LORIS BICOCCHI — BUGATTIS HOCHGESCHWINDIGKEITS-EXPEI



Freundliche Augen, Lachfalten um die Mundwinkel und ein italienischer Singsang in der Stimme. Wenn Loris Bicocchi über seine Leidenschaft erzählt, gerät jeder Zuhörer direkt in seinen Bann. Und Bicocchi hat eine Menge zu erzählen. Nicht über sich, dazu ist der gebürtige Italiener viel zu bescheiden. Viel lieber redet er über Autos, genauer über Super- und Hypersportwagen und ganz speziell über Bugatti. Die Marke, für die er seit Jahrzehnten als Test- und Entwicklungsfahrer arbeitet und für die er einige Rekorde aufgestellt hat.
Eine Karriere nach Plan? Nicht ganz. Zwar träumt der junge Bicocchi schon 1974 von Sportwagen, doch einen leisten kann er sich nicht. Direkt nach seinem Schulabschluss fängt der in Sant' Agata Bolognese lebende Bicocchi bei Lamborghini an, dem Sportwagenhersteller in seiner direkten Nachbarschaft. Als Lagerist ist er den Autos noch fern, interessiert sich für Mechanik, fragt ständig neugierig nach, lässt sich alles erklären. Sein Interesse fällt auf, ein Jahr später arbeitet er als Mechaniker, wieder ein Jahr später darf er zum ersten Mal einen Sportwagen testen, einen Lamborghini Countach. „Damit hatte ich schon mit Anfang 20 meinen

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Traum erfüllt — und konnte ihn sehr lange genießen'', sagt der heute 61-Jährige. 15 Jahre fährt, testet und entwickelt er die Supersportwagen. Für ihn ein absoluter Traumjob.

Doch es kommt noch besser. 1987 kauft der Italiener Romano Artioli die Markenrechte des französischen Herstellers Bugatti, mit dem kühnen Plan, den technisch besten Supersportwagen der Neuzeit zu entwickeln. Um leichter qualifiziertes Personal zu finden, siedelt er sich mit seiner neuen Produktionsstätte in direkter Nachbarschaft italienischer Supersportwagenmarken wie Ferrari, Maserati und Lamborghini an. Er überzeugt erfahrene Mitarbeiter, zu ihm zu wechseln, unter anderem Paolo Stanzani, bei Lamborghini Entwickler und Designer. ,,Paolo rief mich eines Tages an und lud mich auf ein Treffen ein. Er erzählte mir von dem Projekt und fragte mich direkt, ob ich nicht Lust auf einen spannenden Job hätte'', sagt Loris Bicocchi. Die Aufgabe: Einen neuen absoluten Supersportwagen mit Allrad, V12 und vier Turboladern von Grund auf mit zu entwickeln, wieder als Testfahrer. Getrieben von technischen Innovationen sollten der EB110 GT und EB110 SS die modernsten Sportwagen der 1990er-Jahre werden. ,,Für mich war der Job perfekt, denn ich wollte mich weiterentwickeln, noch schnellere Autos fahren und das Lenkrad keineswegs aus der Hand geben'', erklärt Bicocchi.

TRAUMJOB TESTFAHRER

Als Testfahrer entwickelt er in den folgenden Monaten die Supersportwagen mit, gibt seine Expertise unter anderem für Fahrwerk, Bremse, Aerodynamik, Reifen, Motor und Getriebe ab. ,,Beim EB110 war alles neu, es gab keine Referenzpunkte, so dass ich viel testen durfte'', erklärt er seine Aufgabe. Der Sportwagen war seiner Zeit, wie bei Bugatti üblich, um Jahre voraus: Er ist das erste Serienauto mit einem Carbon-Monocoque, der V12 hat fünf Ventile pro Brennraum, vier Turbolader, ein Sechsganggetriebe und die Kraft verteilt sich über alle vier Räder. ,,Dazu kommt die unglaubliche Kraft von 560 PS im GT und bis zu 610 PS im SS sowie eine Höchstdrehzahl von 8.250 Umdrehungen. Wie bei Rennwagen'', staunt Bicocchi noch heute.

Dank des neuentwickelten Allradantriebs bekommt der Bugatti die Kraft problemlos auf die Straße, ohne dass sie in den Radhäusern im Qualm verpufft. Die Performance ist heute noch unglaublich: Von 0 auf 100 km/h erreicht der EB110 SS in 3,26 Sekunden — Rekord für Seriensportwagen. Die Nürburgring-Nordschleife umrundet der Bugatti 1991 in nur 7 Minuten und 44 Sekunden. ,,Ich bin immer noch erstaunt, wie modern sich das Auto heute noch fährt. Direkt, sauber, leicht und verdammt schnell. Es liegt sehr gut auf der Straße und bietet ein hohes Grip-Level'', sagt Bicocchi.

Zu Beginn liegt das Verhältnis zwischen Vorder- und Hinterachse bei 40 zu 60, am Ende des Entwicklungsprozesses bei 28 zu 72. ,,Damit erhält das Auto die beste Performance. Deshalb bin ich zwischen 1990 und 1995 sehr viele Kilometer und viele Stunden gefahren. Wie viele das genau waren, kann ich aber nicht mehr sagen. Jeden Tag saß ich in einem Bugatti — es war wie in einem nicht enden wollenden Traum'', sagt er immer noch begeistert. Zu den vielen Prototypen des EB110 gesellt sich die geplante Luxuslimousine EB112.

