MOLSHEIM
11.10.2005

DER BUGATTI VEYRON AUF DEN SPUREN DER TARGA FLORIO

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.



Präsentation des neuen Bugatti Supersportwagens in Sizilien

Vom 11. bis zum 18. Oktober 2005 hat in der sizilianischen Madonie, der Gegend, die durch eines der berühmtesten Automobilrennen, die Targa Florio, in der ganzen Welt bekannt geworden ist, die Präsentation des neuen Bugatti Veyron 16.4 stattgefunden. Auf den Straßen der legendären Strecke und auf dem Autodromo di Pergusa in Enna hat sich erstmals ein erweiterter Kreis von Medienfachleuten von den Qualitäten dieses neuen Supersportwagens überzeugen können. Dr. Thomas Bscher, der Präsident der Bugatti Automobiles S.A.S., führte dazu aus: „Dass Bugatti den neuen Veyron hier in Sizilien präsentiert, ist kein Zufall. Seit der Übernahme der Namensrechte 1998 haben wir ja nicht nur ein neues Auto gebaut, sondern auch eine der prestigereichsten Automobilmarken der Welt wieder zum Leben erweckt. Und die Marke Bugatti hat auf der Targa Florio-Strecke in den 20er Jahren mit den Typ 35 Grand-Prix-Fahrzeugen — einem Modell, das entschei- dend zum Ruhm der Marke beigetragen hat — fünf ihrer wohl bekanntesten Siege errungen. Hier in Castelbuono kann ich klar zum Ausdruck bringen — und das macht uns alle etwas stolz: Die Marke Bugatti lebt und der neue Bugatti Veyron 16.4 wird sie in die Zukunft tragen!“

NACH 50 JAHREN WIEDER EIN AUTO

1956 waren die letzten Versuche gescheitert, die nach dem Tod des Firmengründers 1947 — und seines mit ihm zusammenarbeitenden Sohnes Jean bereits im Jahre 1939 — substanziell geschwächte Firma am Leben zu erhalten. Die Tore der Bugatti Fabrik in Molsheim mussten nach 47 Jahren, in deren Verlauf 7.950 Bugatti Automobile des Typs 13 bis 251 hergestellt worden waren, geschlossen werden.

Heute, fast genau 50 Jahre später, wird die Produktion von Bugatti Automobilen in Molsheim wieder aufgenom- men. Sie wird Molsheim erneut zum Mittelpunkt der Bugatti Welt machen. Als Zentrum der Erinnerungen hat die pittoreske kleine Stadt in der Nähe von Straßburg ihre Bedeutung nie verloren. Die „Enthusiasts Bugatti Alsace“ aus der Region sind mit ihren Freunden in den verschiedenen Bugatti Clubs auf der ganzen Welt zu einem großen Teil dafür verantwortlich, dass die Marke — auch ohne Produkt — über Jahrzehnte am Leben geblieben ist. Diese Erfahrung konnten diverse andere wohlklingende und prestigeträchtige Automobilmarken nicht teilen. Darin verdeutlicht sich die ungemeine Stärke der Bugatti Markenwerte: die Bewunderung für die „Kunst auf Rädern“, die kühle Verwirklichung des ästhetischen Eigensinns Ettore Bugattis, der in erster Linie Künstler und nicht Techniker war. Der Ruhm der Siege in den glorreichen Jahren der dreckverkrusteten Helden auf den Rennpisten dieser Welt und nicht zuletzt die Alltagstauglichkeit von Rennfahrzeugen, die Bugatti Fahrzeuge einem breiteren Kundenkreis zugänglich machten. Das Prestige genialen Designs und die Exklusivität einzelner Modelle, die mit dazu beigetragen haben, bestimmte Bugatti Typen in astronomische Preisklassen zu führen.

1998 BIS 1999: VIER DESIGNSTUDIEN IN 15 MONATEN

Im April 1998 hat der Volkswagen-Konzern die Bugatti Markenrechte übernommen und tritt auf dem Inter- nationalen Automobilsalon von Paris mit einer bei Italdesign in Auftrag gegebenen Studie eines zweitürigen Coupés, dem Bugatti EB 118, erstmals mit der Marke an die Öffentlichkeit. Ein paar Monate später, im März 1999, erregt auf dem Genfer Automobilsalon erneut der bei Italdesign entstandene EB 218, eine viertürige Limousine mit dem gleichen 18-Zylinder-6.3l-Motor mit 555 PS, großes Aufsehen. Auf der IAA in Frankfurt folgt im

gleichen Jahr das Mittelmotorkonzept Bugatti EB 18/3 Chiron; wieder zeichnet Giugiaro verantwortlich. Und in Tokio feiert kurz darauf der im „Volkswagen Centre of Excellence Design" unter der Leitung von Hartmut Warkuss entworfene Bugatti EB 18/4 Veyron seine Weltpremiere. Nur knapp ein Jahr darauf, im Herbst 2000 in Paris, wird der Veyron 16.4 zum ersten Mal gezeigt. Der Bugatti Veyron 16.4 mit den endgültigen Leistungs- angaben 1.001 PS, 8 l Hubraum, 16-Zylindermotor und den technischen Eckdaten 1.250 Nm bei 2.200 U/min, Spitzengeschwindigkeit über 400 km/h, vier Turbolader und permanenter Vierradantrieb — die bis heute unver- ändert beibehalten worden sind, wird erstmals auf der IAA in Frankfurt im September 2001 vorgestellt.

2003: NEUES TEAM — NEUE ZIELE

2001 wird der Serienbau des Bugatti Veyron 16.4 beschlossen und eine Maximalstückzahl von 300 festgelegt. Im Dezember des folgenden Jahres wird die „Bugatti Automobiles S.A.S.", eine Tochter von „Volkswagen France" mit Sitz in Molsheim, gegründet. Und fast genau ein Jahr später, Ende 2003, übernimmt Dr. Thomas Bscher als neuer Präsident der „Bugatti Automobiles S.A.S." die Gesamtverantwortung für das Projekt Bugatti. An seine Seite wird Dr. Wolfgang Schreiber als technischer Direktor und gleichzeitig als Chef der „Bugatti Engineering GmbH" in Wolfsburg, wo alle Entwicklungsarbeiten für den neuen Bugatti koordiniert und teilweise auch ausgeführt werden, berufen. Sein Pflichtenheft: den Bugatti Veyron 16.4 auf die Straße zu bringen. Das neue Team unterzieht das ganze Projekt einer technischen und finanziellen Machbarkeitsstudie, u. a. auch im Hinblick darauf, einen realistischen Zeitrahmen für den Produktionsstart des neuen Bugatti festzulegen. Kurz vor dem Genfer Automobilsalon 2004 verabschiedet der Konzernvorstand das „neue" Veyron Projekt. Der Produktionsbeginn wird für September 2005 geplant. Dieser Zeitplan ist bis heute eingehalten worden.

DER VEYRON: UNERREICHTE SYNTHESE ZWISCHEN ALLTAG UND HOCHLEISTUNG

Dies ist umso bemerkenswerter, als der Bugatti Veyron 16.4 trotz seiner sehr begrenzten Stückzahl sämtlichen Vorgaben des Volkswagen-Konzerns voll entsprechen muss. Das bedeutet unzählige zeitaufwändige Versuchs- und Testabläufe auf der ganzen Welt mit dem einzigen Ziel, die strengen, ja unerbittlichen Qualitäts- und Qualitätssicherungsnormen des Unternehmens zu erfüllen. Damit ist auch eine Alltagstauglichkeit dieses Super- sportwagens gewährleistet, wie sie in dieser Form noch in keinem anderen Serienfahrzeug verwirklicht worden ist. Die im Bugatti Veyron 16.4 realisierte Synthese zwischen leichter Bedienung im täglichen Verkehr und atemberaubenden Fahrleistungen im Hochleistungsbereich ist unerreicht in der modernen Serienproduktion von Automobilen. Eine Referenz, über die sich Ettore Bugatti, dessen Anfangserfolge auch durch diese Einzig- artigkeit begründet wurden, freuen würde.

UMFANGREICHE BAUARBEITEN IN MOLSHEIM

Parallel zu den Aktivitäten im Produktbereich wurden am Standort Molsheim umfangreiche Bauarbeiten vorge- nommen. Als Erstes wurde das Château Saint Jean, das Ettore Bugatti nie als Wohnhaus, sondern immer nur, wie man heute sagen würde, als eine Art Kundencenter benutzt hatte, einer Totalrenovierung unterzogen. Die beiden Remisen südlich

und nördlich des Schlosses, zu Bugattis Zeiten als Stallungen dienend, wurden telemetrisch vermessen, abgebrochen und unter Verwendung von möglichst vielen Teilen noch brauchbarer ursprünglicher Bausubstanz wie etwa Mauer- und Holzelementen originalgetreu wieder aufgebaut. Sie werden in der neuen „Ära Bugatti" weitgehend administrativen Zwecken dienen und in einem der Räume werden die Kunden auch ihren Bugatti Veyron in historischem Rahmen in Empfang nehmen können. Das Kernstück der In- vestitionen in Molsheim ist das „Atelier", in dem seit September 2005 der Bugatti Veyron 16.4 gefertigt wird. In ihrer architektonischen Form enthält diese moderne Produktionsstätte Stilmerkmale aus der Automobilgeschichte der Marke. Ihre nach Süden hin verglaste, helle Haupthalle erinnert nur bedingt an eine Automobil- fabrikation klassischer Assoziation — sie vermittelt eher den Eindruck eines „Formel-1-Labors". Klinische Sauberkeit und Präzisionsarbeit an hoch technologischen Einzelteilen dominieren. Und dennoch kann sich das „Atelier" mit den „Großen" der Branche messen. Eine Rollbahn für das Messen relevanter Daten der Funktions- tüchtigkeit und eine großzügig ausgelegte Wasserbesprühungsanlage zum Testen der Fahrzeugdichtigkeit sind genauso vorhanden wie eine Lichtkammer, unter deren gleißendem Licht die kleinsten Lackierungs-Unge- reimtheiten gnadenlos ins Auge springen. Vor dem Gebäude — im Grünen — ist eine kleine Teststrecke angelegt worden. Sie kann als Ergänzung zu dem für alle Veyron obligatorischen, die Herstellung des Fahrzeuges ab- schließenden Versuchsprogramme auf der Straße verwendet werden. Ein neben dem „Atelier" errichtetes Logistik-Zentrum rundet den Gebäudekomplex in Molsheim ab.

HISTORISCHER STANDORT

Molsheim ist dank Bugatti aus der Anonymität auf die — nicht nur automobile — Weltkarte gekommen. Und das hatte für den Standort von Ettore Bugattis Fabrikationsanlagen und seinem unmittelbar danebenstehenden Wohnhaus auch durchaus seine Berechtigung. Mit dem Erwerb des Château Saint Jean und des umliegenden Grundstücks, das etwa 140.000 m2 umfasst und auf dem sich auch alle anderen heutigen Bugatti Aktivitäten abspielen, hat sich das rein geographisch etwas geändert. Das Grundstück liegt nämlich in Dorlisheim, zwar in Sichtweite der ehemaligen Bugatti Fabrik aber auf der anderen Seite des Flusses Bruche. Das hat das neue Bugatti Management zu einem „postalischen Kunstgriff" inspiriert. Um den historischen Wert des Standortes Molsheim auch in die Bugatti Zukunft tragen zu können und gleichzeitig den administrativen Vorschriften des Landes zu genügen, wurde mit den lokalen Behörden ein Kompromiss ausgehandelt. Man einigte sich mit ihnen — die dem ganzen Bugatti Projekt von Anfang an sehr wohlwollend gegenübergestanden und es im Verlauf seiner Entwicklung immer tatkräftig unterstützt hatten — auf eine salomonische Lösung. Die korrekte und vollständige Adresse von Bugatti „Cru 2005" lautet: Bugatti Automobiles S.A.S., 1, Château Saint Jean, Dorlisheim, F-67120 Molsheim.

Bugatti steht an der Schwelle einer neuen Zeitrechnung. Der Standort ist Molsheim. Die Firma ist international. Ettore Bugatti wurde 1881 in Italien geboren. Seinen „technischen Feinschliff" erhielt er in Deutschland, zunächst bei de Dietrich in Niederbronn im Elsass, das damals noch zu Deutschland gehörte, dann bei Deutz in Köln, bevor er 1909 in Molsheim sein erstes Auto baute. Seit 1998 gehört Bugatti zum Volkswagen-Konzern als französisches Unternehmen mit Hauptsitz in Frankreich.

Das heutige Bugatti Team — genauso international wie das Unternehmen — betrachtet das Vermächtnis Ettore Bugattis als Herausforderung und Verpflichtung zugleich. Und so schloss Dr. Bscher seine Grußrede mit den Worten: „Hier in Sizilien", so Dr. Thomas Bscher „ist ein Teil der Bugatti Geschichte geschrieben worden. Und hier wird das erste Kapitel der neuen

Geschichte in Angriff genommen. Wir haben neben dem Erbe und den Werten der Marke Bugatti auch ihre Zukunft übernommen. Die Targa Florio steht für ihre Vergangenheit, der Bugatti Veyron 16.4 für das 21. Jahrhundert."

---

[1] Veyron: