

# LES 110 ANS DE BUGATTI



Ein jeder kann träumen, doch nicht jeder bekommt die Gelegenheit diese Träume Realität werden zu lassen, oder hat den Mut die Gelegenheit beim Schopfe zu packen. Ettore Bugatti hatte große Träume, und 1909 nahm er sein Schicksal in seine eigenen Hände, zog mit Frau und Kind nach Molsheim und gründete sein eigenes Unternehmen — und schrieb so Automobilgeschichte. Lange, ereignisreiche 110 Jahre später feiert Bugatti voller Stolz das Jubiläum der eigenen Entstehung und Ettore's Vermächtnis. Für die einzige französische Luxusautomobilmarke könnte es für den Auftakt der Festivitäten keinen geeigneteren Rahmen geben als den der Rétromobile Show, dieses Jahr in ihrer 44. Edition. Auf dem Bugatti Stand können die Besucher der Paris Expo Porte de Versailles zwei Highlights der diesjährigen internationalen Ausstellung von klassischen Autos bewundern: den Bugatti Type 55 und den Bugatti EB110 GT.

“Der 1932 Bugatti Type 55 und der 1994 Bugatti EB110 Gran Turismo, die wir hier auf der Rétromobile ausstellen, repräsentieren zwei unterschiedliche Ären unserer bewegten Geschichte, auf die wir in ihrer Gesamtheit mit Stolz zurück blicken. Durch alle Erfolge, aber auch alle Herausforderungen, die unser Unternehmen durch die 110 Jahre geführt haben, sind wir zu dem geworden, wer wir heute sind“, betonte Bugatti Präsident Stephan Winkelmann. “Diese beiden Bugatti-Legenden sind großartige Beispiele unserer Hypersportwagentradition und beide sind ebenfalls wertvolle Sammlerstücke, die mit der Zeit im Wert steigen.”

# BUGATTI TYPE 55 : EIN GRAND-PRIX-AUTO FÜR DIE STRASSE

Die frühen Schritte von Ettore Bugatti, unterbrochen vom ersten Weltkrieg, führten zu den glorreichen 1920er Jahren, in denen Bugatti in die absolute Spitze der Automobilwelt aufstieg. Mit Ettore's Sohn Jean Bugatti in führenden Aufgaben trotzte das Unternehmen dem Großen Börsenkrach von 1929 und stellte weiter manche der in den 1930er Jahren am meisten nachgefragten Automobile her, unter ihnen den Bugatti Type 55.

1931 trat der Type 51 als neues Bugatti-Fahrzeug für Grand-Prix-Rennen in die großen Fußstapfen des Type 35, bis heute das erfolgreichste Rennauto aller Zeiten. Jean Bugatti schuf nicht nur den Motor des Type 51, sondern arbeitete parallel auch an einer Version des Grand-Prix-Autos für die offene Straße, den Type 55. Mit einer für die damaligen Zeiten durchaus beachtenswerten Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h wurde dieses Fahrzeug von zahlreichen Kunden auf der Suche nach Hochleistungs-Gran Turismos sehr geschätzt. Zudem kam es in einem der schönsten Sportwagendesigns daher, ebenfalls ein Entwurf von Jean Bugatti. Die Bicolor-Lackierung, die flache silhouette, sowie die hohe Linie der Kotflügel erzeugten einen Auftritt voller Eleganz, aber auch eine Anmutung von Kraft und Schnelligkeit. Bugatti stellte insgesamt 38 Einheiten des Type 55 her, mit Roadster und Coupé Karosserien.

Der auf der Rétromobile ausgestellte Type 55 ist eine Leihgabe der Cité de l'Automobile, National Museum (Schlumpf Collection) in Mulhouse. Der Roadster mit der Fahrgestellnummer 55215 verließ Molsheim 1932 in Richtung USA. Nach 30 Jahren auf amerikanischem Boden verkaufte es sein dritter Besitzer, der berühmte US amerikanische Bugatti Sammler John Shakespeare, zusammen mit weiteren Stücken aus seiner wertvollen Sammlung an Fritz Schlumpf. Dieser brachte den blau-weißen Type 55 wieder zurück ins heimische Elsass als Teil der großen Automobilsammlung, die er mit seinem Bruder sorgsam kuratierte.

## BUGATTI EB110: DIE WIEDERBELEBUNG IN DER MODERNE

Jean Bugattis Tod und der Beginn des zweiten Weltkrieges trafen das Unternehmen noch wesentlich härter als es die Finanzkrise ein Jahrzehnt zuvor getan hatte. Nachdem Ettore vor der Nazibesetzung nach Bordeaux geflohen war, kam er nach Kriegsende zurück nach Molsheim. Während des Krieges hatten jedoch sowohl das Geschäft als auch seine Gesundheit bleibenden Schaden genommen und Ettore erholte sich nie mehr davon, verstarb im August 1947. Sein Sohn Roland Bugatti übernahm, aber anders als sein verstorbener Bruder Jean fehlten ihm das Wissen, das Geschick und auch das Glück um die Wende herbeizuführen und an glorreiche Zeiten anzuknüpfen. Zahlreicher Versuche zum Trotz musste er das Unternehmen 1963 an Hispano-Suiza verkaufen.

Die Autosammlung endete fast vollständig in den Händen der genannten Brüder Schlumpf, während die Werkzeuge und das Know-How fortan in der Aeronautik Einsatz finden sollten. Bis 1987 Romano Artioli entschied Bugatti auch für die Automobilwelt wiederzubeleben. Er baute ein neues Werk in Campogalliano und das Ergebnis seiner Mühen war der einzigartige Bugatti EB110, präsentiert in Paris am 15. September 1991, exakt 110 Jahre nach Ettore Bugattis Geburt. Allradantrieb, ein 3,5-Liter V12-Motor, 560 PS und ein maximales Drehmoment von 611 Nm

machten diesen Bugatti in das schnellste Serienproduktionsauto seiner Zeit — in der Version EB110 SS (Super Sport) fuhr er bis zu 351 km/h schnell.

Der auf der Rétromobile ausgestellte, graue EB 110 GT (Gran Turismo) mit der Fahrgestellnummer ZA9 ABO 1SO RCD3 9070 wurde 1994 gebaut. Seine Reise führte von Zentraleuropa in den mittleren Osten und wieder zurück nach Zentraleuropa, wo er sich in Privatbesitz befindet.

## **DAS STOLZE BUGATTI VERMÄCHTNIS: PRIVILEG UND VERANTWORTUNG**

Nachdem 139 Einheiten des EB110 die Produktionshallen verlassen hatten, musste Campogalliano die Tore wieder schließen. Ein erneuter Rückschlag, den nur eine starke Marke wie Bugatti überleben konnte. Durch die Volkswagen Gruppe wurde Bugatti 1998 wieder Leben eingehaucht. Der Umzug zurück nach Molsheim stellt eine bedeutende Entscheidung dar: die Zukunft des Unternehmens sollte auf dem Boden fundiert sein, wo der Gründer Ettore alles begonnen hatte, dieses Jahr vor 110 Jahren. Und genau wie zu Ettore's Zeiten sind die Fahrzeuge, die Molsheim verlassen erneut an der Spitze der Automobilwelt positioniert.

Seit 2005 werden alle Bugatti Hypersportwagen im hochmodernen Atelier in Molsheim in Handarbeit zusammen gebaut. Erst zehn Jahre lang der Bugatti Veyron 16.4 und seine Derivate, seitdem seine Nachfolger Chiron, Chiron Sport und Divo<sup>1</sup>. Alle Modelle unterschiedlichen Charakters, aber mit einer bedeutenden Gemeinsamkeit — dem einzigartigen 8-Liter Quad-Turbo W16 Motor. Und alle im Einklang mit Ettore's heiligstem Kredo, das besagte, dass etwas Vergleichbares nicht Bugatti genannt werden dürfe.

“Es gibt keine Abkürzung für Tradition. Tradition ist etwas, das du dir verdienen must, durch harte Arbeit über eine lange Zeit. Es ist uns eine besondere Ehre unsere Jubiläumsfestivitäten zum 110. Geburtstag hier in Paris starten zu können, in unserem französischen Zuhause. Wir sind unglaublich stolz auf unsere Geschichte, unsere Herkunft und unsere französische Identität“, erklärt Bugatti Präsident Stephan Winkelmann. “Tradition und Historie sind ein großes Privileg, aber eine noch größere Verantwortung für uns auf dem Weg nach vorne — wir wollen den Namen und die Marke Bugatti in allen Ehren halten und darauf weiterhin eine starke und nachhaltige Zukunft aufbauen.“

### **Pressekontakt**

Nicole Auger  
Head of Communications  
nicole.auger@bugatti.com