DIE BUGATTI SPEEDLINE — EINE MARKE DER REKORDE



Bugatti steht seit seiner Gründung für Luxus und Performance in ungeahnten Dimensionen.

304,77 Meilen pro Stunde zeigt der digitale Tacho. 490,484 km/h. Im Sommer 2019 gelingt mit dem Bugatti Chiron Super Sport 300+[1] das nahezu Unmögliche: Als erster Hersteller durchbricht Bugatti die 300-Meilen-Grenze und unterstreicht damit seine technisch herausragende Leistung. Ein bis dato ungebrochener Rekord. Dieser Rekord ist nicht der erste, den Bugatti in seiner Geschichte einfuhr. Bugatti ist eine Marke der Superlative und gilt seit über 110 Jahren als Speerspitze des Automobilbaus, Ettore Bugatti als genialer Konstrukteur.

100 KM/H

1903 erreicht Ettore Bugatti mit dem von ihm entwickelten De Dietrich 60 CV Course Bugatti Type 5 eine Geschwindigkeit von über 100 km/h. Als Antrieb dient ein Vierzylindermotor mit 12,86 Liter Hubraum, einer Zündspule pro Brennraum, obenliegenden Ventilen und Siedekühlung. Mit dem 60 PS starken Zweisitzer war sogar eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h möglich. Von dem Rennwagen entstehen innerhalb von zwei Jahren nur zwei Exemplare.

120 KM/H

1904 entwickelt Ettore Bugatti mit Émile Mathis unter der neu gegründeten Firma Hermes-Simplex das Modell 40/50 PS mit einem 7,5 Liter großen Vierzylinder. Die über 120

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

km/h schnellen Fahrzeuge, die vermehrt bei Rennen starteten, entstanden bei der Société Alsacienne de Construction Mécanique in Graffenstaden (SACM).

130 KM/H

Zwischen 1904 und 1906 entstehen unter Ettore Bugatti die Hermes-Simplex-Modelle 50/60 PS, wahlweise mit einem 8,5 Liter großen Vierzylinder oder einem fast 9 Liter großen Vierzylinder. Das noch stärkere Modell mit 80/90 PS schöpfte seine Kraft aus einem 12 Liter großen Vierzylinder. Damit sind Geschwindigkeiten von über 130 km/h möglich.

140 KM/H

Nach der Trennung von Émile Mathis und der Auflösung der Firma Hermes-Simplex 1906 wechselt Ettore Bugatti zur Gasmotorenfabrik Deutz AG in Köln. Bis 1909 entstehen in Köln einige Versuchswagen, parallel ein Rennwagen mit 1,3-Liter-Hubraum. Bei Deutz konzipiert Bugatti Anfang 1909 mit dem Bugatti Deutz Prinz Heinrich Type 9 C einen Rennwagen, der über 140 km/h schnell fährt. Bei der Prinz-Heinrich-Fahrt, ein von Prinz Albert Wilhelm Heinrich von Preußen gestiftetes Langstreckenrennen für viersitzige Tourenwagen über 1.850 Kilometer, wird der Type 9 C erstmals öffentlich eingesetzt und erhält seinen Beinamen.

150 KM/H

1909 gründet Ettore Bugatti seine eigene Fahrzeugmarke, ein Jahr später startet er erneut bei der Prinz-Heinrich-Fahrt. Der Bugatti Type 13 fährt mit seinem 1,4-Liter-Vierzylinder mit Vierventiltechnik über 150 km/h schnell, die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Geraden im Rennen liegt bei 142,6 km/h (gemessen bei einer Sonderprüfung). Den nur 300 Kilogramm leichten Type 13 baut Bugatti, mit Unterbrechung aufgrund des Ersten Weltkrieges, bis 1920. Über 400 Fahrzeuge entstehen von dem Modell, das seinerzeit auf den Rennstrecken fast unschlagbar war.

200 KM/H

Mit dem Type 35 zeigt Bugatti einen völlig neuen Rennwagen. Sein Achtzylinder mit zwei Litern Hubraum leistet anfangs 95 PS und treibt das Fahrzeug auf bis zu 190 km/h an. Mit dem Type 35 B erhöht sich der Hubraum auf 2,3 Liter und ein Kompressor sorgt für zusätzliche Leistung. Mit den 140 PS fährt der Rennwagen über 215 km/h schnell. Mit dem Type 35 gewinnt Bugatti in den folgenden Jahren rund 2.000 Rennen. Damit gilt das Fahrzeug als erfolgreichster Rennwagen aller Zeiten. Mit einem reinen Straßenauto überschreitet der Bugatti mit dem Type 57 S 1934 die 200-km/h-Marke.

250 KM/H

Mit dem Type 45 stellt Bugatti 1929 einen besonderen Rennwagen vor. Der Erfinder verbindet zwei parallele Achtzylindermotoren des Type 35 und kreiert den ersten 16-Zylinder-Motor

für Autos der Bugatti-Geschichte. Das 3,8 Liter große Triebwerk leistet 270 PS bei 5.000 Umdrehungen und sorgte für eine Höchstgeschwindigkeit von über 250 km/h. Den Rennwagen setzt Bugatti vorwiegend bei Kurzstrecken- und Bergrennen ein, da die Reifen der hohen Geschwindigkeit auf Dauer nicht standhalten. Es entstehen nur zwei Fahrzeuge.

ÜBER 300 KM/H

Ideen für ein straßentaugliches Hochgeschwindigkeitsauto, das über 300 km/h schnell fährt, hat Ettore Bugatti bereits 1929. Technische Zeichnungen und Skizzen deuten darauf hin, dass der Achtzylinder-Reihenmotor des Type 41 Royale in Kombination mit einem Getriebe des Type 50 für die angepeilte Geschwindigkeit theoretisch gereicht hätte. Doch das Projekt verfolgt er aus wirtschaftlichen Gründen nicht weiter. Die magische Zahl bleibt auf Jahrzehnte im Hinterkopf, auch später bei Romano Artioli. Der Italiener, der die Bugatti-Markenrechte im Jahr 1987 kauft und mit dem EB110 den Supersportwagen der 1990er-Jahre baut, bricht 1992 die 300 km/h-Marke und legt mit 342 km/h gleich einen neuen Geschwindigkeitsrekord hin. Den EB110 treibt ein 3,5-Liter-V12-Mittelmotor mit fünf Ventilen pro Brennraum an, die Leistung liegt je nach Modell und Ausbaustufe zwischen 560 PS beim GT und 610 PS beim Supersport (SS).

350 KM/H

Ein Jahr später knackt ein 610 PS starker EB110 SS mit 351 km/h (Chassis 008) den vorher aufgestellten eigenen Rekord. Ein EB110 SS mit Naturgas fährt 344,7 km/h schnell — ebenfalls Rekord.

ÜBER 400 KM/H

Als erster Hypersportwagen der 2000er fährt 2005 der Bugatti Veyron über 408,47 km/h schnell. Damit zählt der Veyron mit dem 8,0-Liter-16-Zylinder-Motor mit 1.001 PS als schnellster Seriensportwagen der Welt. Um die Geschwindigkeit von mehr als 400 km/h zu erreichen, wird ein zweiter Schlüssel, der sogenannte Speed-Key, aktiviert. Am 26. Juni 2010 knackt der Bugatti Veyron 16.4 Super Sport den Geschwindigkeitsweltrekord für straßenzugelassene Supersportwagen. Unter Aufsicht von Guinness World Records und des deutschen TÜV erreicht der Super Sport eine Spitzengeschwindigkeit von 431,072 km/h und wird damit der schnellste Seriensportwagen der Welt.

2013 fährt der offene Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse einen weiteren Rekord ein: Mit 408,84 km/h wird er der schnellste straßenzugelassene Roadster der Welt.

490 KM/H / 304 MPH

Der Chiron Super Sport 300+ legt im Sommer 2019 die Messlatte bis heute unerreichbar hoch: Mit seinem 8,0-Liter-W16-Motor und 1.600 PS erreicht der Hypersportwagen aus Molsheim als erstes Serienfahrzeug überhaupt mehr als 300 mph: Es sind exakt gemessene 304,773 mph, was 490,484 km/h entspricht.

ÜBER 500 KM/H

Mit dem rennstreckenfokussierten Hypersportwagen Bolide[2] präsentierte Bugatti im Oktober 2020 ein extremes Fahrzeug. Als Antrieb dient ein aus der Serie abgeleiteter 8,0-Liter-W16-Motor mit 1.850 PS°. Die auf maximalen Abtrieb getrimmte, minimale Karosserie wiegt inklusive Motor nur 1.240 Kilogramm°°. Damit liegt das Leistungsgewicht bei unvorstellbaren 0,67 Kilogramm pro PS. Die experimentelle Studie des Bolide erreicht eine simulierte Höchstgeschwindigkeit von deutlich über 500 km/h ohne dabei jedoch auf maximales Handling und maximale Agilität zu verzichten. Damit ist er der erste Bugatti, der über 500 km/h schnell fährt. Neben der Höchstgeschwindigkeit steht der Bolide auch für außergewöhnliches Handling. Für eine Runde in Le Mans benötigt der Bolide in der Simulation 3:07,1 Minuten, für die Nordschleife 5:23,1 Minuten.

„Bugatti hat in den vergangenen Jahrzehnten gezeigt, dass wir die schnellsten und exklusivsten Fahrzeuge der Welt bauen. Wir sind sehr stolz auf unsere Geschichte. Doch wir definieren uns nicht nur über Rekorde oder Höchstgeschwindigkeiten", sagt Stephan Winkelmann. Hypersportwagen von Bugatti bieten mehr als Topspeed: ungeahnte Dimensionen von Performance, Luxus, Exklusivität, Design und automobile Handwerkskunst. Darauf wird sich Bugatti in Zukunft weiter konzentrieren.

° Bei Einsatz von 110-Oktan-Rennbenzin; Motorleistung mit 98-Oktan-Benzin bei 1.600 PS °° Gewichtsangabe bezieht sich auf das theoretisch mögliche Trockengewicht

---

[2] Bolide: Unterliegt nicht der Richtlinie 1999/94/EG, da es sich um ein Rennfahrzeug handelt, dass einen Betrieb auf öffentlichen Straßen nicht vorsieht.

[2] Chiron Super Sport 300+: WLTP Kraftstoffverbrauch, l/100 km: Niedrigphase 40,3 / Mittelphase 22,2 / Hochphase 17,9 / Höchstphase 17,1 / kombiniert 21,5; CO2-Emission kombiniert, g/km: 487; Effizienzklasse: G