DER EB110 ALS BESTE LEBENSERFAHRUNG

,,Der EB110 war meine beste Lebens- und Berufserfahrung, an die ich mich immer noch sehr gerne und mit Zuneigung erinnere'', sagt der Italiener. Ein pures, kräftiges, unschlagbares Auto in seiner Zeit, das Top-Ass jedes Autoquartetts. Seine schönsten Erlebnisse: Die

Geschwindigkeitshomologation für den EB110 GT mit 342 km/h und der Weltrekord mit Naturgas von 344,7 km/h, im Juli 1994 — vor genau 25 Jahren. Den Weltrekord von 351 km/h bei einem Serienauto bricht sein Kollege Jean-Philippe Vittecoq mit einem EB110 SS. Wenig später musste Bugatti jedoch Konkurs anmelden.

Bicocchis Tage bei Bugatti sind vorerst gezählt, so ganz ohne die besonderen Autos kann er aber nicht leben. Er heuert in Monaco als Testfahrer für ein GT-Rennteam an, fährt in einem EB110 SS bei der IMSA-Meisterschaft in der GTS1 Supreme Klasse und bei den 24 Stunden von Le Mans in der GT1 Klasse mit. Sein Wissen und Können sind in der Supersportwagen-Szene weiter heiß begehrt

Doch sein Herz hängt weiter an Bugatti. Im Jahr 2000 erhält er einen Anruf von einem befreundeten Ingenieur, der für die wiederauferstandene Marke im französischen Molsheim arbeitet, mit der Frage, ob er nicht an einem neuen Projekt mitarbeiten möchte. „Wie damals beim EB110 war beim Veyron alles neu, extraordinär. Es gab keinen Vorgänger, die Leistung mit mehr als 1.000 PS und der Geschwindigkeitsbereich von über 400 km/h waren unvorstellbar groß. In den folgenden Jahren fährt, testet und entwickelt Loris Bicocchi wieder das schnellste Auto der Welt.

HERAUSFORDERUNGEN BEI DER ENTWICKLUNG DES VEYRON

Er beginnt mit dem zweiten Prototypen des Veyron, konzentriert sich bei seiner Arbeit speziell auf Chassis, Federung, Bremsen, Reifen und Lenkung. „Die Testarbeit war sehr herausfordernd, weil Bugatti wieder in einen Geschwindigkeitsbereich vorstieß, in dem vorher niemand mit einem Serienauto war", sagt er. Diese unglaubliche Kraft auf den Boden zu bekommen, dabei den Fahrer nicht zu überfordern und den Hypersportwagen leicht fahren zu lassen, ist eine seiner Aufgaben. Bei den finalen Tests für die Aerodynamik und die Geschwindigkeit feilen die Ingenieure gemeinsam mit Bicocchi in Millimeterschritten. „Der Anstellwinkel von Flaps, Spoiler oder Diffusor kann bei einem Millimeter Unterschied das ganze Fahrverhalten ändern, vor allem bei hohen Geschwindigkeiten. Wir mussten uns deshalb über ganz kleine Schritte der optimalen Einstellung nähern. Es war absolutes Feintuning", erklärt er. Auch beim Nachfolger Chiron[1] ist seine feinfühlige Expertise gefragt, er testet ihn Tausende von Kilometern, auf öffentlichen Straßen, Versuchsstrecken, führt Hitze- und Kältetests weltweit durch — und wird nicht müde.

Veyron und Chiron sind zwar beides Hypersportwagen, aber dennoch völlig unterschiedliche Fahrzeuge. „Beim Veyron war alles einzigartig, der Chiron ist aber keine reine Weiterentwicklung, sondern ein neues Auto", erklärt er. Denn durch ein neues Design änderten sich die Aerodynamik, das Fahrwerk, der Motor, die Lenkung, einfach alles. Von der hydraulischen Lenkung hin zu einer elektrischen, die noch feiner, direkter und präziser mit einer noch besseren Rückmeldung arbeitet als beim Veyron. Dazu arbeitet der Allradantrieb exakter, gibt noch besser die Leistung auf die Straße ab und sorgt für eine bessere Traktion. „Der Chiron fährt sich noch dynamischer, aber auch sicherer und entspannter. Wir haben das Gute einfach besser gemacht", sagt Bicocchi.

Was ihn nach wie vor an den Hypersportwagen aus Molsheim begeistert, ist nicht nur die unglaubliche Kraft und Performance, sondern die leichte Fahrbarkeit. Nach jahrzehntelanger Arbeit für Bugatti sind es gleich zwei Autos, die in seiner imaginären Traumgarage parken.

Der Top-Supersportwagen der 1990er Jahre, der EB110 SS, und der aktuelle Hypersportwagen Chiron.

Loris Bicocchi lächelt sanft, schaut wie immer nach vorne. Die Passion fürs schnelle Fahren und genaues Analysieren der Fahrzeuge hat in den vergangenen 45 Jahren nicht nachgelassen. Er ist niemals mit den Ergebnissen zufrieden, will die Fahrzeuge weiter mitentwickeln, an ihnen forschen und sucht dadurch die Perfektion. Ganz im Stile Ettore Bugattis, der das Ingenieurshandwerk zur Kunstform anhob und permanent nach Perfektion strebte. Vielleicht fühlt sich deshalb Loris Bicocchi bei Bugatti so wohl. Und verstanden.