslos auf das Langstreckenrennen aus. Von 0 bis 100 km/h beschleunigt der Rennwagen in rund 3,2 Sekunden. Auch der silberfarben lackierte EB 110 Sport Competizione (SC) zählt zu den besonderen Modellen. Gentleman Driver Gildo Pallanca-Pastor nahm damit ab 1995 in der IMSA-Serie in den USA und bei anderen BPR-Langstreckenrennen teil. Augenmerk bei der Entwicklung: gewichtsreduziert, neu gedacht und unglaublich schnell.

Genau das war der Anspruch, als Romano Artioli Bugatti nach langer Abstinenz zu neuem Leben erweckte. Am 15. September 1990 weiht Artioli eine neue Fabrik in Campogalliano ein. Ein Jahr später, am 15. September 1991, es wäre Ettore Bugattis 110. Geburtstag, präsentiert Artioli den modernsten und fortschrittlichsten Supersportwagen seiner Zeit — den EB 110. Ein Coupé mit 3,5-Liter-V12, 610 PS, vier Turboladern, Allradantrieb und einem leichten Monocoque aus Carbon. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei bis zu 351 km/h. Weltrekord für einen Seriensportwagen.

„Mit dem EB 110 verbinde ich die beste Zeit meines Arbeitslebens. Obwohl ich schon ab 1974 als Testfahrer bei einer anderen Marke gearbeitet hatte, konnte ich bei Bugatti ab 1989 sehr viel lernen, bin mit dem Auto und meinen Aufgaben gewachsen", erzählt Loris Bicocchi. Auf einem Blatt Papier entsteht der Supersportwagen, alles muss neu entwickelt werden: Motor, Allrad, Fahrwerk, Monocoque, Karosserie. Bis 1995 arbeitet der Italiener für Bugatti, bis zuletzt in Nardo`.

Dicht hintereinander fahren die drei Ikonen, wedeln flink um den engen Kurs. Kurz anbremsen, einlenken und wieder voll beschleunigen. „Für mich ist es wirklich ein sehr emotionaler Moment, die Fahrzeuge wieder zu sehen und fahren zu dürfen, dazu den neuen Centodieci zu fahren", sagt Loris Bicocchi nach ein paar schnellen Runden in den verschiedenen Modellen.

Über 30 Jahre Entwicklung lassen sich bei Supersportwagen wie dem EB 110 und dem Hypersportwagen Centodieci nur schwer miteinander verbinden. „Auch wenn der EB 110 als Supersportwagen vor 30 Jahren schon 610 PS leistete, was sehr viel ist, leistet der Centodieci fast 1.000 PS mehr. Das ist unglaublich. Die auf die Straße zu bringen und fahrbar zu machen, ist eine immense Leistung der Ingenieure", staunt Loris Bicocchi. Die Fahrzeuge gleichen sich vor allem beim permanenten Allrad, den vier Turboladern, dem Karbon- Monocoque und für die jeweilige Zeit unglaubliche Leistung. „Beim EB 110 gibt es so gut wie keine Elektronik, es ist ein purer Supersportwagen, der vom Fahrer alles verlangt, sich aber gleichzeitig gutmütig, schnell und sicher fahren lässt", erklärt Loris Bicocchi.

Bei modernen Hypersportwagen regeln nahezu in Echtzeit elektronische Systeme das Fahrwerk, Assistenzsysteme helfen, die immense Leistung in Vortrieb umzuwandeln und dabei ein sicheres Fahrverhalten zu gewährleisten. Den größten Unterschied sieht der Experte auch bei den Reifen — das Grip-Level moderner Reifen wie beim Centodieci sei extrem hoch, was wiederum hohe Querbeschleunigung erlaubt. „Trotz der immensen Leistung und dem unvergleichlichen Design sorgt der Centodieci für ein pures Fahrvergnügen ohne Filter, direkt und ehrlich", erklärt der Experte. Der Erprobungsfahrer gibt sein jahrzehntelang gesammeltes Fachwissen gerne weiter, unterstützt das Bugatti-Team bei der Entwicklung des Centodieci, speziell bei der Fahrwerksabstimmung.

Die Auslieferungen der hochexklusiven Kleinstserie erfolgen im kommenden Jahr. Nur zehn Fahrzeuge des Few-of-Projektes zum Stückpreis von acht Millionen Euro entstehen für eine exklusive Klientel.

---

[2] 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

[2] EB110: