

ART OF BUGATTI



René Staud / Bernd Ostmann

**Motor
buch
Verlag**

ART OF BUGATTI

RENÉ STAUD BERND OSTMANN

IMPRESSUM | IMPRINT

Einbandgestaltung: Frank Zähringer

Herausgeber: Bernd Ostmann

Konzept und Realisation: Motor Presse Stuttgart

Fotografie: René Staud, Ingo Barenschee, dpa/Picture Alliance, Dino Eisele, Achim Hartmann, Huckle/Kruta Archives, Arturo Rivas, Hans-Dieter Seufert, Wolfgang Wilhelm, Bugatti

Zeichnungen: Bugatti-Design

Grafische Gestaltung: Frank Zähringer

Autoren: Clauspeter Becker, Alexander Bloch, Jens Dralle, Hans-Jörg Götzl, Malte Jürgens, Götz Leyrer, Bernd Ostmann, Birgit Priemer, Sebastian Renz, Werner Schruf, Jörn Thomas, Egon Zeimers

CvD: Michael Heinz

Textarchiv: Johannes Holzwarth

Bildarchiv: Rainer Herrmann

Übersetzung englische Sprache: Jürgen Hödel, Kansas City

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN: 978-3-613-04264-9

Copyright 2020 © by Motorbuch Verlag,
Postfach 103743, 70032 Stuttgart

Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2020

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch-verlag.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Druck und Bindung: Graspö CZ, 76302 Zlin
Printed in Czech Republic

Cover design: Frank Zähringer

Publisher: Bernd Ostmann

Concept and realization: Motor Presse Stuttgart

Photography: René Staud, Ingo Barenschee, dpa/Picture Alliance, Dino Eisele, Achim Hartmann, Huckle/Kruta Archives, Arturo Rivas, Hans-Dieter Seufert, Wolfgang Wilhelm, Bugatti

Illustrations: Bugatti-Design

Graphic design: Frank Zähringer

Authors: Clauspeter Becker, Alexander Bloch, Jens Dralle, Hans-Jörg Götzl, Malte Jürgens, Götz Leyrer, Bernd Ostmann, Birgit Priemer, Sebastian Renz, Werner Schruf, Jörn Thomas, Egon Zeimers

Managing editor: Michael Heinz

Text archive: Johannes Holzwarth

Photo archive: Rainer Herrmann

English translation: Jürgen Hödel, Kansas City

No liability on the part of the author or the publishing company can be accepted for damage to persons, property or assets.

ISBN: 978-3-613-04264-9

Copyright 2020 © by Motorbuch Verlag,
P.O. Box 103743, 70032 Stuttgart

A Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG Company

1st edition 2020

You find us on the internet at www.motorbuch-verlag.de

Reprint, even in parts, is prohibited by law. The copyright and all other rights are reserved to the publishing company. Translation, storage, reproduction and dissemination including copying to electronic storage media such as DVD, CD-ROM, video disc, etc. as well as uploading to electronic media such as video text, internet, etc. without the publishing company's express written consent is prohibited and punishable by law.

Printing and binding: Graspö CZ, 76302 Zlin
Printed in Czech Republic



Vor dem Mille-Miglia-Start: Bugatti T35, Volkswagen-Konzernchef Dr. Herbert Diess, Bugatti-Präsident Stephan Winkelmann und der Bugatti Chiron

*Before the start of the Mille Miglia:
Dr. Herbert Diess, CEO of Volkswagen Group,
Stephan Winkelmann, President of Bugatti with
Bugatti T35 and Bugatti Chiron*

„BUGATTI WIRD WEITER DIE SPEERSPITZE DES AUTOMOBILBAUS BILDEN“

“BUGATTI WILL CONTINUE TO FORM THE SPEARHEAD OF AUTOMOTIVE CONSTRUCTION”

Im Mittelpunkt der 110-jährigen Geschichte von Bugatti steht das Vermächtnis ihres Gründers. Der französische Automobilpionier Ettore Bugatti verordnete seinem Unternehmen von Beginn an ein kompromissloses Streben nach technischen Spitzenleistungen. Bugattis Mythos beruht auf der einzigartigen Verbindung aus Ingenieurskunst und Eleganz. Die Marke entwickelte Luxuslimousinen wie den Typ 41 Royale, der Ende der 1920er-Jahre neue Standards im Fahrkomfort setzte. Sie schuf elegante GT-Fahrzeuge wie den ab 1934 gebauten Typ 57, der heute in der Ausführung SC Atlantic als das wertvollste Automobil der Welt gilt. Selbst Schnellzügen widmete sich Ettore Bugatti Anfang der 1930er-Jahre.

Und doch wurde er vor allem bekannt für seine ultimativen Fahrmaschinen wie den Typ 35. Ein Automobil, das mich so wie viele Bugatti-Enthusiasten bis heute in seinen Bann zieht. Zu einer Zeit, als Hubraum die Rennstrecken dominierte, setzte der T35 auf Leichtbau und Rightsizing. So fuhr er zwischen 1924 und 1930 über 2000 Rennsiege ein und ist bis heute der erfolgreichste Rennwagen aller Zeiten.

Für mich war es ein unvergessliches Erlebnis, in dieser Legende an der Mille Miglia 2019 teilzunehmen. Der leichtfüßige und präzise kleine Rennwagen brachte so viel Spaß, dass es mir schwerfiel, hinter dem Führungsauto der Rallye zu bleiben und nicht zum Überholen anzusetzen.

Bis heute ist der Unternehmenssitz von Bugatti im elsässischen Molsheim. Genau dort, wo Ettore Bugatti 1909 sein Lebenswerk begründete. Im Bugatti-Atelier entstehen in sorgfältiger Handarbeit die Hypersportwagen Veyron und Chiron. Sie definieren weltweit die ultimative Leistungsspitze des Automobilbaus in Sachen Leistung, Drehzahl, Beschleunigung und Geschwindigkeit. Dabei gelingt es Bugattis moderner Designsprache, dieser gewaltigen Leistung eine sinnliche Ästhetik zu verleihen, wie sie erstmals mit dem Typ 41 im Jahre 1927 etabliert wurde.

Bugatti wird auch weiter Tradition und Innovation zusammenführen und damit die Speerspitze des Automobilbaus bilden. Und wer weiß, vielleicht gibt es irgendwann sogar eine moderne Neuinterpretation des Typ 35.

At the heart of the 110-year Bugatti history is the legacy of its founder. From the very start, French automotive pioneer Ettore Bugatti decreed that his company would engage in the uncompromising pursuit of technical excellence. Bugatti's legend is based on the unique combination of elegance and the art of engineering. The brand developed luxury sedans such as the Type 41 Royale, which set new standards in terms of ride quality in the late 1920s. It created elegant GT vehicles such as the Type 57 built from 1934 onwards, which in the SC Atlantic specification today is considered the world's most valuable automobile. In the early 1930s, Ettore Bugatti even turned his attention to express trains.

And yet, he owes his fame primarily to his ultimate driving machines such as the Type 35. A car that to this day continues to captivate me as well as many Bugatti enthusiasts. At a time when displacement dominated the racetracks, the T35 relied on lightweight design and rightsizing. As a result, it won more than 2,000 racing victories between 1924 and 1930 and today is still the most successful racecar of all time.

Participating in the 2019 Mille Miglia driving this legend was an unforgettable experience for me. The nimble and precise little racecar was so much fun that I had a hard time staying behind the pace car of the rally and refraining from starting any moves to pass it.

To this day, the company headquarters of Bugatti is in the Alsatian town of Molsheim. In the very same place where Ettore Bugatti began his life's work in 1909. The Bugatti studio is where they build the Veyron and Chiron hypercars with meticulous precision by hand. Worldwide, these cars define the ultimate pinnacle of performance in terms of power, revs, acceleration and speed. At the same time, Bugatti's modern design idiom succeeds in imparting sensuous aesthetics to this immense performance, aesthetics first established in the Type 41 in 1927.

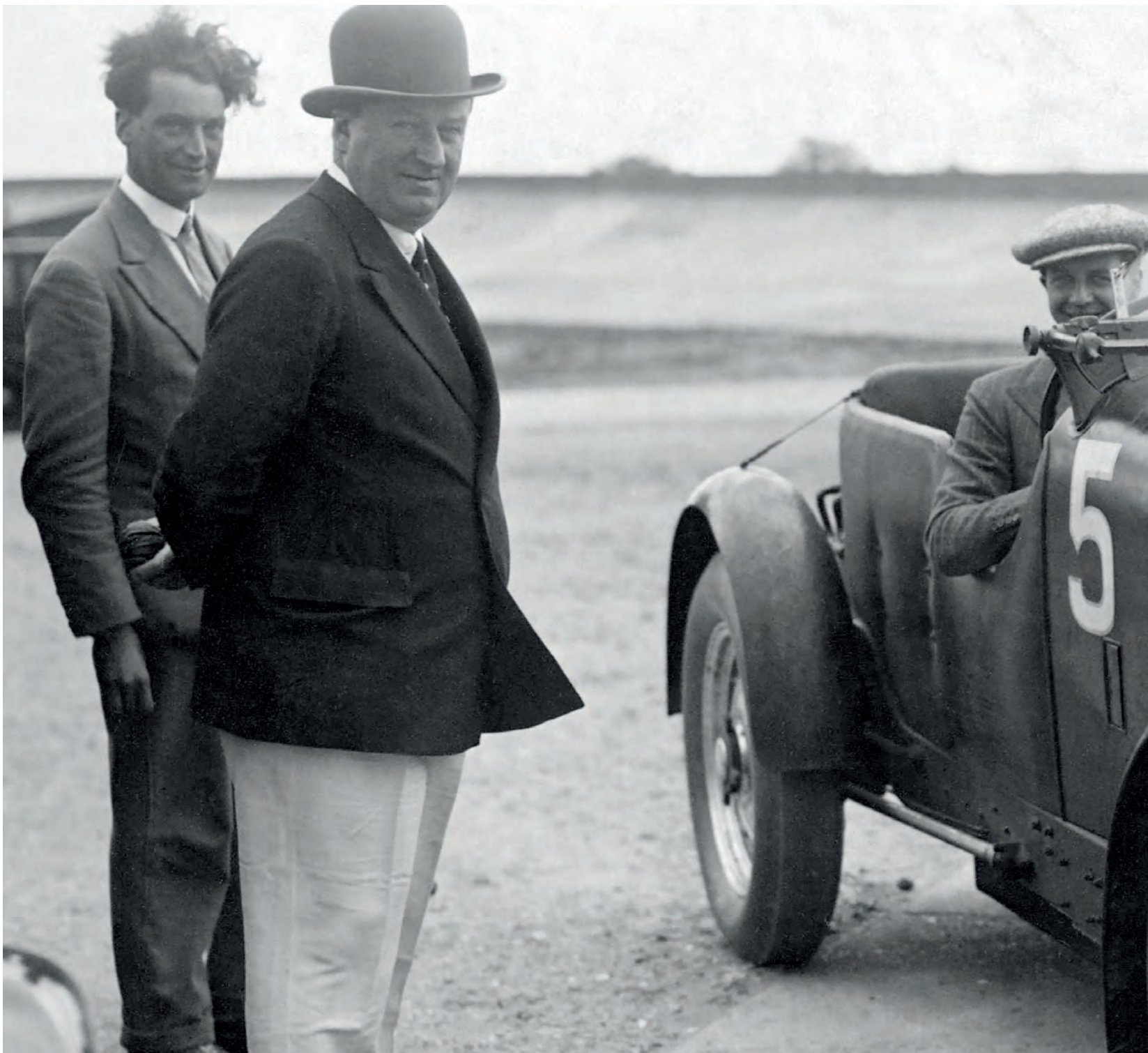
Bugatti will continue to merge tradition and innovation and thus form the spearhead of automotive construction. And who knows, one day there might even be a modern reinterpretation of the Type 35.



INHALT

CONTENT

2	Impressum/Imprint
4	Vorwort/Foreword
6	Inhalt/Content
8	Impressionen/Impressions
20	Bugatti Clan
28	Epoche I, 1909 bis 1963
34	Impression Bugatti-Typen
52	Fahrbericht/Driving Report Bugatti T57 C Vanvooren
60	Fahrbericht/Driving Report Bugatti T64
68	Fahrbericht/Driving Report Bugatti T252
76	Vorstellung/Presentation Bugatti T57 SC Atlantic
84	Fahrbericht/Driving Report Bugatti T57 SC Atlantic
90	Vorstellung/Presentation Bugatti T35
96	Fahrbericht/Driving Report Bugatti T35
104	Motorsport Victory Lane
114	Epoche II, 1987 bis 1995
116	Vorstellung/Presentation Bugatti EB 110
122	Vorstellung/Presentation Bugatti EB 112
128	Epoche III, seit 1998
134	Interview Achim Anscheidt
140	Vorstellung/Presentation Bugatti EB Chiron 18.3
148	Vorstellung/Presentation Bugatti EB Veyron 18.4
156	Technik/Technology Powerplay
166	Vorstellung/Presentation Bugatti EB Veyron 16.4
172	Fahrbericht/Driving Report Bugatti T51 & Bugatti EB Veyron 16.4
178	Fahrbericht/Driving Report Bugatti EB Veyron 16.4
184	Fahrbericht/Driving Report Bugatti EB Veyron 16.4 Grand Sport
192	Vorstellung /Presentation Bugatti 16C Galibier
198	Fahrbericht/Driving Report Bugatti EB Veyron 16.4 Super Sport
204	Vorstellung/Presentation Bugatti EB Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse
210	Fahrbericht/Driving Report Bugatti EB Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse
216	Impression Bugatti Vision Gran Turismo
222	Sondermodelle/Special Editions Les Légendes
234	Vorstellung/Presentation Bugatti Chiron
242	Fahrbericht/Driving Report Bugatti Chiron
248	Vorstellung/Presentation Bugatti Divo
256	Vorstellung/Presentation Bugatti La Voiture Noire
264	Vorstellung/Presentation Bugatti Centodieci
272	Interview Stephan Winkelmann
278	Chronik/Timeline Bugatti 1909 – 2019
280	Technische Daten/Technical Data



KREATIVES GESPANN: ETTORE BUGATTI (MIT MELONE)
UND SOHN JEAN (IM AUTO) BAUTEN EPOCHALE AUTOS
UND PRÄGTEN DEN MYTHOS DER MARKE

*CREATIVE TEAM: ETTORE BUGATTI (WITH BOWLER HAT)
AND SON JEAN (IN THE CAR) BUILT REVOLUTIONARY CARS
AND MINTED THE LEGEND OF THE BRAND*



**ABSOLUTER SIEGERTYP: MIT RUND 2000 SIEGEN
AVANCIERTE DER TYP 35 ZUM ERFOLGREICHSTEN
RENNMODELL ALLER ZEITEN**

*TOP WINNER: WITH SOME 2,000 VICTORIES,
THE TYPE 35 BECAME THE MOST SUCCESSFUL
RACING MODEL OF ALL TIME*









PURER LUXUS: DER TYP 41 ROYALE SOLLTE ALLE
ANDEREN AUTOMOBILE IN DEN SCHATTEN STELLEN

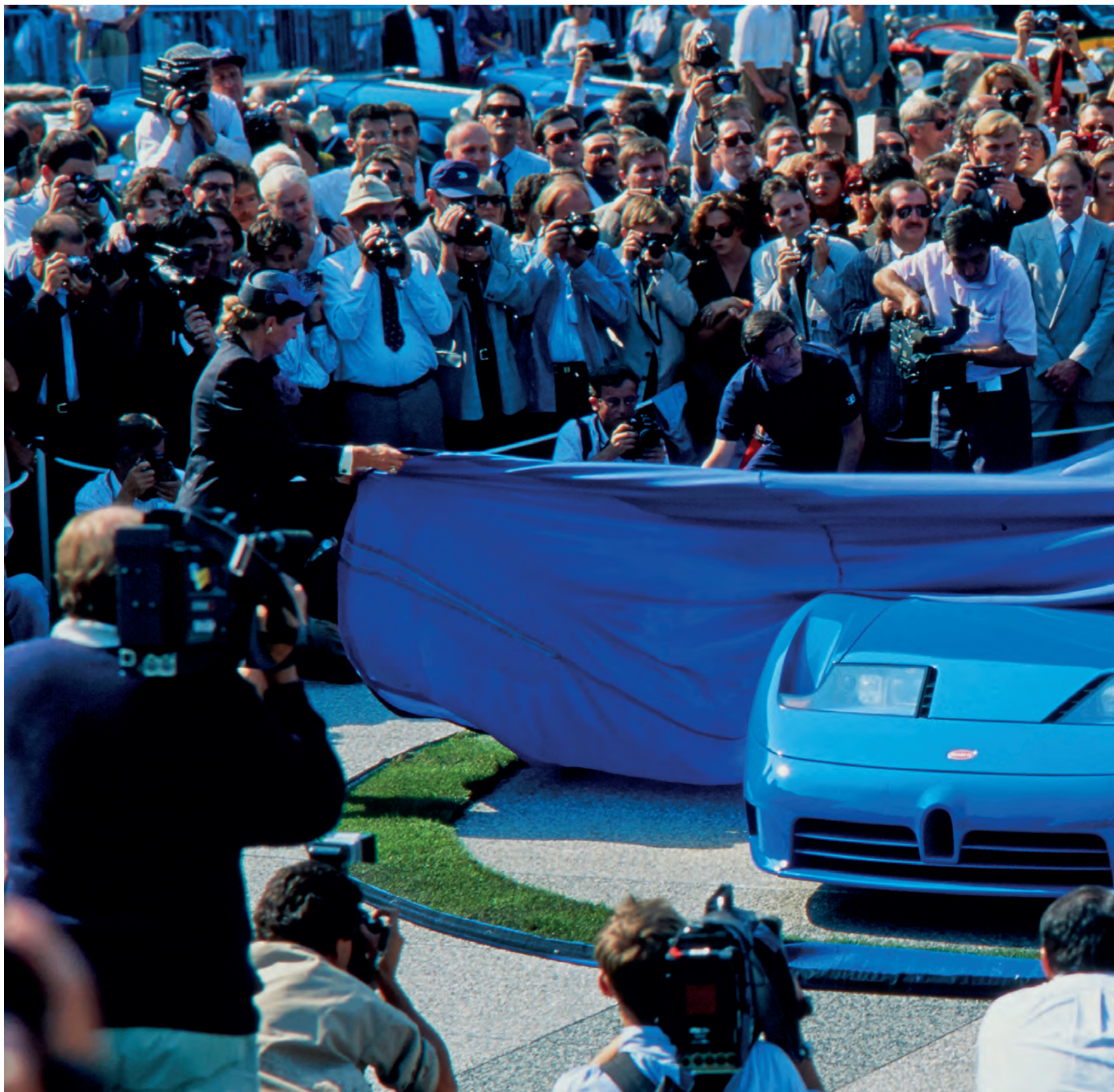
*PURE LUXURY: THE TYPE 41 ROYALE WAS INTENDED
TO ECLIPSE ALL OTHER AUTOMOBILES*



PURE ELEGANZ: DER ATLANTIC WAR DER ERSTE
SUPERSPORTWAGEN UND GILT ALS DAS SCHÖNSTE
AUTOMOBIL DER VORKRIEGSÄRA

*PURE ELEGANCE: THE ATLANTIC WAS THE FIRST
SUPER SPORTS CAR AND IS CONSIDERED THE MOST
BEAUTIFUL AUTOMOBILE OF THE PRE-WAR ERA*





**SPEKTAKULÄRE INSZENIERUNG: IN PARIS PRÄSENTIERTE
SCHAUSPIELER ALAIN DELON DEN BUGATTI EB 110**

***SPECTACULAR PRODUCTION: ACTOR ALAIN DELON
PRESENTED THE BUGATTI EB 110 IN PARIS***



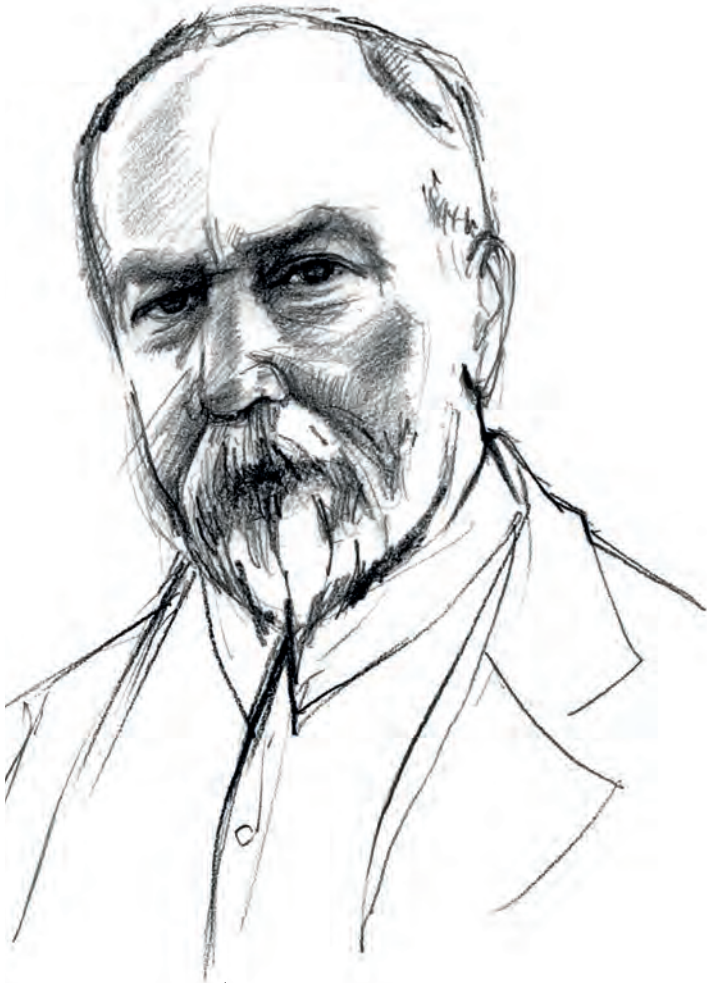


EINZIGARTIGES PRÄSENT: ZUM 110-JÄHRIGEN JUBILÄUM
BAUT BUGATTI DAS SONDERMODELL CENTODIECI

*UNIQUE PRESENT: BUGATTI BUILDS THE SPECIAL
MODEL CENTODIECI TO MARK THE 110TH ANNIVERSARY*



BUGATTI CLAN



CARLO BUGATTI

1856 – 1940

Der Architekt und Möbeldesigner wirkte in Mailand und Paris. Carlo Bugatti entwarf teure und einzigartige Möbel, meist Einzelstücke. Ettore erbte von ihm die Liebe zum Detail, zur Präzision und zur Qualität

The architect and furniture designer worked in Milan and Paris. Carlo Bugatti designed expensive and unique pieces of furniture, mostly one-offs. From him, Ettore inherited the love of detail, of precision and of quality



REMBRANDT BUGATTI

1885 – 1916

Der Bildhauer wurde bekannt für seine Tierskulpturen. Sein tanzender Elefant zierte den Typ 41 Royale. Für seine Arbeiten wurde er in Mailand, Turin, Venedig und Paris gefeiert. 1916 schied er mit 31 Jahren in Paris aus dem Leben.

The sculptor became famous for his animal sculptures. His dancing elephant adorned the Type 41 Royale. He was celebrated for his work in Milan, Turin, Venice and Paris. He passed away in Paris in 1916 at the age of 31.



ETTORE BUGATTI

1881–1947

Er war ein begnadeter Konstrukteur und Erfinder. Er pilotierte seine Autos selbst bei Rennen und galt als exzentrischer Lebemann. Er produzierte epochale Autos, entwickelte Flugmotoren, Schiffe und Schnellzüge und hielt rund 1000 Patente.

He was a gifted designer and inventor. He piloted his cars personally in races and was considered an eccentric bon vivant. He produced revolutionary cars, developed aircraft engines, ships and express trains, and held some 1,000 patents



JEAN BUGATTI

1909–1939

Mit 21 Jahren zeichnete Jean für das Design bei Bugatti verantwortlich. Bereits vier Jahre später übernahm er die Firmenleitung. Er entwickelte den Erfolgstyp 57. Der Hoffnungsträger verunglückte leider viel zu früh bei einer Testfahrt.

At the age of 21, Jean was responsible for the design at Bugatti. He took over the company just four years after that. He developed the Type 57 bestseller. Unfortunately, the beacon of hope met with an accident during a test drive much too soon.

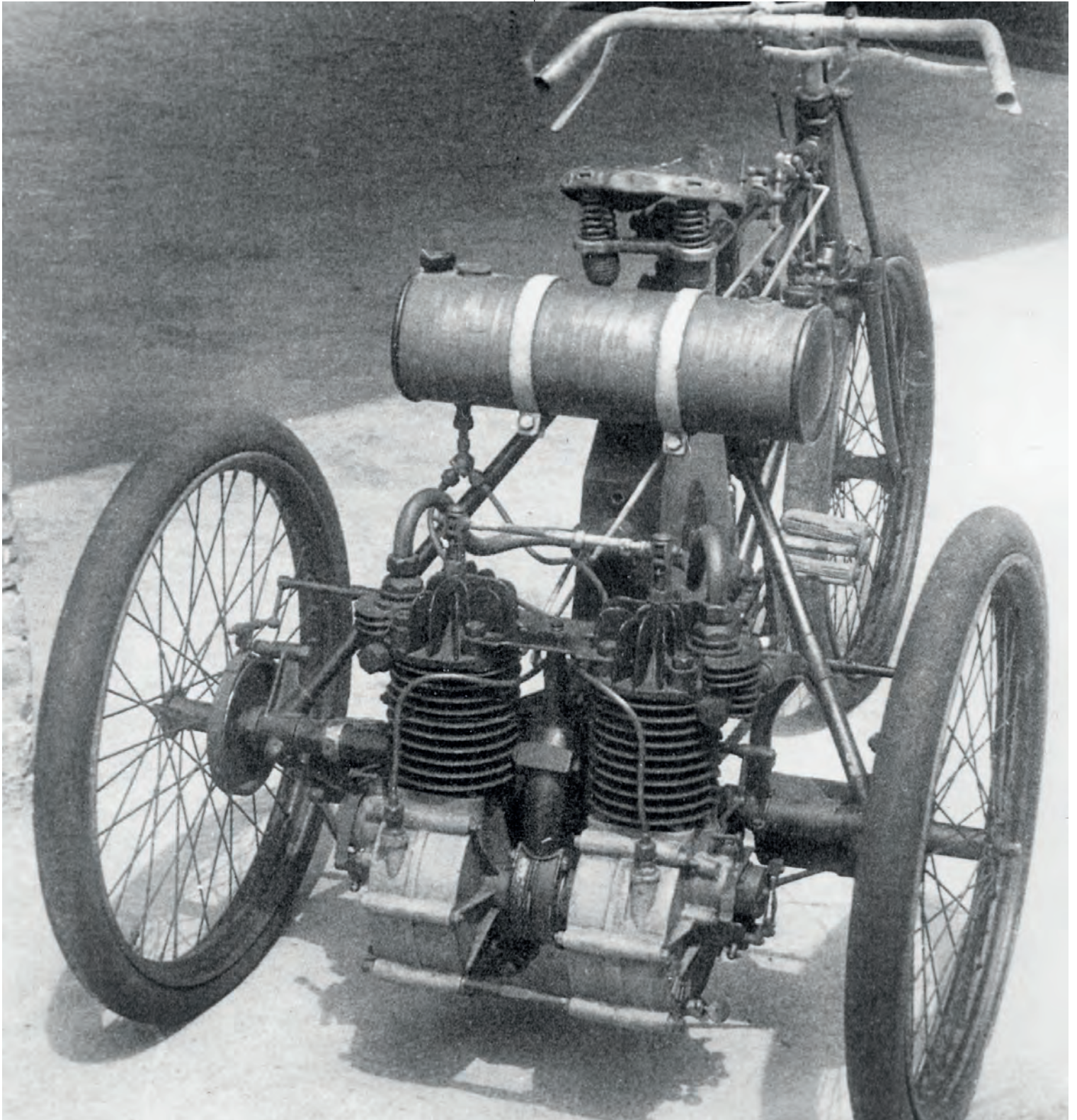


Ettore Bugatti: 1 Als etwa 20-Jähriger Dandy 1905, 2 Ettore in seinem kettengetriebenen Typ 18, 1912 am Mont Ventoux, 3 Als Vater mit Sohn Roland 1933

Ettore Bugatti: 1 As an approximately 20-year-old dandy in 1905, 2 Ettore in his chain driven Type 18 at the Mont Ventoux in 1912, 3 As a father with son Roland 1933

**Erste Rennmaschine: Mit dem Dreirad
„Prinetti & Stucchi“ gewann Ettore neun
von zehn Rennen**

*First racing machine: Ettore won nine out of ten
races with the "Prinetti & Stucchi" three-wheeler*



Bugatti ist ein Stück Kulturgeschichte, das sich in drei Epochen unterteilen lässt. Der Automobilbau zwischen 1901 und 1939 war der erste Teil der Geschichte, dann kam die kurze Epoche der Wiederbelebung durch Romano Artioli im italienischen Campogalliano zwischen 1987 und 1995. Und schließlich die endgültige Wiederauferstehung ab 1998 in Molsheim durch den Volkswagen-Konzern und Ferdinand Piëch.

Die ersten 38 Jahre minimaler Produktion prägte ein kleiner Mann mit steifem Hut und schalkhaften Augen: Ettore Bugatti, dessen Autos als Kunstwerke von höchstem historischen Wert gelten.

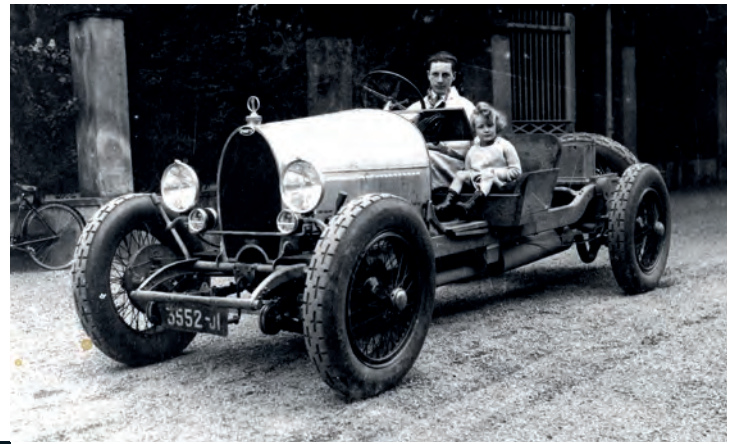
Ettore, geboren am 15. September 1881, wuchs mit den Geschwistern Deanice und Rembrandt als Sohn des Kunsttischlers Carlo Bugatti und dessen Frau Teresa auf. Die Bugattis führten ein großes Haus mit großen Gästen. Die Komponisten Puccini und Leoncavallo verkehrten dort, die Maler Segantini und Rietti, der Bildhauer Rodin und Tolstoi, der Schriftsteller.

Aber Ettore scheint zunächst aus der Art zu schlagen. Während Bruder Rembrandt folgsam ein Studium als Bildhauer aufnimmt, geht der unartige Ettore zu einem Mechaniker in die Lehre. Dass er auf diesem Wege endlich doch ein Mann der Kunst geworden ist, bestätigt der Maler Salvador Dalí, als er beeindruckt von einem der Bugatti-Wagen an den Literaten Federico García Lorca schreibt: „Ich bin der Ansicht, dass keine Epoche einen so hohen Grad an Perfektion erreicht hat; bis zur Erfindung des Automobils war Vollkommenheit etwas Unerreichbares.“

Ettore Bugatti selbst machte aus seiner Herkunft nie ein Geheimnis: „Zu der Zeit, als ich erwachsen wurde, wurde auch das Automobil geboren. Es war mir nicht gerade vorbestimmt, dass ich jemals mit dieser oder irgendeiner anderen Industrie etwas zu tun haben würde, denn meine Familie beschäftigte sich seit dem 16. Jahrhundert mit dem Schaffen von Skulpturen, Bildern, Radierungen oder Ziselierungen. Auch ich selbst begann ein Studium der Bildhauerei an der Hochschule der schönen Künste in Mailand. Leider dachte ich mehr daran, mich zu amüsieren, als zu arbeiten und hatte darüber hinaus einen Bruder, der Bildhauer war. Mit 16 Jahren verließ ich die Beaux Arts.“ Es ist also die dichte und nahrhafte Atmosphäre eines über die Generationen hinweg kultivierten Kunsthandwerks, in der die Ideen Bugattis vom absoluten Automobil heranreifen. Sein mechanisches Glaubensbekenntnis heißt Präzision: Schon als Kind hilft Ettore seinem Vater beim Einpassen der Intarsien in die edlen Möbel, die den weltweiten Ruf von Carlo Bugatti als Genie unter den Kunsttischlern begründen.

Mit 17 beginnt er in Mailand eine Ausbildung beim Branchenriesen Prinetti & Stucchi, Italiens größter Eisengießerei mit mechanischer Fertigung. Der Chef ist gleichzeitig italienischer Außenminister, ein Freund von Carlo Bugatti. Die Firma möchte am beginnenden Bau von Motorfahrzeugen mitverdienen – Bugatti entwickelt ein Motor-Dreirad mit zwei Zylindern, später ein Quadricycle mit Vierzylindermotor.

1902 wird das im elsässischen Lunéville und Niederbronn residierende Metallunternehmen de Dietrich auf Bugatti und seine Konstruktionen aufmerksam. De Dietrich holt den jun-



**Auf Testfahrt: Jean und Roland Bugatti
in einem Typ 38**

*On test drive: Jean and Roland Bugatti
in a Type 38*

Bugatti is a piece of cultural history that can be divided into three eras. Automotive construction was the first chapter in the history between 1901 and 1939, followed by the short era of revival by Romano Artioli in the Italian town of Campogalliano between 1987 and 1995. And finally, the resurrection for good in Molsheim under the direction of Volkswagen Group and Ferdinand Piëch starting in 1998.

The first 38 years of minimal production were characterized by a little man with a stiff-brim hat and mischievous eyes: Ettore Bugatti, whose cars are considered works of art of the highest historical value.

Ettore, born on September 15, 1881, grew up with his siblings Deanice and Rembrandt as son of cabinetmaker Carlo Bugatti and his wife Teresa. The Bugattis lived in a large mansion that hosted grand visitors. The composers Puccini and Leoncavallo socialized there, as did the painters Segantini and Rietti, the sculptor Rodin and Tolstoy, the writer.

However, Ettore initially seemed to have fallen far from the tree. While his brother Rembrandt obediently started his studies to become a sculptor, defiant Ettore apprenticed to a mechanic. That he ended up a man of the arts after all taking this avenue was confirmed by the painter Salvatore Dali, who, impressed by a Bugatti car, wrote to literary figure Federico Garcia Lorca: "I believe that no era has achieved such a high level of perfection; until the invention of the automobile, perfection was something unattainable."

Ettore Bugatti himself never made a secret of his origin: "The automobile was born at the same time I came of age. It was not exactly my destiny that I would ever work in this or any other industry, because my family had been creating sculptures, paintings, etchings or engravings since the 16th century. I myself began to study sculpture at the University of Fine Arts in

gen Ettore nach Niederbronn, wo er auf der Basis seiner bisherigen Konstruktionen zwei Wagentypen mit 16 und mit 24 PS entwirft. Daraus entstehen jene Typ-5-Rennwagen, mit denen er damals selbst auf den staubigen Pisten bei Rennen antritt.

Eigensinnig und mit einem finanziellen Rückenpolster der Familie ausgestattet, will und muss Bugatti keine Kompromisse eingehen. Er überwirft sich mit de Dietrich, arbeitet danach mit seinem Freund und Rennkameraden Émile Mathis zusammen, überwirft sich mit Mathis, steigt bei Deutz in Köln ein, überwirft sich mit Deutz – und findet sich im Dezember 1909 in einer ehemaligen Färberei in Molsheim wieder, bereit, mit seinem Freund Ernst Friedrich Autos und Flugmotoren zu produzieren.

Erstes Modell wird der Typ 13, der einem Entwurf entspringt, den Bugatti in seinem privaten Keller in Köln gebaut hat – von einem Vierzylinder mit 1,3 Liter Hubraum angetrieben, ab 1914 auch mit so fortschrittlichen Merkmalen wie vier Ventilen pro Zylinder.

Mit den schnellen und zuverlässigen Vierzylindern verdient Bugatti Geld. Die Lizenzen für Motoren wie die von Duesenberg in den USA nach Lizenz gebauten 16-Zylinder für Flugzeuge und, wie bei Peugeot, ganze Automobile werfen ebenfalls bekömmliche Renditen ab.

Dann baut Bugatti ab 1924 mit dem achtzylindrigen T 35 den erfolgreichsten Rennwagen der Automobilgeschichte. Der T 35 ist nicht allein ein sportlicher, sondern auch ein finanzieller Erfolg. Bugatti gilt in den Zwanzigern als im Grunde einziger Hersteller, der schon vom Rennwagenbau allein leben kann. Doch die Ambitionen des Patron gelten nicht nur den Rennpisten der Welt. Ettore Bugatti liebt auch Pferde.

In den 30er-Jahren bekommen die Türen seiner Werkshallen große Schlossplatten, die Pferde mit der Nase durch Drücken öffnen können. Bugatti besucht seine Arbeiter in den



**Vom Autobauer zum Mobilitätsanbieter:
Für PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) baute
Bugatti 1934 den Dreiwagenzug**

*From automaker to mobility provider:
Bugatti built the three-car train for PLM
(Paris-Lyon-Méditerranée) in 1934*

Milan. Unfortunately, my mind was more on amusement than on work. I also had a brother who was a sculptor. I turned my back on the Beaux Arts at the age of 16."

It is thus the dense and nourishing atmosphere of arts and craft cultivated for generations in which Bugatti's ideas of the absolute automobile ripened. His mechanical creed was precision: As a child, Ettore already helped his father to fit the inlays into the precious furniture pieces that established the global reputation of Carlo Bugatti as a genius among cabinet-makers.

At the age of 17, he started an apprenticeship with industry giant Prinetti & Stucchi, Italy's largest iron foundry with mechanical manufacturing. The boss was also Italy's Secretary of State, a friend of Carlo Bugatti. The company wanted to profit from the commencing construction of motorized vehicles – Bugatti developed a motorized three-wheeler with two cylinders and later a quadricycle with four-cylinder engine.

In 1902, de Dietrich Metalworking Company based in the Alsatian town of Lunéville and in Niederbronn started to take notice of Bugatti and his designs. De Dietrich brought young Ettore to Niederbronn, where he designed two vehicle models with 16 hp and 24 hp based on his previous designs. They resulted in those Type 5 racecars with which he himself at the time competed in races on the dusty tracks.

Stubborn and endowed with a financial cushion of the family, Bugatti was unwilling and did not have to make any compromises. He fell out with de Dietrich and afterwards worked with his friend and racing buddy Emile Mathis, quarreled with Mathis, joined Deutz in Cologne, clashed with Deutz – and in December 1909 landed in a former dye works in Molsheim ready to produce cars aircraft engines together with his friend Ernst Friedrich.

The first model was the Type 13, which was based on a design built by Bugatti in his private cellar in Cologne – powered by a four-cylinder with a displacement of 1.3 liters. Starting in 1914, it also had such advanced features as four valves per cylinder.

Bugatti made money with the fast and reliable four-cylinder models. In addition, the licenses for engines such as the 16-cylinders for aircraft built under license by Duesenberg in the USA and for whole cars such as at Peugeot also yielded some wholesome returns.

Starting in 1924, Bugatti built the most successful racecar in automotive history, the eight-cylinder T 35. The T 35 was not just a sporting, but also a financial success. In the 1920s, Bugatti rated as the only manufacturer able to live on racecar construction alone. However, the ambitions of the patron revolved not solely around the racing circuits of the world. Ettore Bugatti also loved horses.

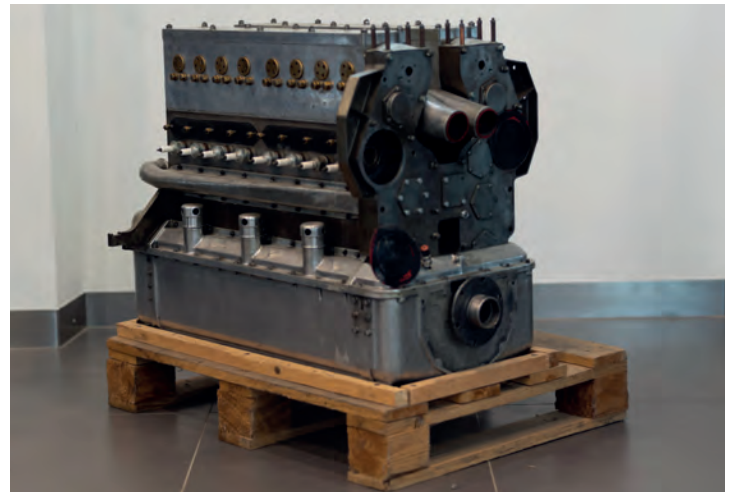
In the 1930s, the doors of his factory buildings were fitted with large lock plates that horses could push open with their

Hallen fortan gern auch hoch zu Ross. Die andere Leidenschaft gilt dem automobilen Luxus.

Ettore Bugatti will mehr. Angeblich soll ihn eine Kundin bei einem Abendessen dazu angestachelt haben. Sie meinte, die ultimativen Automobile kämen aus England von Rolls-Royce. Ettore entwarf daraufhin den Royale, länger als ein Rolls-Royce und dreimal so teuer. Ein springender Elefant, den Bruder Rembrandt, der Künstler, entworfen hatte, zierte den Kühler. Doch die angepeilte Zielgruppe, die gekrönten Häupter der Welt, greift nicht zu. Ettore Bugatti trotzig: „Ich baue Autos, die ich liebe. Wenn Leute einen kaufen wollen: Nun, das lässt sich möglicherweise arrangieren.“

Bugatti, die schillernde Figur, stand für seine Marke, wie einst Steve Jobs für Apple oder nun Elon Musk für Tesla. Er war ein Tüftler, hielt Hunderte von Patenten und kümmerte sich auch um kleinste Details. Die Schraubstöcke im Werk erhielten beispielsweise das Bugatti-Logo. Er erfand bei den Grand-Prix-Rennen das Catering, reiste mit zwei italienischen Köchen und ließ seine Mechaniker in Zelten an den Boliden schrauben. Als ihm die Nudeln nicht schmeckten, da schaffte er eigene Hühner an, konstruierte eine Pasta-Maschine und entwarf auch gleich das Besteck und die Teller dazu. Der Patron war stets gut gekleidet, und gute Tischmanieren waren ihm wichtig. Wusste sich ein Kunde bei Tisch nicht zu benehmen, konnte es passieren, dass ihm Ettore kein Auto verkaufte.

In dieses Umfeld aus Genialität und Snobismus hinein wird Jean Bugatti 1909 in Mülheim bei Köln geboren, wo Vater Ettore bei der Firma Deutz beschäftigt war. Ein Jahr später zog die Familie ins Elsass, wo Ettore Bugatti fortan seine eigenen Kreationen baute, und aus Gianoberto wurde Jean. Seine



Eigenwillige Konstruktion: Der 16-Zylinder Typ 45 bestand aus zwei Achtzylindern mit eigenen Kurbelwellen, die ihre Kraft auf ein zentrales Zahnrad übertrugen

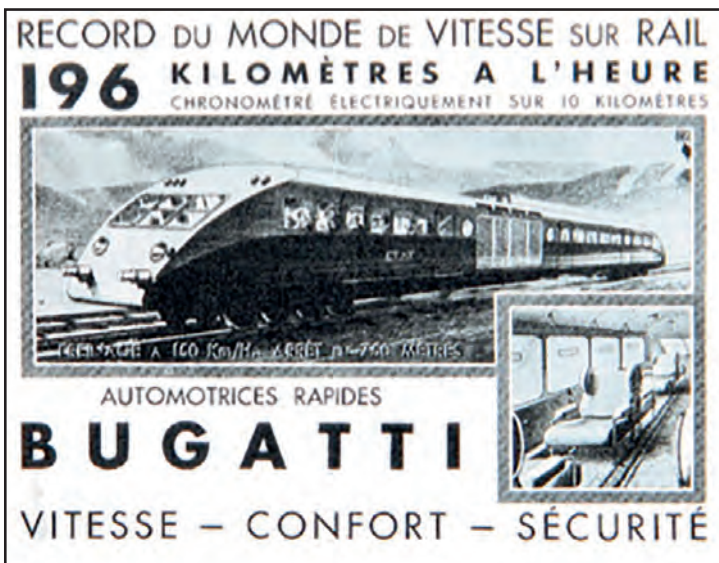
Idiosyncratic design: The 16-cylinder Type 45 engine was made up of two eight-cylinders with separate crankshafts that transferred their power to a central gear

nose. Henceforth, Bugatti also liked to visit his workers on horseback. His other passion was automotive luxury.

Ettore Bugatti wanted more. Allegedly, it was a female customer who spurred him on to set his sights on this objective. She opined that the ultimate cars were coming from Rolls-Royce in England. In response, Ettore designed the Royale, longer than a Rolls-Royce and three times as expensive. A leaping elephant designed by his brother and artist Rembrandt adorned the radiator. However, the intended target group, the crowned heads of the world, passed on the offer. Ettore Bugatti defiantly: “I build cars that I love and if people want to buy one – well – that can possibly be arranged.”

Bugatti, the dazzling figure, stood for his brand as Steve Jobs once stood for Apple or as Elon Musk does these days for Tesla. He was a tinkerer, held hundreds of patents and looked after the smallest details as well. The bench vices in the factory sported the Bugatti logo. He invented catering at the Grand Prix races, traveled with Italian chefs and had his mechanics wrench on the racecars in tents. When he didn't like the taste of the noodles, he bought his own chicken, designed a pasta machine and the silverware and plates along with it for good measure. The patron was always well dressed, and good table manners were important to him. If a customer did not know how to conduct himself at the table, it was possible that Ettore did not sell him a car.

Jean Bugatti was born into this environment of ingenuity and snobbery in Mülheim near Cologne in 1909, where father Ettore worked at Deutz Company. One year later, the family moved to Alsace, where Ettore Bugatti henceforth built his own creations, and where Gianoberto became Jean. The inquisitive Jean spent his youth in the factory buildings. He was not even 20 years old when he persuaded his father to follow the example of US manufacturer Miller and implant two overhead



Weltrekord: 1934 erreichte der Bugatti-Zug eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 196 km/h

World record: The Bugatti train reached an average speed of 196 km/h in 1934

Jugend verbringt der wissbegierige Jean in den Werkshallen. Mit knapp 20 Jahren überredet er seinen Vater, dem Beispiel des amerikanischen Herstellers Miller zu folgen und den Bugatti-Motoren zwei obenliegende Nockenwellen aufzupflanzen; drei Jahre später konzentriert er sich auf die Entwicklung der ultimativen Tourer und GT der zwischen 1934 und 1939 gefertigten Baureihe 57. Deren DOHC-Zylinderköpfe wirken wie Skulpturen aus Silberbarren. Sein Talent als Karosserie-designer stellt Jean 1936 mit dem 57 SC Atlantic unter Beweis – das Aluminium-Coupé wird heute von vielen Fans für das aufregendste Vorkriegsauto überhaupt gehalten.

1936 geht Ettore Bugatti nach Paris. Er sucht die Nähe zu seiner betuchten Kundschaft. Während Ettore in den späten Dreißigern hauptsächlich mit den Banken und seinem Traum vom Eisenbahn-Triebwagen beschäftigt ist, lenkt Jean die Geschicke der Automobiles Ettore Bugatti und ist auch für die Siege in Le Mans 1937 und 1939 verantwortlich.

Dann kommt der 11. August 1939: Jean Bugatti will den 57C-Tank für den La-Baule-Grand-Prix auf der Landstraße zwischen Duttlenheim und Entzheim testen, muss einem unvorsichtigen Radfahrer ausweichen und prallt mit weit über 200 km/h frontal gegen einen Baum. Der explodierende Benzintank setzt den Baum und eine nahe Mühle in Brand, Jean wird aus dem Rennwagen geschleudert und ist sofort tot. Sein Tod setzt einen schicksalhaften Schlusspunkt: Mit ihm stirbt auch die goldene Epoche einer Marke, die, wenn sie denn je irdisch war, sich bis heute überirdischer Wertschätzung erfreut.

Ettore Bugatti wird sich von dieser Tragödie nie wieder erholen und stirbt im August 1947 an den Folgen eines Schlaganfalls. Jeans weit jüngerer Bruder Roland, geboren 1922, führt nun die Geschäfte in Molsheim, allerdings ohne wirkliche Fortune: Nach langem Siechtum übernimmt Hispano-Suiza das Bugatti-Werk 1963 und stellt sofort die Produktion endgültig ein. Anschließend erwerben die elsässischen Gebrüder Schlumpf, die bis dahin bereits eine spektakuläre Bugatti-Sammlung aufgebaut hatten (und sich dadurch so ruiniert haben, dass ihre Sammlung 1976 vom französischen Staat beschlagnahmt und 1982 der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde), sämtliche noch in der Fabrik vorhandenen Fahrzeuge, Versuchsträger und Teile.



Rekordverdächtig: Das Bugatti-Flugzeug sollte mit 1000 PS eine Geschwindigkeit von 768 km/h erreichen – hob aber nie ab

Record-breaking: The Bugatti airplane was supposed to reach a speed of 768 km/h with 1,000 hp – but never left the ground

camshafts in the Bugatti engines. Three years later, he concentrated on the development of the ultimate touring and GT cars of the 57 model series built between 1934 and 1939. Their DOHC cylinder heads seemed like sculptures made of silver bullion. Jean demonstrated his talent as a coachwork designer in 1936 with the 57 SC Atlantic. Today, many fans consider the aluminum coupe the most thrilling pre-war car altogether.

In 1936, Ettore Bugatti went to Paris. He wanted to be close to his well-heeled clientele. While Ettore was mainly busy dealing with the banks and his dream of a railway locomotive in the late 1930s, Jean was at the helm of Automobiles Bugatti and was also responsible for the victories in Le Mans in 1937 and 1939.

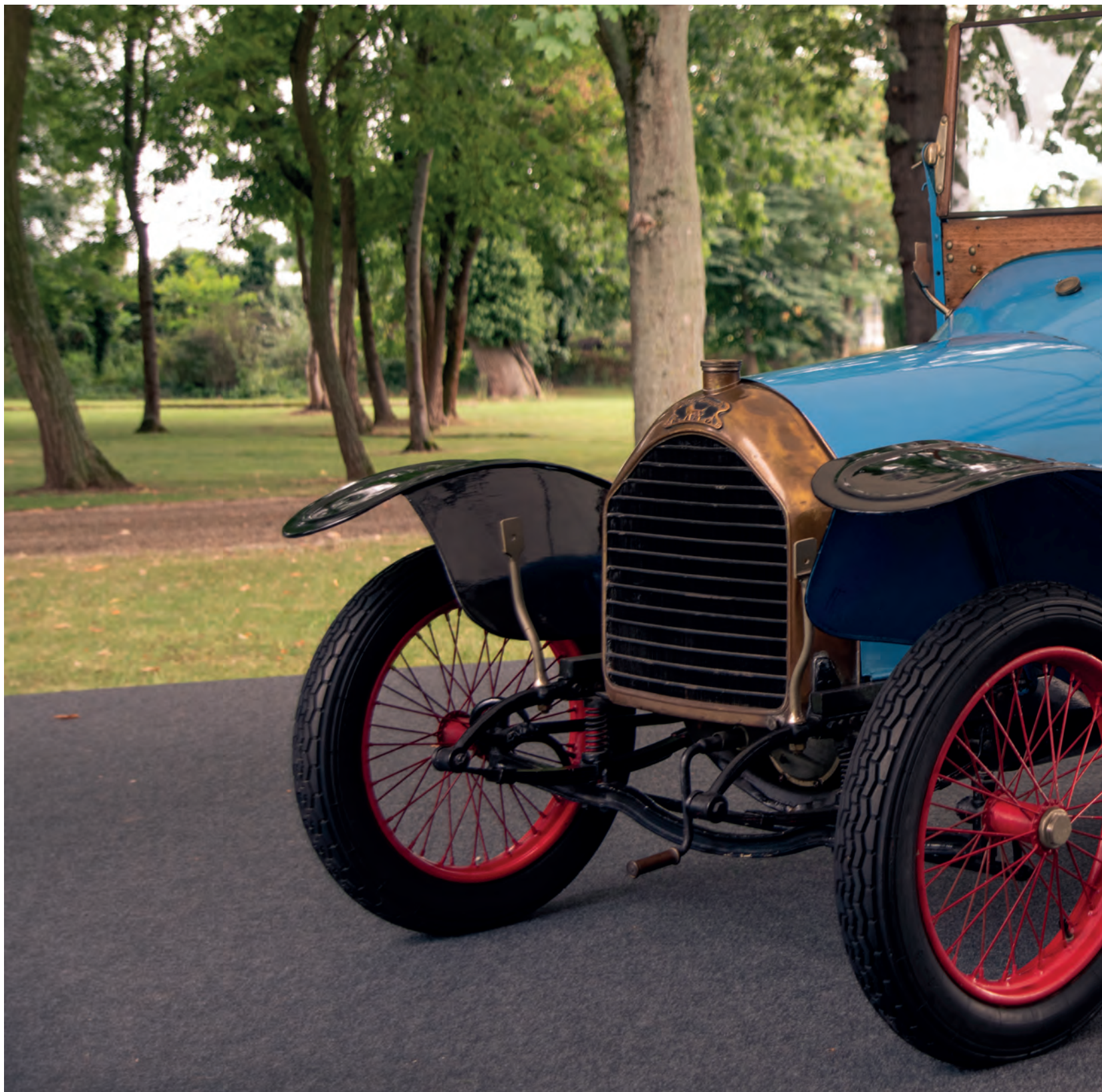
Then came the 11th day of August 1939: Jean Bugatti wanted to test the 57C Tank for the La Baule Grand Prix on the country road between Duttlenheim and Entzheim. He had to evade a careless bicyclist and crashed head-on into a tree going well over 200 km/h. The exploding fuel tank set the tree and a nearby mill on fire. Jean was thrown from the racecar and killed instantly. His death marked a fateful end: With him died the golden era of a brand that, if it ever was of this world, enjoys otherworldly esteem to this day.

Ettore Bugatti would never recover from this tragedy and died in August 1947 following a stroke. Jean's much younger brother Roland, born in 1922, now ran the company's business in Molsheim, albeit without having any real luck: After a long period of decline, Hispano-Suiza acquired the Bugatti factory in 1963 and immediately ceased production operations for good. Subsequently, the Schlumpf brothers from Alsace, who had already built a spectacular Bugatti collection (and as a result ruined themselves so badly that their collection was confiscated by the French State in 1976 and was opened to the public in 1982) acquired all vehicles, test mules and parts still existing in the factory.

VOM KUTSCHENBAU ZUM LUXUSAUTOMOBIL
FROM COACHBUILDING TO LUXURY CARS

EPOCHE I

VON 1909 BIS 1963



**Erfolgreich: Vom Typ 19 B    verkaufte
Peugeot 3000 Exemplare**

*Successful: Peugeot sold 3,000 cars of the
Type 19 B   *



Elegant: Rembrandt Bugatti spendierte dem T 41 seinen tanzenden Elefanten als Kühlerfigur

Elegant: Rembrandt Bugatti treated the T 41 to his dancing elephant as its radiator mascot



Gigantisch: Der T 41 „Coupe de Ville“ Binder Royale war 6,5 Meter lang und hatte einen Achtzylinder mit 12,7 Liter Hubraum

Gigantic: The T 41 "Coupe de Ville" Binder Royale was 6.5 meters long and had an eight-cylinder engine with a displacement of 12.7 liters



Die erste Epoche der Bugatti-Geschichte, als Ettore und Jean Bugatti den Mythos der Marke formten, begann 1909 im Elsass, in Molsheim. In den ersten Jahren der Bugatti-Historie bewegte sich die Marke im Spannungsfeld zwischen glorreichen Grand-Prix-Siegen, exorbitant teuren Luxus-Automobilen, tollen Design-Ikonen und der ersten Definition von Supersportwagen.

Die Bugatti-Nomenklatur der frühen Jahre will gelernt sein. Die Typnummer der zunächst in Molsheim gebauten Zweiventiler zeigt den Radstand an: T 13 bedeutet 2,00 Meter, T 15 dann 2,40, T 17 schließlich 2,55. Während der kürzeste Vierventiler später ebenfalls T 13 heißt, firmierten die langen Radstände unter T 22 und T 23.

Vom Start in Molsheim 1909 bis zum Tod des Gründers 1947 sind es dann von T 13 bis T 80 inklusive aller A-, B-, C- und D-Modelle immerhin 95 Typen einschließlich des für Peugeot entworfenen Bébé. Nach Ettore's Tod bis zum Ende der Firma Bugatti als selbstständiger Automobilhersteller verzeichnen die Archive dann noch neun neue Modelle: von T 100 bis T 451.

Ettore, der eigentlich Künstler werden sollte, hat nie Automobiltechnik studiert. Trotzdem war er ein genialer Konstrukteur. Er baute Autos mit Allradantrieb lange vor Audi. Und er baute den ersten „Volkswagen“ lange vor Ferdinand Porsche.

Der Bugatti-„Volkswagen“ war der 1913 für Peugeot entworfene Bébé, der Peugeot Typ 19 BB BP1. Wobei BP1 für Bugatti-Peugeot 1 stand. Der 2,62 Meter lange Zweisitzer wog gerade mal 305 Kilogramm. Ein Vierzylinder-Reihenmotor mit zehn PS reichte, um das Wägelchen auf 60 km/h zu beschleunigen. Immerhin fuhr der Winzling am Mont Ventoux zum Klassensieg. Zwischen 1913 und 1916 verkaufte Peugeot immerhin 3000 der Bébé BP1. Weitere Gemeinschaftsprojekte wurden durch den Krieg verhindert.

Ist der Bébé längst vergessen, so sollte ein anderes Bugatti-Modell ganz große Geschichte schreiben. Ab 1924 baute Ettore Bugatti mit dem achtzylindrigen T 35 den erfolgreichsten Rennwagen der Automobilgeschichte: 1925 erringen Bugatti 468 Siege, 1926 sind es schon 577, ein Jahr später gar 806. Nie mehr agiert ein Hersteller erfolgreicher.

Das Geheimnis der Bugatti-Triumphe auf den Rennpisten dieser Welt lag nicht so sehr in überragender Motorleistung, sondern im geringen Gewicht der Boliden. Ettore's Credo: „Gewicht ist der Feind.“ Dazu kam die extrem hohe Zuverlässigkeit durch eine perfekte Bearbeitung aller Teile. Und intelligente Detail-Lösungen: Die achtspeichigen Alu-Räder des T 35 integrierten genial die Bremstrommeln: Bei Radwechseln wurden im Nu gleich die Bremstrommeln und Bremsbeläge getauscht.

Das Chassis, zunächst mit horizontal geteiltem Rahmen, stammte von den Brescia-Typen ab. In der Mitte breit genug, um zwei Personen knappen Platz zu bieten, verjüngte es sich nach vorn zum Kühler hin. Nach hinten läuft die Karosserie in einem Spitzheck aus, das neben dem Tank auch die Vier-

The first era of the Bugatti history when Ettore and Jean Bugatti shaped the legend of the brand started in the Alsatian town of Molsheim in 1909. During the first years of the Bugatti history, the brand was faced with the conflicting priorities between glorious Grand Prix victories, exorbitantly expensive luxury automobiles, fantastic design icons and the first definition of a super sports car.

The Bugatti nomenclature of the early years takes some studying. The type number of the two-valve vehicles built initially in Molsheim indicates the wheelbase: T 13 means 2.00 meters, T 15 stands for 2.40, and finally T 17 for 2.55. While the shortest four-valve model later is also called T 13, the long wheelbases went by T 22 and T 23.

From the beginnings in Molsheim in 1909 to the death of the founder in 1947, this eventually makes no less than 95 models from the T 13 to the T 80 including all A-, B-, C- and D-models and the Bébé designed for Peugeot. From the time of Ettore's death to the end of the Bugatti Company as an independent automaker, the archives list only nine new models, from the T 100 to the T 451.

Ettore, who was in fact supposed to become an artist, never studied automotive engineering. Nonetheless, he was an ingenious designer. He built cars with all-wheel drive long before Audi did. And he built the first "people's car" long before Ferdinand Porsche.

The Bugatti "people's car" was the Bébé designed for Peugeot in 1913, the Peugeot Type 19 BB BP1. Whereby BP1 stood for Bugatti-Peugeot 1. The two-seater was 2.62 meters long and weighed a mere 305 kilograms. A straight-four engine with ten hp was enough to accelerate the tiny car to 60 km/h. Nevertheless, the midget won its category on the Mont Ventoux. Between 1913 and 1916, Peugeot managed to sell 3,000 vehicles of the Bébé BP1. The war prevented further collaborative efforts.

While the Bébé has long since been forgotten, another Bugatti model was destined to make history in a big way. Ettore Bugatti started to build the eight-cylinder T 35 in 1924, the most successful racecar in automotive history: Bugatti cars won 468 victories in 1925, with that number already rising to 577 in 1926 and even to 806 just another year later. No manufacturer would ever be more successful.

The secret of the Bugatti triumphs on the racetracks of this world was not so much superior engine power; but rather the low weight of the racecars. Ettore's credo: "Weight is the enemy." In addition, the cars were extremely reliable thanks to the perfect machining of all components. And thanks to intelligent detail solutions: The eight-spoke aluminum wheels integrated the drum brakes in an ingenious way. Changing wheels also meant changing the brake drums and brake liners in a flash.

The chassis, initially with horizontally split frame, was derived from the Brescia models. Wide enough at the center to offer tight confines for two people, it narrowed towards the

**Schnittig: Jean Bugatti zeichnete für
das elegante Design des Typ 46 Touring
verantwortlich**

*Sleek: Jean Bugatti was responsible for the
elegant design of the Type 46 Touring*



**Umweltbewusst: Mit dem E-Modell
Typ 56 chauffierte Ettore Bugatti seine
Kunden durch den Park in Molsheim**

*Eco-friendly: Ettore Bugatti chauffeured his
customers through the park in Molsheim with
the Type 56 electric model*



teilelliptik-Blattfedern beherbergt. Durch außen angebrachte Schräglenker wird die Hinterachse zusätzlich geführt.

Auch die Vorderachse ist ein innovatives Stück edler Schmiedekunst. Sie ist außen rund, innen hohl, an den Enden voll und darüber hinaus nicht ein gerades Rohr, sondern an den Enden nach oben gekröpft, in der Achsmitte jedoch nach unten geschwungen.

Der Motor besitzt eine fünffach gelagerte Kurbelwelle. Der zunächst unaufgeladene Dreiventil-Motor wird von zwei Solexvergasern gespeist, seine obenliegende Nockenwelle über eine Königswelle angetrieben. Das Vierganggetriebe und die Mehrscheibenkupplung des Zweiliter-Modells entsprechen dem Brescia.

Ettore baute erfolgreiche Rennautos. Seine potente Kundschaft vergötterte ihn, verlangte aber nach mehr – nach Luxus. Und Bugatti lieferte. Ettore baute den Royale. Ein springender Elefant, den Bruder Rembrandt, der Künstler, entworfen hatte, zierte den Kühler. Der Prototyp des Bugatti Royale, Typ 41, tauchte 1927 beim deutschen Grand Prix auf dem Nürburgring auf. Sein 14,7-Liter-Achtzylinder entspricht gewissermaßen einer Hälfte des 16-zylindrigen Flugmotors vom Typ 34. Bugatti wollte auf den Royale, von dem später sechs Exemplare mit 12,7 Liter großen Motoren gefertigt wurden, sogar eine lebenslange Garantie gewähren. Der Royale war Bugattis Antwort auf Rolls-Royce. Der Typ 41 war je nach Karosserie zwischen sechs bis sechseinhalb Meter lang. Und das Royale-Chassis war rund 100 000 französische Francs teurer als ein Phantom-II-Chassis. Die Wirtschaftskrise torpedierte dann allerdings das ehrgeizige Projekt.

War der Royale alles andere als ein wirtschaftlicher Erfolg, so rettete ein Großauftrag der französischen Eisenbahn das Unternehmen. Ab 1935 baute Bugatti für die französische Eisenbahn 79 Schienenfahrzeuge vom Typ SNCF XB 1000. Pro Fahrzeug kamen zwei bis vier der großen Royale-Motoren zum Einsatz. Und so wurde aus dem Royale-Flop am Ende doch noch ein Erfolgsmodell.

Während Ettore im Luxus schwelgte und am Mythos Bugatti feilte, entwickelte Sohn Jean die elegante, sportliche Bugatti-Linie weiter. Höhepunkt ist sicherlich die Baureihe 57. Auf diesem Chassis entwickelt Bugatti eine viertürige Limousine (Galibier), einen Zweitürer (Ventoux), ein Cabrio (Stelvio) und ein Coupé (Atalante). Den krönenden Abschluss bildet 1936 eine Stromlinien-Variante, der Atlantic. Die Fans geraten heute noch ins Schwärmen: „Das schönste Auto der Welt.“

Ettore war ein Visionär, der sich neben Rennautos und Luxus-Karosserien schon damals für die Mobilität im Allgemeinen interessierte. Er entwickelte Schiffe, baute Flugmotoren, einen Schnellzug und sogar ein Elektroauto. Der e-Typ 56 entstand 1934. Mit einer Leistung von einem PS soll die kompakte Kutsche 50 km/h schnell gewesen sein. Fünf bis sechs E-Modelle sollen gebaut worden sein. Das Straßenbild haben sie nicht wirklich geprägt. Aber Ettore Bugatti leistete damals schon einen Beitrag für die Umwelt und chauffierte die wohlhabende Kundschaft elektrisch durch seinen Park in Molsheim.

radiator at the front. At the rear, the body tapered off into a pointy tail end, which in addition to the tank also houses the quarter-elliptic leaf springs. Externally mounted trailing arms additionally locate the rear axle.

The front axle is likewise an innovative piece of the fine art of forging. It is round on the outside, hollow on the inside, solid at the ends and in addition is not a straight tube, but bent up at the ends, while the center of the axle curves downward.

The engine has a crankshaft with five main bearings. Two Solex carburetors feed the initially naturally aspirated three-valve engine and a vertical shaft drives its overhead camshaft. The four-speed transmission and the multi-plate clutch of the two-liter model are the same as in the Brescia.

Ettore built successful racecars. His well-heeled clientele idolized him, but demanded more – demanded luxury. And Bugatti delivered. Ettore built the Royale. A leaping elephant designed by his brother Rembrandt, the artist, adorned the radiator. The prototype of the Bugatti Royale, Type 41, appeared at the German Grand Prix on the Nürburgring in 1927. Its 14.7-liter eight-cylinder is more or less half a 16-cylinder Type 34 aircraft engine.

Bugatti even wanted to grant a lifetime warranty on the Royale, of which six models with 12.7-liter aircraft engine were built later. The Royale was Bugatti's answer to Rolls-Royce. Depending on the vehicle body, the Type 41 was between six and six and a half meters long. And the Royale chassis cost about 100.000 French francs more than a Phantom II chassis. However, the ambitious project was torpedoed by the depression.

The Royale was anything but an economic success, but a major contract of the French railways rescued the company. Starting in 1935, Bugatti built 79 railed vehicles of the model SNCF XB 1000 for the French railways. Each of these vehicles used two to four of the large Royale engines. And this turned the Royale flop ultimately into a successful model after all.

While Ettore reveled in luxury and polished the Bugatti legend, his son Jean kept evolving the elegant, sporty Bugatti line. The pinnacle is surely the 57 series. Based on this chassis, Bugatti develops a four-door sedan (Galibier), a two-door (Ventoux), a convertible (Stelvio) and a coupe (Atalante). The crowning achievement is a streamlined variant in 1936, the Atlantic. The fans still rave about it today: "The most beautiful car in the world."

Ettore was a visionary, whose interests in addition to racecars and luxury vehicles already included mobility in general. He developed ships, built aircraft engines, an express train and even an electric car. The electric Type 56 was created in 1934. The compact carriage reportedly reached a speed of 50 km/h with an output of one horsepower. Five to six electric models were supposedly built. They did not really put their stamp on the street scene. However, Ettore Bugatti already contributed to the protection of the environment back then and chauffeured his wealthy clientele through his park in Molsheim on electric power.



BUGATTI TYP 27 BRESCIA MODIFIÉE

Already one of the first sports cars that Ettore Bugatti built under his own name starting in 1910 was promptly a resounding success. The Type 13 weighed a mere 450 kilograms and had outstanding handling properties. Therefore, it is not surprising that it formed the basis for subsequent racecars. In 1921, the Bugatti works cars, by now equipped with dual ignition and four-valve technology, took first through fourth place in the "Coupe des Voiturettes" race in Brescia. The revised winning model was henceforth called Type 27 "Brescia modifiée." With 2,006 models built, the T 27 was hailed not only as a race winner, but also as a Bugatti bestseller.

Gleich einer der ersten Sportwagen, den Ettore Bugatti ab 1910 unter eigenem Namen baute, war ein voller Erfolg. Der Typ 13 brachte gerade mal 450 Kilogramm auf die Waage und hatte ausgezeichnete Handling-Eigenschaften. Kein Wunder, dass er die Basis für spätere Rennautos bildete. 1921 belegten die Bugatti-Werkswagen, mittlerweile mit Doppelzündung und Vierventiltechnik, beim „Coupe des Voiturettes“ in Brescia die Plätze eins bis vier. Fortan nannte sich das überarbeitete Erfolgsmodell Typ 27 „Brescia modifiée“. Mit 2006 gebauten Modellen durfte sich der T 27 nicht nur als Rennsieger, sondern auch als Bugatti-Bestseller feiern lassen.





BUGATTI TYP 30

The Type 30 was the first Bugatti with an eight-cylinder engine. The straight-eight had a displacement of 1.991 liters and produced 70 hp. And the Type 30 featured another innovation: four braked wheels. The drum brakes were applied by means of cables. Bugatti sold some 600 models of the Type 30 between 1922 and 1926.

Der Typ 30 war der erste Bugatti mit Achtzylinder-Triebwerk. Der Reihenmotor hatte einen Hubraum von 1,991 Liter und leistete 70 PS. Und der Typ 30 wartete mit einer weiteren Novität auf: mit vier gebremsten Rädern. Die Trommelbremsen wurden über Seilzüge betätigt. Zwischen 1922 und 1926 konnte Bugatti rund 600 Typ 30 absetzen.

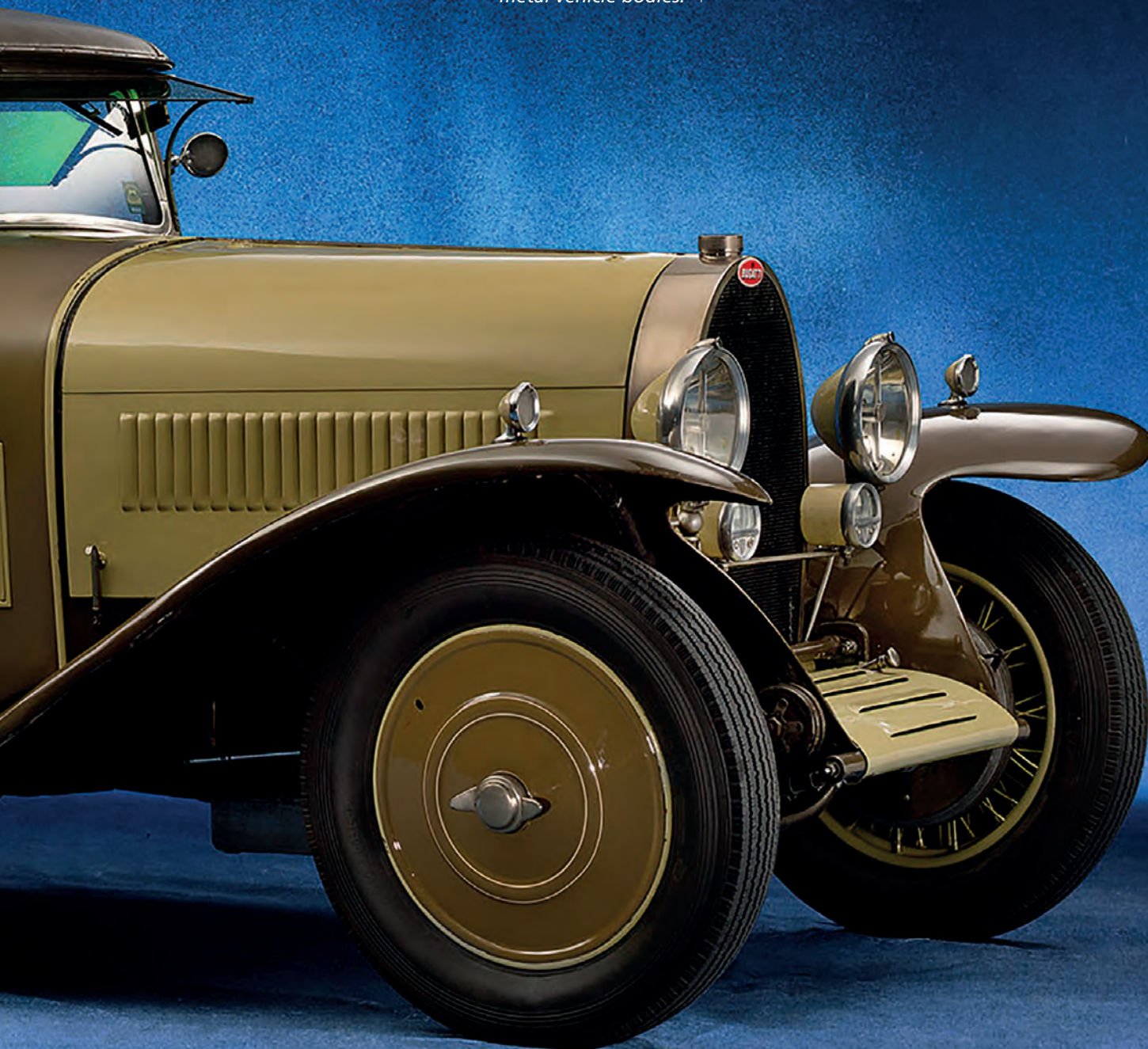




BUGATTI TYP 44 D'LETEREN

The Type 44 with eight-cylinder engine was one of Bugatti's success models. With a displacement of 3.3 liters, a crankshaft with nine plain bearings, and a camshaft driven by a center take-off, the straight-eight engine produced an output of 90 hp. The coachwork of this Type 44 was created at former coachbuilder D'leteren in Belgium. The body sits on a wooden frame with metal corners, which was then covered with leather or plastic. This stable design was considerably lighter than comparable metal vehicle bodies.

Der Typ 44 mit Achtzylindermotor war eines der Bugatti-Erfolgsmodelle. Mit 3,3 Liter Hubraum, neunfach gelagerter Kurbelwelle und einer über Mittelabtrieb gesteuerten Nockenwelle erreichte der Reihenmotor eine Leistung von 90 PS. Die Karosse dieses Typ 44 entstand beim ehemaligen Kutschenbauer D'leteren in Belgien. Basis der Karosserie ist ein Holzrahmen mit Eckstücken aus Metall, der dann mit Leder oder Kunststoff überzogen wurde. Diese stabile Konstruktion war deutlich leichter als vergleichbare Metallkarosserien.





BUGATTI TYP 50

The T 50 is based on the T 46, which was actually intended to close the gap between the sporty T 44 and the luxury model Royale. The T 46 was thoroughly revised just one year after its debut. The eight-cylinder was fitted with a new cylinder head with two overhead camshafts. In addition, the displacement was reduced to 4.972 liters. Thanks to a Roots compressor, the straight engine nonetheless produced an output of 225 hp. At the same time, a shortened chassis guaranteed outstanding handling.

Paul Née created the convertible coachwork of the T 50.

Der T 50 basiert auf dem T 46, der eigentlich die Lücke zwischen dem sportlichen T 44 und dem Luxusmodell Royale schließen sollte. Bereits ein Jahr nach seinem Debüt wurde der T 46 grundlegend überarbeitet. Der Achtzylinder bekam einen neuen Zylinderkopf mit zwei obenliegenden Nockenwellen. Außerdem wurde der Hubraum auf 4,972 Liter reduziert. Dank Roots-Kompressor leistete der Reihomotor trotzdem 225 PS. Daneben garantierte ein verkürztes Chassis hervorragende Fahreigenschaften. Die Cabrio-Karosserie des T 50 stammt von Paul Née.





BUGATTI TYP 55

The modular principle of modern automotive construction was in practice at Bugatti as early as 1932. The Type 55 replaced the T 43. It was fitted with the lightweight T 51 engine and with the chassis of the Type 47 designed for the 16-cylinder engine. In addition, it adopted the brakes and wheels of the Type 51. The transmission was modified and originally came from the Type 49. Jean Bugatti added an exquisite roadster body. The result was a perfect blend of graceful looks and fantastic handling.

Das Baukastenprinzip des modernen Automobilbaus wurde bei Bugatti schon 1932 praktiziert. Der Typ 55 löste den T 43 ab. Er bekam den leichten T-51-Motor und das für den 16-Zylinder-Motor konzipierte Chassis des Typ 47. Dazu gab es Bremsen und Räder des Typ 51. Das Getriebe wurde modifiziert und stammte ursprünglich aus dem Typ 49. Dazu spendierte Jean Bugatti eine traumhafte Roadster-Karosserie. So entstand eine Symbiose von anmutiger Optik und fantastischen Fahreigenschaften.





BUGATTI TYP 57 CABRIOLET GRABER

With the Type 57, Jean Bugatti gave the brand a fresh, sporty-elegant appearance in the 1930s. The basis was a new 3.3-liter eight-cylinder, which depending on the level of supercharging produced between 135 and 200 hp. Many of the wealthy customers had their cars designed to their personal preferences by a coachbuilder of their choice. The convertible was created at Hermann Graber in Wichtrach in the Swiss canton of Bern.

Mit dem Typ 57 gab Jean Bugatti der Marke in den 30er-Jahren ein frisches, sportlich elegantes Gesicht. Basis war ein neuer 3,3-Liter-Achtzylinder, der je nach Aufladung zwischen 135 und 200 PS leistete. Viele der wohlhabenden Kunden ließen sich ihre Autos von einem Karossier ihrer Wahl und nach ihren eigenen Vorstellungen gestalten. Das Cabrio entstand bei Hermann Graber in Wichtrach im Schweizer Kanton Bern.





BUGATTI TYP 57 STELVIO CABRIOLET USINE

Bugatti created various body styles based on the Type 57 platform, which are all named after mountain passes in the Alps: sedan (Galibier) and coupe (Ventoux). The four-seater convertible has a wheelbase of 3.3 meters and goes by the name Stelvio, the name of a mountain pass in northern Italy. Interesting detail: The soft-top disappears in the trunk.

Auf der Typ-57-Plattform entstanden bei Bugatti verschiedene Karosserieformen, die alle nach Alpenpässen benannt wurden: Limousine (Galibier) und Coupé (Ventoux). Das viersitzige Cabrio hat einen Radstand von 3,3 Metern und nennt sich Stelvio, der italienische Name des Stilsfer Jochs. Interessantes Detail: Das Verdeck lässt sich in den Kofferraum versenken.





BUGATTI TYP 57C CABRIOLET GANGLOFF

Gangloff was kind of the workbench extension of Bugatti. During the heydays, Gangloff delivered five bodies a month. However, the company also built its own coachwork creations on Bugatti chassis. The rolling chassis were driven from Molsheim to Colmar on their own power. Works race driver René Dreyfus considered these transfers welcome practice drives.

Gangloff war so etwas wie die erweiterte Werkbank von Bugatti. In Hochzeiten lieferte Gangloff fünf Karosserien pro Monat. Aber man baute auf Bugatti-Chassis auch eigene Karosserie-Kreationen. Die Rolling Chassis wurden auf Achse von Molsheim nach Colmar gefahren. Werksrennfahrer René Dreyfus sah diese Überführungen als willkommene Trainingsfahrten.





BUGATTI T 57 COUPÉ VENTOUX

The Type 57 was the most successful model of the brand and the one that remained in production the longest. Seven hundred and fifty models of the T 57 were built between 1934 and 1939.

The most powerful version was the supercharged 57 C. The S model had a shorter wheelbase and was elaborately lowered. The SC package was reserved to the Atalante, the Aravis and the Atlantic. With 200 hp and a top speed of 225 km/h, the Atlantic was the first super sports car.

Der Typ 57 war das am längsten gebaute und erfolgreichste Modell der Marke. Zwischen 1934 und 1939 entstanden 750 T-57-Exemplare. Die stärkste Variante war der 57 C mit Kompressor. Das Modell S hatte einen kürzeren Radstand und war aufwendig tiefergelegt. Das SC-Paket war dem Atalante, dem Aravis und dem Atlantic vorbehalten. Mit 200 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h war der Atlantic der erste Supersportwagen.



FAHRBERICHT

DRIVING REPORT

BUGATTI T57 C VANVOOREN



**Zeitzeugen: Bugatti T57 C Vanvooren
vor der restaurierten Bugatti-Residenz
Château St. Jean in Molsheim**

*Contemporary witnesses: Bugatti 57 C
Vanvooren in front of the restored Bugatti
residence Château St. Jean in Molsheim*



**Dynamisch: Der Bugatti Typ 57 C war
einer der schnellsten Sportler seiner Zeit**

*Dynamic: The Bugatti 57 C was one of the
fastest sports cars of its time*





**1 Mit leichter Patina: Leder-Interieur,
2 Ambitioniert: Tacho-Skala reicht bis
Tempo 200, 3 Mit Gebrauchsspuren:
Zündschlüssel, 4 Aufgeräumt: Ersatzrad
im Kofferabteil**

*1 With slight patina: Leather interior,
2 Ambitious: Speedometer scale goes to
200 km/h, 3 With signs of use: Ignition key,
4 Tidy: Spare wheel in the trunk*



Monsieur Fernand Chaussivert, einst wohnhaft in der Avenue Niel zu Paris, muss ein bemerkenswerter Mann gewesen sein. Einer, der genau wusste, was er wollte – und was nicht. Im Oktober 1938 bestellte er bei Ettore Bugatti einen Typ 57 C, am 6. Dezember des Jahres kam die Rechnung: „Chassis Type 57 C, Nr. 57.784, Moteur à compresseur 3 litres 300, 8 cylindres en ligne, double arbre à cames – Prix spécial 90 000 Franc.“ Den geschlossenen zweisitzigen Aufbau im Stil des berühmten Atalante sollte die Carrosserie Vanvooren im Pariser Vorort Courbevoie übernehmen.

Anfang Februar 1939 wurde geliefert, doch Monsieur Chaussivert war alles andere als zufrieden. „Das Auto, das mir von Vanvooren zugestellt wurde, stimmt nicht mit meinen Vorstellungen überein“, schrieb er am 6. Februar an Ettore Bugatti, monierte unter anderem mangelnden Komfort, falsche Proportionen sowie eine zu kurze Haube. Es folgte ein längerer Briefwechsel, der damit endete, dass der Patron den Wagen anderweitig verkaufte – er existiert bis heute –, und Monsieur Chaussivert nochmals einen 57 C bestellte.

Damit nicht erneut etwas danebenging, fertigte er extra ein paar Skizzen seines neuen Traumwagens an – ein absoluter Traum war der Bugatti 57 C damals wie heute. Nur wenige vermochten dem eleganten Grand Tourisme das Wasser reichen, und für seinen Gegenwert konnte man damals wie heute höchst komfortabel wohnen. Der im Frühjahr 1934 vorgestellte Typ 57 war vor allem das Werk von Ettore Bugattis Sohn Jean, der mehr und mehr die Geschicke der Firma im elsässischen Molsheim übernahm, sich als begabter Fahrer und versierter Techniker erwies und ein ausgezeichnetes Gespür für Formen und Gestaltung an den Tag legte.

Dem klassischen Reihenachtzylinder verordnete der damals 25-jährige Jean Bugatti zwei obenliegende Nockenwellen nach dem Vorbild der amerikanischen Miller-Rennwagen, wobei die zwei Ventile pro halbkugelförmigem Brennraum über Schleppebel betätigt werden, was unter anderem das Einstellen des Ventilspiels erleichtert. Auch beim Fahrwerk wollte er ganz modern sein und sah vorne Einzerradaufhängung vor, der Vater indes bestand auf die klassische geschmiedete Bugatti-Vorderachse.

Dennoch lag der Typ 57 ausgezeichnet und ermöglichte mit seinen 140 PS, ab 1936 mit Kompressor 175 PS, sehr hohes Reisetempo. Schneller waren nur die 57 SC mit verkürztem Radstand und Trockensumpfschmierung, auf denen im Prinzip die Rennwagen basierten, mit denen Bugatti 1937 und 1939 (mit Langchassis) überlegen in Le Mans gewann. Kein Wunder also, dass diejenigen, die es sich leisten konnten, mit Begeisterung Bugatti fuhren – zumal auf dem Typ 57-Chassis einige der schönsten Karosserien aller Zeiten entstanden,

Monsieur Fernand Chaussivert, once residing on Avenue Niel in Paris, must have been a remarkable man. One who knew exactly what he wanted – and what not. In October 1938, he ordered a Type 57 C from Ettore Bugatti. On December 6 that year, he received the bill: “Chassis Type 57 C, No. 57.784, Moteur à compresseur 3 litres 300, 8 cylindres en ligne, double arbre à cames – Prix spécial 90,000 Franc.” The two-seater body with fixed roof in the style of the famous Atalante was to be built by Carrosserie Vanvooren in the Paris suburb Courbevoie.

The company delivered in early February 1939, but Monsieur Chaussivert was anything but satisfied. “The car that was delivered to me by Vanvooren does not meet my expectations,” he wrote to Ettore Bugatti on February 6. He also complained about a lack of comfort, wrong proportions as well as a hood that was too short. This was followed by a longer exchange of letters, which ended in the patron selling the car to someone else – it still exists today – and Monsieur Chaussivert ordering another 57 C.

To make sure nothing went wrong this time, he even drew some sketches of the new car of his dreams – the Bugatti 57 C was an absolute dream car then and now. Only a few were able to match the elegant Grand Tourisme, and then and now you could live comfortably on what it was worth.

The Type 57 presented in spring of 1934 was mainly the work of Ettore Bugatti’s son Jean, who assumed more and more responsibility for the company located in the Alsatian town of Molsheim. He proved to be a skillful driver and well-versed technician. He also had an excellent sense for shapes and design.

Then 25-year-old Jean Bugatti decreed the classic straight-eight engine to have two overhead camshafts modeled after the American Miller racecar, with the two valves per hemispherical combustion chamber being actuated by rocker arms, which facilitates adjusting the valve clearance, among other things. He also wanted to state of the art with regard to the suspension and intended to use independent wheel suspension. However, his father insisted on the classic forged Bugatti front axle.

Nonetheless, the Type 57 solidly hugged the road and with its 140 hp, from 1936 onwards 175 hp with supercharger, made

Markantes Heck: Ganz nach den Vorstellungen des Monsieur Chaussivert

Striking rear end: Just as Monsieur Chaussivert has envisioned it



gefertigt von Kunsthandwerkern wie Letourneur & Marchand, Graber, Saoutchik oder eben Vanvooren.

Dazu gab es verschiedene Werks-Karosserien, gezeichnet von Jean Bugatti und gebaut in Molsheim oder von Gangloff in Colmar, und als eine der schönsten galt der Atalante. Dessen fließende Form schwebte auch Fernand Chaussivert vor, allerdings mit einem stärker konturierten Heckabschluss. Im Juli 1939 war sein Bugatti mit der Nummer 57.835 fertig, und diesmal hatte Vanvooren zu seiner vollen Zufriedenheit gearbeitet: Der in einem lichten Pastellgrün lackierte 57C scheint schon im Stand 180 km/h zu fahren. Das Einzelstück ist ein rollendes Kunstwerk, das manche in seiner Schlichtheit für noch gelungener erachten als das Vorbild Atalante. Nach 57.835 wurden übrigens nur noch fünf Typ 57 gebaut, dann kam der Krieg.

a very high cruising speed possible. Only the 57SC with shortened wheelbase and dry sump lubrication was faster. In principle, the racecars with which Bugatti won Le Mans in superior fashion in 1937 and 1939 (with long chassis) were based on it. No wonder then that those who could afford it enthusiastically drove Bugatti – especially because some of the most beautiful vehicle bodies of all times were built on the 57 C chassis, produced by artisans such as Letourneur & Marchand, Graber, Saoutchik or Vanvooren as it were.

In addition, there were various factory bodies designed by Jean Bugatti and built in Molsheim or by Gangloff in Colmar. One of the most beautiful of them all was the Atalante. Fernand Chaussivert also envisioned its flowing shape, however, with a more strongly contoured tail end. In July 1939, his Bugatti with number 57,835 was complete and this time Vanvooren had worked to his full satisfaction. The 57 C painted a bright pastel green seems to be going 180 km/h while it is still standing still. The one-off is a piece of art on wheels, which some consider even more accomplished in terms of beauty than the role model

Fernand Chaussivert aber war glücklich mit seinem Bugatti und fuhr den 57C bis in die fünfziger Jahre, als es mit ihm gesundheitlich bergab ging. Ohne direkte Nachkommen suchte er einen Erben für das Auto, entschied sich für einen Neffen – und ließ ihn beschatten, um zu sehen, ob dessen Lebenswandel untadelig genug für einen Bugatti wäre. Anschließend bat er den jungen Mann zu sich in die Avenue Montaigne und eröffnete ihm: „Ich bin Ihr Onkel, ich habe Sie in den vergangenen zwei Jahren beschatten lassen, und ich möchte Ihnen drei Dinge vermachen: Ein Haus in Südfrankreich, einen Weinkeller mit 3000 Flaschen, davon 1000 Flaschen Portwein, und einen Bugatti mit Kompressor und einzigartiger Vanvooren-Karosserie.“

Raymond Del Monte, so der Name des Neffen, antwortete knapp: „Ihr Privatdetektiv taugt nichts: Ich habe Paris in meinem ganzen Leben noch nie verlassen, ich trinke keinen Alkohol – und ich fahre kein Auto!“

Er nahm das Erbe dennoch an, als Chaussivert im Oktober 1955 starb. Doch bewegte er den Bugatti nur selten und verfrachtete ihn schließlich nach Südfrankreich, wo er den Wagen aus Angst vor Dieben kurzerhand einmauerte – jedoch stets gut in Schuss hielt. 1991 ging der Bugatti in den Besitz von Jean Paul Courtial über, 18 Jahre später vermittelte der holländische Sammler und Händler Jaap Braam Ruben das Auto an den Amerikaner Peter Mullin, der das Einzelstück mit nur 12 497 Kilometern auf dem Tacho seiner berühmten Kollektion einverleibte.

„Wir haben lediglich eine kleine Inspektion gemacht, Tank und Vergaser gereinigt und die Bremsen überholt“, erzählt Jaap Braam Ruben, der Nummer 57.835 kürzlich von Peter Mullin im Tausch unter anderem gegen einen Typ 55 zurück nach Europa geholt hat. „Er ist ein Traum, und er fährt traumhaft“, schwärmt der 62-Jährige: „Ein restauriertes Auto ist niemals so harmonisch wie ein originales.“

Tatsächlich begeistert der Achtzylinder mit seidenweichem Lauf, spontaner Gasannahme und kraftvollem Antritt. Die Kupplung lässt sich weich bedienen, das Vierganggetriebe problemlos schalten. Die Lenkpräzision ist vergleichsweise hoch, und die Öldruckbremsen des 1939er Modells sind ein großer Fortschritt gegenüber den früheren Bugatti-typischen Seilzugbremsen. Würden wir jetzt durchs Rhône-Tal Richtung Süden fahren, wären wir zum Abendessen frisch und ausgeruht in Nizza.

Doch mehr noch als die fortschrittliche Technik betört die schiere Präsenz dieses Bugatti: der ein wenig verblasste Lack, die leichte Patina des Ledergestühls, der Geruch, der originale Wagenheber links im Maschinenraum neben dem skulpturartig aufragenden Achtzylinder. Und dann diese Form – man möchte den ganzen Tag auf der Treppe des Château St. Jean in Molsheim sitzen und den 57 aus leicht erhöhter Perspektive betrachten.

Atalante. By the way, after number 57,835, only five more Type 57 were built before the war broke out.

However, Fernand Chaussivert was happy with his Bugatti and drove the 57 C until the Fifties, when his health started to decline. Without direct descendants, he looked for someone to inherit the car. He decided on a nephew – and had him tailed to see whether his lifestyle was irreproachable enough for a Bugatti. He then invited the young man to his place on Avenue Montaigne and told him: “I am your uncle. I have had you tailed the last two years and I want to bequeath three things to you: A house in Southern France, a wine cellar with 3,000 bottles, 1,000 bottles of them port, and a Bugatti with supercharger and unique Vanvooren coachwork.”

Raymond Del Monte, so the name of the nephew, responded curtly: “Your private detective is worthless. I have never left Paris all my life, I don’t drink alcohol – and I don’t drive!” However, he nonetheless accepted the inheritance when Chaussivert passed away in October 1955. But he only drove the Bugatti rarely and finally shipped it to Southern France, where he unceremoniously had walls built around the car for fear of thieves – but he always kept it well maintained nonetheless. In 1991, the Bugatti became the property of Paul Courtial. Another 18 years later, Dutch collector and dealer Jaap Braam Ruben brokered the car to American Peter Mullin, who made the one-off with just 12 497 kilometers on the odometer part of his famous collection.

“We only did minor maintenance, cleaned the tank and carburettor and overhauled the brakes,” says Jaap Braam Ruben, who recently brought number 57,835 back to Europe from Peter Mullin in exchange for a Type 55. “It is a dream and it drives like a dream,” raves the 62-year-old: “A restored car is never as harmonious as an original one.”

The eight-cylinder does in fact impress with silky smooth running, instant throttle response and powerful acceleration. The clutch is easy to operate; the four-speed transmission is easy to shift. The steering precision is relatively high and the hydraulic brakes of the 1939 model are a major improvement over the previous cable brakes that used to be typical for Bugatti. Were we to drive down the Rhone Valley right now, we would be in Nice for dinner well rested and fresh.

But what is even more beguiling than the advanced technology is the sheer presence of this Bugatti: the slightly faded paint finish, the slight patina of the leather seats, the smell, the original jack on the left side of the engine bay next to the sculptural, towering eight-cylinder. And then that shape – you feel like sitting on the stairs of the Château St. Jean in Molsheim all day long and looking at the 57 from a slightly elevated perspective.

FAHRBERICHT

DRIVING REPORT

BUGATTI T64



**Langgestreckt und aufregend schön:
Die Bugattis entstammen einer
Künstlerfamilie, das lässt sich nicht leugnen.**

*Long stretched and thrillingly beautiful:
The Bugattis come from an artistic family,
there is no denying that.*



Unberührter Originalzustand:
Der komfortable Innenraum ist genauso
patiniert, dass man sich wohlfühlt, die
Frontscheibe zeigt leichte Verfärbungen

*Untouched original condition: The comfortable
interior has just the right amount of patina to
make you feel good. The windshield exhibits
slight discolorations.*





1 Elegant: Der 64-Rücken, 2 Pur: Das Reserverad ohne Abdeckung, 3 Komfortabel: Zum Gangwechsel genügt ein Fingerschnipp, 4 Hingucker: Der 4,4-Liter-Reihenachtzylinder ist eine Skulptur

1 Elegant: The back of the 64, 2 Pure: The spare wheel without cover, 3: Comfortable: A flick of the finger is all it takes to change gears, 4 Eye-catcher: The 4.4-liter straight-eight is a sculpture



1



2



3



4

Letzter Ölwechsel bei Kilometerstand 19 597, laut Merkzettel links vorn im Motorraum wurde 40er-Einbereichsöl verwendet. Heute zeigt das Zählwerk 22 654 Kilometer, im Grunde noch kein allzu dringender Handlungsbedarf – allerdings liegt zwischen den beiden Zählerständen geschätzt ein gutes halbes Jahrhundert, so genau weiß das niemand. „Also haben wir erst einmal den alten Schmierstoff abgelassen, frischen eingefüllt – diesmal 50er-Einbereichsöl – und mit einer Art Handpumpe Öldruck in der gleitgelager-

Last oil change at an odometer reading of 19,597. According to the note at the front left in the engine bay, they used forty-weight monograde motor oil. Today, the odometer reads 22,654 kilometers. For all intents and purposes, no particularly urgent need for action there. However, more than half a century lies between these two meter readings; the exact number of years is anybody's guess. “So, we first drained the old lubricant and filled it with new oil – this time fifty-weight monograde oil – and used a kind of hand-operated pump to build pressure in the sliding bearings of the crankshaft and at the camshafts,” explains Brice Chalançon, head of restoration workshop of Cité de l'Automobile in the

ten Kurbelwelle und an den Nockenwellen aufgebaut“, erklärt Brice Chalançon, Leiter der Restaurierungswerkstatt der Cité de l'Automobile im französischen Mulhouse, auch bekannt unter dem Namen Schlumpf-Kollektion.

Rund 400 Fahrzeuge stehen in den Hallen der ehemaligen Wollspinnerei in der Ausstellung, weitere 200 in den umliegenden Backsteingebäuden – fast alle in wunderbarem Originalzustand, doch die wenigsten wirklich fahrbereit. „Wir wollen pro Jahr einige Autos aus der Kollektion behutsam fahrbereit machen, um sie der Öffentlichkeit in Aktion präsentieren zu können“, sagt Emmanuel Bacquet, der Direktor des staatlichen Museums. Der Bugatti 64 wiederum steht dabei ganz oben auf seiner Liste, schließlich ist der Versuchsträger das letzte Auto, das Ettore's hochbegabter ältester Sohn Jean vor seinem Tod geschaffen hat.

Die Arbeit am Typ 64, der den 57 ablösen sollte, begann bereits 1938. Neu sind vor allem der genietete Kastenrahmen aus der Aluminium-Legierung Dural sowie der langhubige 4,4-Liter-Reihenachtzylinder, dessen zwei oberliegenden Nockenwellen nun von einer Duplexkette angetrieben werden und nicht mehr über Stirnräder. Die Kraftübertragung übernimmt ein elektromagnetisches Cotal-Getriebe, für die Verzögerung des 185 PS starken, 1265 Kilogramm leichten und 180 km/h schnellen Viersitzers sorgen hydraulische Trommelbremsen von Lockheed. Der Typ 64 landet nach dem Bugatti-Ende in der Sammlung der Gebrüder Schlumpf. Die haben bis dahin bereits eine spektakuläre Bugatti-Sammlung aufgebaut (und sich dadurch so ruiniert, dass ihre Sammlung 1976 vom französischen Staat beschlagnahmt und 1982 der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde).

„Der Typ 64 diene nach Jean Bugattis Tod sowie in den ersten Nachkriegsjahren als eine Art Firmenwagen, in dem Gäste chauffiert und beispielsweise vom Flughafen abgeholt wurden“, erzählt Richard Keller, der Kurator der Cité de l'Automobile. Wann der Wagen endgültig abgestellt wurde, ist unklar, ebenso, ob sich unter dem nachtschwarzen Lack noch eine weitere Farbe befindet. „Wir lassen gerade Proben analysieren“, meint Keller dazu. Restauriert werden soll der Bugatti jedoch nicht, schließlich gilt es, die einmalige Patina des Grand Tourisme zu erhalten. Tatsächlich verströmt der Wagen eine Atmosphäre, die selbst hartgesottene Fans klassischer Automobile beim direkten Kontakt in die Knie zwingt und zu andächtigem Schweigen veranlasst.

Die rassige Form der Karosserie mit den tropfenförmigen Radabdeckungen, dem lang auslaufenden Heck samt dem kleinen, doppelten Heckfenster und die an den Atlantic erinnernde Finne auf dem Dach ist einfach wunderschön. Das abgegriffene Leder der vier Sitze, das große Lenkrad mit dem fehlenden Hupknopf und das großzügig, aber nicht protzig verteilte Holz im Innenraum wirken wie letzte Überbleibsel einer untergegangenen Zivilisation. Wer hier Platz nimmt, sollte einen feinen Wollpullover und eine rechteckige Reverso tragen. Bei

French city of Mulhouse, also known under the name Schlumpf Collection.

Some 400 vehicles are on display on the shop floors of the former wool mill, another 200 in the surrounding brick buildings – almost all of them in wonderful original condition, but exceedingly few of them actually roadworthy. “Each year, we want to make some cars from the collection roadworthy with care in order to be able to present them to the public in action,” says Emmanuel Bacquet, the director of the state museum. The Bugatti 64 is at the very top of his list, after all, the test mule is the last car created by Ettore's highly talented oldest son Jean before his death.

Work on the Type 64, which was to replace the 57, already began in 1938. The main innovations were the riveted box frame made from Dural, an aluminum alloy, as well as the long-stroke 4.4-liter straight-eight engine, whose two overhead camshafts are now driven by a duplex chain and no longer by spur gears. The power is sent to the wheels by an electromagnetic Cotal transmission. Braking for the 180-km/h four-seater producing 185 hp and weighing just 1,265 kilograms is provided by hydraulic drum brakes from Lockheed. After the demise of Bugatti, the Type 64 lands in the collection of the Schlumpf brothers. By then, they had built a spectacular Bugatti collection (and as a result were in such financial ruins that their collection was confiscated by the French State in 1976 and opened to the public in 1982).

“After Jean Bugatti's death and in the first years after the war, the Type 64 served as sort of a company car for chauffeuring guests and picking them up from the airport, for example,” relates Richard Keller, the curator of the Cité de l'Automobile. It is unclear when the car was finally put away for good and whether there is another color under the night black paint finish. “We are currently having samples analyzed,” says Keller. However, there are no plans to restore the Bugatti. After all, the focus is on preserving the unique patina of the Grand Tourisme. In fact, the car exudes an atmosphere that brings even hardcore fans of classic cars to their knees and hushes them in devout admiration when they get into direct contact with it.

The striking shape of the vehicle body with the teardrop wheel shrouds, the long, tapered tail including the two small rear windows and the fin on the roof reminiscent of the Atlantic is simply gorgeous. The worn leather of the four seats, the large steering wheel with missing horn button and the generously but not ostentatiously distributed wood in the interior seem like the last remnant of a lost civilization. Anyone taking a seat here ought to wear a fine wool sweater and a rectangular Reverso. As far as the technology is concerned, romantic effusions are inappropriate, which is also why Brice Chalançon and his two

der Technik hingegen sind romantische Schwärmereien fehl am Platz, weshalb Brice Chalançon und seine beiden Helfer Guy Brodbeck und Claude König auch zuallererst die vier bröseligen Originalreifen gegen neues Material getauscht haben. Dann erhielten die vier gigantischen Trommelbremsen neue Bremszylinder und neue Beläge.

„Neben dem Motoröl wurden natürlich auch Getriebe- und Hinterachsgetriebeöl gewechselt, außerdem haben wir den Antrieb von Öl- und Wasserpumpe revidiert, eine neue Zündanlage montiert sowie den Weber-Vergaser gereinigt“, zählt Brice Chalançon auf. Dann folgt in der Werkstatt in Mulhouse der Moment der Wahrheit: der erste Probelauf nach mehreren Jahrzehnten. Öldruck aufbauen, Motor von Hand drehen, kontrollieren, ob alles funktioniert und nichts ausläuft, ein Druck auf den Starter und – voilà: Der mächtige Reihenachtzylinder läuft. Erstaunlich leise übrigens, beinahe flüsternd. Ein paar Mal hustet er noch durch das Flammsieb des seitlichen Weber-Vergasers, dann verfällt er in einen stabilen Leerlauf mit wenigen hundert Umdrehungen.

Zur Probefahrt geht es im Transporter auf eine gesperrte Landstraße nördlich von Mulhouse, Guy Brodbeck probiert kurz, ob das Cotal-Getriebe schaltet, dann bittet mich Brice hinter das rechts angeordnete Steuer. Der Reihenachtzylinder reagiert sensibel auf kleinste Gasbefehle und dreht blitzartig hoch, erhebt aber akustisch kaum die Stimme. Mit einem kleinen Hebel zwischen den Vordersitzen wird bei getretener Kupplung mechanisch der Vorwärtsgang eingelegt, anschließend drücke ich mit dem Zeigefinger den wenige Zentimeter langen Schalthebel rechts am Lenkrad auf die 1.

Wie ein modernes Auto setzt sich der Bugatti leicht dosierbar in Bewegung, zum weiteren Hochschalten geht man lediglich kurz vom Gas, schnippt in die nächste der vier Fahrstufen und steigt wieder aufs Gaspedal. Insgesamt schaltet das elektromagnetische Getriebe weicher als manch moderne Automatik – von etlichen Fahrern ganz zu schweigen.

Der Eindruck eines weit moderneren Automobils als Baujahr 1939 setzt sich beim Motor fort: Der Achtzylinder geht mit dieser souverän-gelassenen Art ans Werk, die großvolumigen Saugmotoren eigen ist, und lässt den Fahrer die Strecke entspannt zurücklegen. Bei Bedarf könnten wir nun mit Tempo 130 nach Paris fahren und würden vermutlich beinahe ebenso ausgeruht ankommen wie in einem modernen Wagen.

Einzig die trampelige vordere Starrachse erinnert an das Baujahr, weshalb Jean Bugatti die Konstruktion bereits beim 57 gegen Einzerradaufhängung tauschen wollte. Sein Vater aber war leider der Ansicht, nur ein Bugatti mit der einst berühmten, hohlgebohrten Bugatti-Achse sei ein würdiges Auto aus Molsheim – eine Fortschritts-Feindlichkeit, die Bruder Roland später sogar noch beim unglücklichen GP-Bugatti 251 von 1955 beibehielt.

helpers, Guy Brodbeck and Claude König, first and foremost replaced the four crumbly original tires with new rubber. Then the four gigantic drum brakes were fitted with new brake cylinders and pads.

“Besides the motor oil, we also replaced the transmission fluid and the fluid of the rear differential. We also revised the oil and water pump, installed a new ignition system and cleaned the Weber carburetor,” itemizes Brice Chalançon. Then the moment of truth arrives in the workshop in Mulhouse: the first test run after several decades. Build up oil pressure, turn engine by hand, check to see if everything works and there are no leaks, a push on the starter button and – voilà: The massive straight-eight engine runs. Remarkably quiet, by the way, almost at a whisper. It bellows a couple of times through the arrestor screen of the side-mounted Weber carburetor before settling into a stable idle at a few hundred revolutions.

For the test drive, the car is taken in a transport vehicle to a closed-off country road north of Mulhouse. Guy Brodbeck quickly checks if the Cotal transmission shifts, then Brice asks me to take the wheel positioned on the right. The straight-eight engine responds sensitively to the smallest gas pedal movements and revs up in a flash without raising its voice. Forward gear is mechanically engaged with a small lever between the front seats with the clutch pedal depressed. Then I use my index finger to push the shifter, which is just a few centimeters long and located on the right side of the steering wheel, to Position 1.

The Bugatti begins to move as easily controlled as a modern car. To shift up, you just briefly take your foot off the gas, flick in the next of the four gears and step back on the gas. Overall, the electromagnetic transmission shifts more smoothly than some modern automatics – not to mention many drivers.

The impression of a car that is much more modern than model year 1939 would suggest continues with regard to the engine: The eight-cylinder gets to work in this superior and effortless way that is characteristic of large-capacity naturally aspirated engines and lets its driver travel the whatever route comfortably. If needed, we could now drive to Paris doing 130 km/h and probably would arrive just as rested as in a modern car.

Only the bouncy beam axle at the front reminds you of when the car was built, which is why Jean Bugatti already wanted to change the design for an independent wheel suspension on the 57. However, his father unfortunately felt that only a Bugatti with the once famous hollowed Bugatti axle was a

**Demonstrationsobjekt:
In den Fünfzigern diente der Typ 64 bei
Bugatti als Betriebswagen**

*Demonstration object. The Type 64 was used as
a company car in the Fifties*



Auch die Bremsen entsprechen natürlich dem Stand der Zeit. Doch die Verzögerung ist anständig, insgesamt macht der 64 einen überaus leichtfüßigen Eindruck. Man möchte gar nicht mehr aussteigen aus dieser Zeitmaschine und lässt den Wagen nur ungern in den Hallen in Mulhouse zurück. Emmanuel Bacquet will den 64 bei mehreren Veranstaltungen präsentieren. Dann kommen zu den von mir gefahrenen zwölf Kilometern noch etliche weitere hinzu – bis zum nächsten Ölwechsel ist ja noch Zeit.

„Wir haben übrigens den alten Schmierstoff aus dem Motor analysieren lassen“, meint Brice Chalançon dazu: „Theoretisch wäre er noch brauchbar gewesen.“

worthy car from Molsheim – an aversion to progress to which brother Roland would adhere even later in case of the hapless GP-Bugatti 251 from 1955.

Of course, the brakes also reflect the level of technology at the time. Nevertheless, the deceleration is decent and overall. The 64 gives off a nimble impression. You don't ever want to get out of this time machine again and only leave the car behind in the buildings in Mulhouse reluctantly. Emmanuel Bacquet intends to present the 64 at several events. This will add quite a few kilometers to the twelve I drove – after all, there is still time before the next oil change.

“By the way, we had the old oil from the engine analyzed,” says Brice Chalançon and adds: “Theoretically, it would still have been serviceable.”

FAHRBERICHT

DRIVING REPORT

BUGATTI T252



**Ausgesprochen flink und bei Bedarf auch
recht flott: Der letzte Bugatti aus Molsheim**

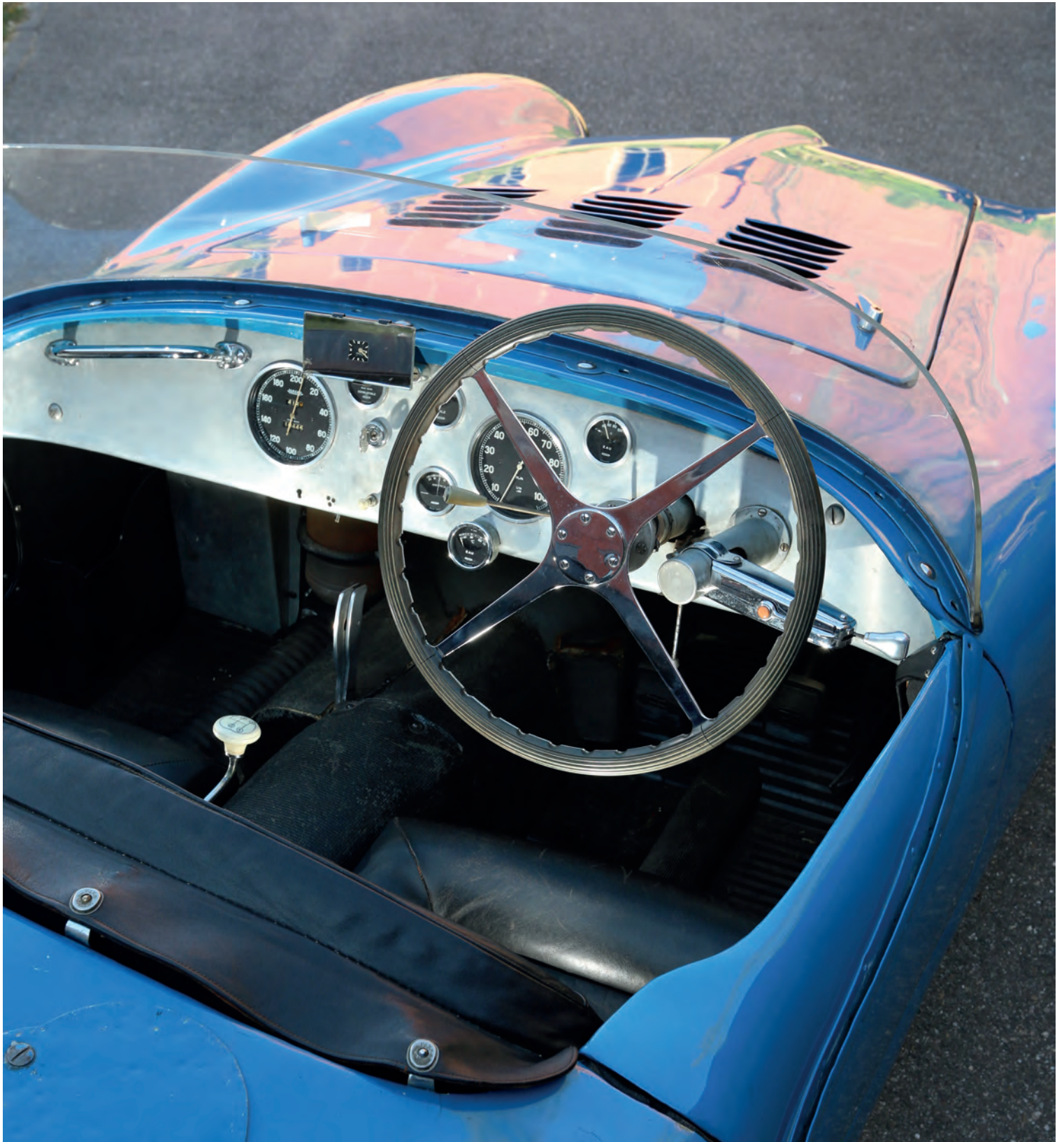
*Markedly nimble and quite quick as well if
needed: The last Bugatti from Molsheim*



1 Feines Detail: Die Jaeger-Uhr im filigranen Rückspiegel, 2 Ungewohnt : Das Vierganggetriebe ist weit zurückgesetzt, zum Schalten muss man nach hinten greifen, 3 Kleines Juwel: Der Vierzylinder vor der Hinterachse

1 Fine detail: The Jaeger clock in the delicate rearview mirror, Unusual: The four-speed transmission sits far back. 2 Shifting gears requires reaching behind you, 3 Small gem: the four-cylinder in front of the rear axle





Knapp bemessen: Der Platz hinter dem großen Holzlenkrad ist alles andere als üppig, die Knie muss man stark anwinkeln

Tight: The space behind the large wooden steering wheel is anything but ample and requires sharply bending the knees



Ohne Zeichnungen gefertigt: Die Karosserie wurde nach den Vorstellungen von Roland Bugatti von einem italienischen Handwerker geformt

Manufactured without drawings: The coachwork was shaped by an Italian artisan according to the ideas of Roland Bugatti

Träume und die Frage „Was wäre, wenn?“ gehören zur Historie des Automobils wie der pferdelose Wagen selbst. Was wäre, wenn Jean Bugatti, der älteste Sohn des Patrons und Schöpfer des wunderbaren Typs 57, nicht 1939 tödlich verunglückt wäre? Was wäre, wenn Ettore Bugatti selbst nicht 1947 im Alter von nur 65 Jahren verstorben wäre? Und was wäre, wenn Roland Bugatti, der 13 Jahre jüngere Bruder Jeans, den Typ 252 doch noch zur Serienreife entwickelt hätte?

Gute Frage. Fakt ist, dass es Rolando César Mario Carlo Bugatti nach dem Tod des Vaters und Firmengründers nicht gelang, die berühmte Fahrzeugmanufaktur aus dem elsässischen Molsheim wieder zu alter Blüte zu führen.

Dreams and the question “What if? are part of the history of the automobile as the horseless carriage itself. What if Jean Bugatti, the oldest son of the patron and creator of the wonderful Type 57, had not been killed in an accident in 1939? What if Ettore Bugatti himself hadn’t passed away at the age of just 65 years in 1947? And what if Roland Bugatti, Jean’s brother younger by 13 years, had developed the Type 252 to production maturity after all?

Good question. Fact is that after the death of the father and company founder, Rolando César Mario Carlo Bugatti did not succeed in returning the famous vehicle manufacturer from the Alsatian town of Molsheim to its former glory. Right after the company was shuttered in July 1963, the brothers Fritz and Hans Schlumpf from nearby Mulhouse snapped up all the cars, prototypes, parts and special tools still at the factory and in-

Direkt nach der Schließung im Juli 1963 sicherten sich die Brüder Fritz und Hans Schlumpf aus dem nahen Mulhouse sämtliche noch im Werk befindlichen Autos, Prototypen, Teile und Spezialwerkzeuge und gliederten alles in ihre Sammlung ein – woraus nach der Firmenpleite der beiden Strickwarenhersteller und vielen Querelen eines der größten Automobilmuseen der Welt wurde: die Cité de l'Automobile. Und die Menschen, die heute dort arbeiten, legen im Umgang mit den automobilen Zeitzeugen eine ebensolche Leidenschaft an den Tag wie einst die Mitarbeiter von Ettore Bugatti.

Mit schöner Regelmäßigkeit versetzen sie dabei ein Museumsfahrzeug nach dem anderen in fahrbereiten Zustand, um es anschließend dem Publikum auf der neu eingerichteten Demonstrationsstrecke neben dem Museum live und in Farbe vorzuführen. Bei der Arbeit gehen sie sehr behutsam vor, um die Patina nicht zu zerstören. Dabei hat sich das Team um den 29 Jahre jungen, aber äußerst kompetenten Technikchef Brice Chalançon kürzlich auch des Typs 252 angenommen, des letzten Bugatti, der in den alten Werkshallen konstruiert und gebaut wurde: ein schlanker Zweisitzer mit einem 1,5-Liter-Reihenvierzylinder, der auf Schlüsseldreh sofort anspringt und nun im Innenhof des Museums langsam auf Temperatur kommt.

Bei dem vollständig aus Leichtmetall gefertigten Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen und Tassenstößeln handelt es sich im Prinzip um eine Hälfte des Formel 1-Reihenachtzylinders aus dem glücklosen Typ 251, den der ehemalige Alfa- und Ferrari-Ingenieur Gioacchino Colombo 1954 konstruiert hatte. Dieser letzte Bugatti-Rennwagen trug den Motor ganz fortschrittlich vor der Hinterachse – leider beharrte Roland Bugatti bei der Vorderradaufhängung auf die traditionelle hohlgebohrte Starrachse, eine Halsstarrigkeit, die sein Vater schon beim Typ 57 an den Tag gelegt hatte. Im 251 führte das zu einem abenteuerlichen Fahrverhalten: Beim einzigen Einsatz im Grand Prix von Frankreich am 1. Juli 1956 in Reims stieg Maurice Trintignant nach 18 Runden aus und erklärte, er wolle sein Leben nicht weiter aufs Spiel setzen.

120 PS leistet der DOHC-Motor im Typ 252 bei 7000 Touren, die Zündung lässt sich bei Bedarf zur Doppelzündung umbauen, ein Überbleibsel aus dem Rennmotor. Zwei mächtige 42er-Doppelvergaser von Weber versorgen das Triebwerk, dessen Einstelldaten trotz Prototypendasein keine Rätsel aufgeben: „Wir besitzen alle Notiz- und Testtagebücher von 1956 bis 1963“, erklärt Brice Chalançon.

Die vergilbten Büchlein sind ein wahrer Schatz: „4.1.58 – Hauptdüse 135, etwas zu fett. 8.1.58 – Hauptdüse 130, perfekt“, steht da zum Beispiel, und man könnte sich stundenlang in der Lektüre verlieren. Stattdessen aber mahnt die Kühlwassertemperatur zum Aufbruch, also los. Der Platz hinter dem großen Holzlenkrad ist äußerst schmal bemessen, die Knie sind stark angewinkelt – selbst ein Hobbit hätte in diesem Cockpit Platzprobleme. Auch der weit hinten aus dem Kardantunnel ragende Schalthebel fällt im Fach Ergonomie ziemlich negativ

incorporated everything into their collection – which after both knitwear manufacturers went bankrupt and following many squabbles became one of the world's largest car museums: the Cité de l'Automobile. And the people working there today exhibit the same passion when handling the automotive contemporary witnesses as the employees of Ettore Bugatti once did.

They return one museum vehicle after the other to road-worthy condition on a pretty regular basis in order to present it to the audience live and in color on the newly built demo track next to the museum. They go about their work carefully to make sure they don't destroy the patina. The team around the 29-year-old yet extremely competent technical manager Brice Chalançon recently turned their attention to the Type 252, the last Bugatti designed and built in the old factory buildings. It is a slim two-seater car with a 1.5-liter straight-four engine that fires up immediately at the turn of the key and is now slowly coming up to temperature in the inner courtyard of the museum.

The all-aluminum engine with two overhead camshafts and bucket tappets is basically half of the Formula 1 straight-eight engine from the hapless Type 251, which had been designed by former Alfa and Ferrari engineer Gioacchino Colombo in 1954. This last Bugatti racecar had the engine in a quite modern position in front of the rear axle – unfortunately, Roland Bugatti insisted on the traditional hollowed beam axle for the front suspension, a stubbornness that his father had already exhibited in the case of the Type 57. In the 251, this resulted in dicey handling: The only time the car ever raced, at the French Grand Prix in Reims on July 1, 1956, Maurice Trintignant got out after 18 laps and declared that he was not willing to risk his life any longer.

The DOHC engine in the Type 252 produces 120 hp at 7,000 rpm. The ignition system can easily be converted to a dual ignition if needed, a remnant from the race engine. Two massive Weber 42 dual carburetors supply the engine, whose adjustment specs are no puzzle despite its prototype existence: “We have all notepads and test diaries from 1956 to 1963,” explains Brice Chalançon. The yellowed little books are a real treasure: For example, in one of them it reads “4.1.58 – main jet 135, slightly too rich. 8.1.58 – main jet 130, perfect,” and you could lose yourself for hours reading in them. Instead, the coolant temperature reminds us to get going, so off we go. The space behind the wooden steering wheel is extremely tight, the knees are bent sharply – even a hobbit would be cramped in this space. The shifter towering up from the driveshaft tunnel also stands out negatively in the ergonomics discipline. But those



**Der Letzte: Mit dem Typ 252 wurde
das frühe Kapitel der Bugatti-Geschichte
abgeschlossen**

*The last one: The Type 252 ended the early
chapter of the Bugatti history*

auf. Doch das sind Kleinigkeiten und dem Prototypendasein geschuldet, für die Serie hätte man den zwei Passagieren sicher mehr Platz eingeräumt.

„Die Aluminiumkarosserie wurde von einem italienischen Karosseriekünstler, dessen Name leider nicht überliefert ist, direkt nach den Vorstellungen von Roland Bugatti geformt, es gab offenbar weder Zeichnungen noch Entwürfe“, erklärt Techniker Bertrand Heck. Dabei wurde die Leichtmetallhülle direkt über das Chassis geformt – der Tank ließe sich nur ausbauen, wenn man die Karosserie zerschneiden würde.

Ein interessantes Detail sind die schräg verlaufenden Leisten auf den Türen, die direkt an der Windschutzscheibe ansetzen. „Sie dienen als Ablaufrinne für das Wasser von der Frontscheibe; tatsächlich wird man während der Fahrt auch bei starkem Regen nicht nass“, meint Brice Chalançon.

Heute aber strahlt die Sonne von einem Bugatti-blauen Himmel, und wir biegen auf die Teststrecke ein. Hier begeistert der Motor mit einer Kraft und Drehfreude, die sofort die Sitzposition vergessen lassen. Der Vorwärtsdrang erinnert an einen Borgward RS oder Maserati 150S; mit kräftigem, aber nicht unangenehmem Sound, der nach weit mehr als 1,5 Litern klingt, dreht der Vierzylinder für die damalige Zeit blitzartig hoch.

Mit der typischen Sensibilität eines Rennmotors reagiert er auf kleinste Befehle des Gaspedals, holt bei Volllast gierig Luft und treibt den 870 Kilogramm leichten Zweisitzer ungestüm voran. Das gut abgestufte Vierganggetriebe unterstützt den Vorwärtsdrang mit kurzen Schaltwegen, angeblich stammt es aus einem BMW 507. Die Trommelbremsen sind den Fahrleistungen angemessen, allerdings sind die vorderen Duplex-Bremsen mit zwei auflaufenden Backen schon unter trockenen Bedingungen schwer zu dosieren. Bei Regen dürfte es spannend werden.

Beim Stahl-Leiterrahmen aus Rundrohren handelt es sich um eine konventionelle Konstruktion, an der Vorderachse hat sich leider Roland Bugatti erneut durchgesetzt und auf eine hohlgebohrte Starrachse mit Querblattfeder bestanden. Auf der Teststrecke in Mulhouse gibt es dabei nichts zu beanstanden, der Bugatti läuft sauber geradeaus, lenkt präzise ein und macht genau das, was der Fahrer will.

Allerdings ist die Strecke recht verwinkelt und kurz – bei hohem Tempo waren die Testfahrer damals nicht wirklich zufrieden. Neben der vorderen Starrachse bemängelten sie auch den Rahmen, der im Ernstfall zu instabil sei.

Was uns wieder zu der eingangs gestellten Frage bringt: Was wäre, wenn es der Bugatti 252 zur Serienreife gebracht hätte? Vorausgesetzt, es hätte nicht so lange gedauert – er war erst 1958 halbwegs fahrfertig – und Roland Bugatti hätte über größere Finanzmittel verfügt, dann hätte der Wagen durchaus eine Chance gehabt: mit vorderer Einzelaufhängung, stabilerem Chassis und einem ergonomischeren Cockpit.

Der Motor jedenfalls hätte sich gut mit den damaligen Platzhirschen von Alfa, Porsche, Maserati und OSCA anlegen können – eine traumhafte Vorstellung.

are minor details owed to the prototype existence. Surely, the two passengers in the production car would have been granted more space.

“The aluminum body was shaped by an Italian coachwork artist, whose name is unfortunately unknown, precisely according to the ideas of Roland Bugatti. Apparently, there were neither drawings nor sketches,” explains technician Bertrand Heck. The alloy skin was shaped directly over the chassis – the only way to remove the tank would be to cut apart the vehicle body.

An interesting detail are the slanted strips on the doors that start directly at the windshield. “They serve as drainage channels for the water from the windshield. You actually do not get wet even when driving in heavy rain,” says Brice Chalançon.

But today the sun is shining from a Bugatti-blue sky and we turn onto the test track. Here the engine impresses with a power and willingness to rev that immediately makes you forget the seating position. The acceleration is reminiscent of a Borgward RS or Maserati 150S. The four-cylinder revs up with a powerful yet not unpleasant exhaust note that sounds like a lot more than just 1.5 liters.

It responds to even the smallest gas pedal commands with the typical sensitivity of a race engine, sucks in air greedily under full load and pushes the two-seater weighing just 870 kilograms forward vehemently. The perfectly geared four-speed transmission helps with accelerating thanks to its short shift throws. Supposedly, it comes from a BMW 507. The drum brakes are adequate for the car’s performance. However, the front duplex brakes with two grabbing brake shoes are hard to meter even in the dry. Things should get quite interesting in the rain.

The ladder-type steel frame built from tubular pipes is a conventional design. Unfortunately, Roland Bugatti got his way once more with regard to the front axle and insisted on a hollowed beam axle with transversal leaf spring. There are no complaints about it on the test track in Mulhouse. The Bugatti runs in a straight line, turns in precisely and does exactly what the driver wants.

However, the track is quite twisty and short – the test drivers at the time were not really satisfied at high speeds. In addition to the beam axle at the front, they also criticized the frame, which was supposedly too unstable.

Which brings us back to the question from the beginning: What if the Bugatti 252 had made it to production maturity? If it hadn’t taken that long – it wasn’t semi-roadworthy until 1958 – and if Roland Bugatti had had more money at his disposal, the car would definitely have had a chance: with independent suspension at the front, a more stable chassis and a more ergonomic cockpit.

In any case, the engine could have easily messed with the top dogs from Alfa, Porsche, Maserati and OSCA at the time – a wonderful notion.

VORSTELLUNG PRESENTATION

BUGATTI T57 SC ATLANTIC



**Jean Bugattis Meisterstück:
Der Atlantic wurde nur vier Mal gebaut**

*Jean Bugatti's masterpiece:
The Atlantic was built only four times*







**Supersportler der 30er Jahre:
Der Atlantic erreichte eine
Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h**

*Super sports car of the '30s:
The Atlantic reached a top speed of 200 km/h*





**Feinste Eleganz:
Leder, Holz und
Jaeger-Instrumente**

*Finest elegance:
Leather, wood and
Jaeger instruments*





**Klassisches Merkmal:
Genieteteter Dachfalz,
sechs Auspuffendrohre**

*Classic feature:
Riveted roof bead,
six exhaust tailpipes*

FAHRBERICHT DRIVING REPORT

BUGATTI T57 SC ATLANTIC



**Fünf-vier-drei-zwei-eins-los: Der T57 SC Atlantic
am Start zum Klausenpass-Bergrennen**

*Five-four-three-two-one-go: the Type 57 SC Atlantic
at the start of the Klausen Pass Hill Climb*



**Vor atemberaubender Bergkulisse:
Atlantic und Konkurrent am Klausenpass**

*In front of breathtaking mountain scenery:
Atlantic and rival on the Klausen Pass*



Respekt vor den alten Helden. Das Klausenrennen war eine der größten Herausforderungen der Renngeschichte vor dem Krieg.

Damals waren GP-Stars noch Allrounder. Sie fuhren mit den Grand-Prix-Wagen nicht nur in Monaco oder auf dem Nürburgring, sondern auch die Berge hoch, beispielsweise eben am Klausenpass.

Auf den 21,5 Kilometern zwischen Linthal und der Passhöhe sind 1200 Höhenmeter zu überwinden. Damals ging es teilweise noch über Schotter, die Drifter aus der Rallye-Szene hätten ihre helle Freude gehabt. Welcher Luxus heute: Beim dritten Klausenrennen-Memorial ist natürlich alles asphaltiert. Die schnellen Geraden am Urnerboden mit ihren perfiden Bodenwellen sind neutralisiert – und werden langsam durchrollt. Trotzdem: Der Berg bleibt eine Herausforderung. Einige der 108 Kurven und Kehren lauern mit tückisch glattem Kopfsteinpflaster. Es geht durch enge, verwinkelte Tunnel und in

Respect for the heroes of old. The Klausen Hill Climb was one of the greatest challenges in the racing history before the war. Back then, the GP stars were still all-rounders. They drove their Grand Prix cars not only in Monaco or on the Nürburgring, but also up the mountains, for example, up that very same Klausen Pass.

The route from Linthal to the top of the pass is 21.5 kilometers long and climbs 1,200 meters in elevation over that distance. At the time, it was still partially a gravel road. The drifters from the rally scene would have been delighted. What luxury today: At the third Klausen Hill Climb Memorial, everything is asphalted, of course. The fast straights at the Urnerboden with their treacherous bumps have been neutralized – and are being

ultraschnellen Biegungen vorbei an massiven Begrenzungssteinen und steilen Abgründen.

Bugatti stellt mit 37 Startern die stärkste Abordnung. Das Werk hatte auch einen Atlantic gemeldet – einen Exoten unter all den offenen Oldtimern. Spätestens aber, als der Regen auf der Bergstrecke heftiger wird, bekomme ich immer neidischere Blicke der Konkurrenten zu spüren.

Der Atlantic hat ein Dach – und was für eines. Den runden Buckel zierte eine Blechfinne, die fein vernietet ist. Dieses markante Stil-Element ist auch auf den Kotflügeln wiederzufinden. Man bezeichnete den Atlantic auch als das „schönste Auto der Welt“ oder „die Mona Lisa des Automobilbaus“. Sicher ist der Typ 57 das Meisterwerk von Jean Bugatti. Das Auto gab es als viertürige Limousine (Galibier), als Zweitürer (Ventoux), als Cabrio (Stelvio), als Coupé (Atalante). Und als Stromlinien-Variante, die man zuerst „Aero“ nannte. Daraus wurde dann zu Ehren des Bildhauers und Fliegers Jean Mermoz, der 1936 über dem Südatlantik verschollen war, Atlantic.

Apropos Dach. Das Regenwasser tropft an den Fensterdichtungen vorbei munter ins Wageninnere. Malcolm Gentry, Bugatti-Experte und Wunderheiler bei allen Rallyes und Rennen, kann über solche Unpässlichkeiten nur milde lächeln: „Wäre das nicht der Fall, dann wäre das Auto nicht echt. Richtige Dichtungen gab es damals nicht.“

Apropos echt. In Molsheim bei Bugatti wurden einst vier Atlantic gebaut. Einer ist verunfallt, einer in den Kriegswirren verschwunden. Einer ist im Besitz des Modezars Ralph Lauren, der andere für 30 Millionen Dollar an das Mullin Museum in Kalifornien verkauft worden.

Der Atlantic am Klausenpass, der normalerweise in der Autostadt in Wolfsburg steht, hat als Originalteile den Achtzylinder-Kompressormotor, das Getriebe, die Achsen und die Lenkung; der Rest wurde in allen Teilen einem der verbliebenen Atlantic präzise nachgebaut.

Rund 200 PS stark und 200 km/h schnell, war der Atlantic nicht nur einer der aufregendsten Wagen seiner Zeit, es existierte damals auch kein schnelleres Serienauto. Tempo 200 muss zur damaligen Zeit ähnlich atemberaubend gewesen sein wie heute Tempo 400 in einem Veyron oder Chiron.

Trotzdem wurde der Atlantic nie bei Rennen eingesetzt, da hatte man schnellere Eisen in Molsheim. Allerdings gab es eine Ausnahme: Robert Benoist sollte 1937 beim Grand Prix von Frankreich in Montlhéry einen Typ 57 Tank pilotieren. Das Rennauto kam zu spät. Und Benoist trainierte deshalb kurzerhand mit seinem Dienstwagen, einem Atlantic. Im Feld der anderen Grand-Prix-Boliden fuhr er Trainingsbestzeit. Aus der sensationellen Pole Position wurde allerdings nichts – Benoist wurde disqualifiziert.

Sei's drum. 2002 wird die Geschichte umgeschrieben. Der Atlantic startet beim historischen Bergrennen am Klausen-

driven slowly. Nonetheless, the mountain remains a challenge. Some of the 108 turns and switchbacks lurk with treacherous cobblestones. The route goes through some tight, twisty tunnels and in ultrafast curves leads past massive curbstones and steep drop-offs.

The largest delegation with 37 starters is that of Bugatti. The factory had also registered an Atlantic – an exotic among all those open-top vintage cars. However, I feel the increasingly envious looks of the competitors when the rain on the mountain route starts to come down harder and harder. The Atlantic has a roof – and what a roof it is. The round back is adorned by a meticulously riveted metal fin. This distinctive styling element is also found on the fenders. People used to call the Atlantic also the “most beautiful car in the world” or “the Mona Lisa of automotive construction.” What is sure is that the Type 57 is the masterwork of Jean Bugatti. The car was available as a four-door sedan (Galibier), as a two-door (Ventoux), as a convertible (Stelvio), as a coupe (Atalante). And as a streamlined variant that first went by the name Aero. It was later renamed Atlantic in honor of sculptor and aviator Jean Mermoz, who went missing over the Southern Atlantic in 1936.

Speaking of roof. The rainwater is cheerfully dripping past the window seals into the interior. Malcolm Gentry, Bugatti expert and miracle healer at all rallies and races, only has a slight smile for such minor ailments: “If that wasn't the case, then the car would not be authentic. They did not have real seals back then.”

Speaking of authentic. Four Atlantic models were originally built at Bugatti in Molsheim. One was in an accident, one disappeared in the chaos of war, one is owned by fashion czar Ralph Lauren, the other was sold for 30 million dollars to the Mullin Museum in California.

The Atlantic on the Klausen Pass, which normally sits in the Autostadt visitor attraction in Wolfsburg, has some original parts: the eight-cylinder supercharged engine, the transmission, the axles and the steering. The rest was replicated precisely based on one of the still existing Atlantic models.

With about 200 hp and a top speed of 200 km/h, the Atlantic was not only one of the most thrilling cars of its time; there also was no faster production car back then. A speed of 200 km/h in those days must have been similarly breathtaking as 400 km/h are in a Veyron or Chiron today.

Even so, the Atlantic never raced. They had faster irons in Molsheim for that. There was one exception, however: Robert Benoist was supposed to drive a Type 57 Tank in the French Grand Prix in Montlhéry. The racecar arrived too late. For that reason, Benoist unceremoniously practiced with his company car, an Atlantic. He recorded the best qualifying time in the field of the other Grand Prix racecars. However, the sensational pole position didn't happen – Benoist was disqualified.

Be that as it may, the history is rewritten in 2002. The Atlantic starts in the historic hill climb on the Klausen Pass. And demonstrates astonishing talents as a summiteer. Ignition to “early,” pull choke, a bit of hand throttle, turn and push ignition key – and right away, the eight-cylinder dutifully reports for work.

The supercharged engine purrs nicely, shines with astonishing torque. There are no hiccups or misfires whatsoever.

**1 Die Attraktion am Berg: Bugatti in Aktion,
2 Strahlemann: Als Chauffeur in einer
Legende, 3 Exot in der Startaufstellung:
Atlantic Coupé mit dem typischen Dachfalz
und den kleinen Heckfenstern, 4 Prominen-
tes Betreuer-Duo: Ex-VW-Entwicklungschef
Wilfried Bockelmann (links) und Ex-Bugatti-
Präsident Joachim Neumann**

*1 The attraction on the mountain: Bugatti in
action, 2 Sunny boy: As chauffeur in a legend,
3 Exotic in the starting lineup: Atlantic Coupé
with typical roof fin and the small rear windows,
4 Prominent support duo: Former VW Chief
Development Engineer Wilfried Bockelmann
(left) and former Bugatti President Joachim
Neumann*



1



2



3



4

pass. Und als Gipfelstürmer zeigt er erstaunliche Talente. Zündung auf „früh“, Choke ziehen, etwas Handgas, Zündschlüssel drehen und drücken – und schon meldet sich der Achtzylinder artig zur Arbeit.

Der Kompressormotor schnurrt sauber los, glänzt mit einem erstaunlichen Drehmoment. Es gibt keinerlei Mucken oder Aussetzer, der lange Reihomotor hängt einfach toll am Gas. Vielleicht ist er so friedlich, weil Malcolm Gentry dem normalen Sprit einen ordentlichen Schuss seiner mitgebrachten Wundermischung beigemischt hat.

Autofahren in jenen Tagen war ein hartes Stück Arbeit. Das Lenkrad sitzt auf einer blank polierten Lenksäule, die weit in den Innenraum ragt. Der Lenkradkranz wirkt filigran, fast zerbrechlich, die Lenkkräfte sind dagegen gigantisch. Dabei hatte Gentry nach der ersten Probefahrt erstaunt festgestellt: „Für ein Vorkriegsauto lenkt es sich geradezu leicht.“ Und er hatte auch registriert: „Um die Mittellage hat die Lenkung etwas viel Spiel.“

Vor allem bei höherem Tempo, wenn der Atlantic über Bodenwellen mit der Vorderachse nervös in Richtung Straßenrand wegzutänzeln versucht, erfordern Lenkkorrekturen in Kombination mit dem Lenkungs spiel die volle Konzentration am Volant.

Dabei macht nicht allein das Spiel in der Lenkung die Fahrt gelegentlich zum Reaktionstest. Wenn in engen Biegungen auch noch Bodenwellen den Atlantic richtig durchschütteln, neigt die Lenkung zum blitzartigen Verhärten.

Autofahren in den Vorkriegstagen funktionierte ohne jegliche elektronische Helferlein. Ohne Servo-Unterstützung, ohne Traktionskontrolle und ohne ESP. Dafür hat der Atlantic aber eine erstaunlich gute Traktion, selbst bei Nässe. Natürlich gibt es auch keine Getriebesynchronisation. Jeder Gangwechsel verlangt nach Doppelkuppeln und einem ordentlichen Zwischengasstoß. Schnelle Gangwechsel werden trotzdem immer wieder von einem zornigen Zähnerasseln begleitet. Aber Gentry beruhigt: „Das verträgt das Getriebe problemlos.“

Abgesehen von diesen kleinen Unpässlichkeiten, zeigt der Atlantic am Klausenpass erstaunliche Nehmerqualitäten. Die 1200 Höhenmeter durchspurtet er mit verblüffender Leichtigkeit. Die forcierte Passfahrt quittiert der Achtzylinder mit Gelassenheit. Erst beim langsamen Ausrollen schnellt die Wassertemperatur kurz über 80 Grad hoch.

Dafür gerät die Besatzung trotz der widrigen Wetterbedingungen heftig ins Schwitzen. Der Achtzylinder samt Kompressor und das Getriebe geben ihre Betriebstemperatur praktisch ungekühlt in den Innenraum ab. Die beiden seitlichen Ausstellfenster mit ihrer feinen Bedienungsmechanik bieten nur wenig Linderung. Aber besser nass geschwitzt als klamm gefroren.

Das dritte Klausenrennen-Memorial wird vor allem durch seine Wetterkapriolen in Erinnerung bleiben. Es gab einige Sonnenstrahlen, aber vor allem Regen in jeder vorstellbaren Intensität, dazu Nebelschwaden und als Garnierung Graupelschauer.

Trotzdem: Welch ein einmaliges Erlebnis am Volant einer Legende am Klausenpass! Der Pilot lässt die 21,5 Kilometer noch einmal Revue passieren. Der Atlantic entspannt sich leise knisternd. Und im Cockpit riecht es nach einer Mischung aus Schweiß, altem Leder und Benzin.

The long straight engine has a fantastic throttle response. Maybe it is so docile, because Malcom Gentry has added his miracle concoction to the normal fuel.

Motoring in those days was hard work. The steering wheel sits on a brightly polished steering column that protrudes far into the interior. The steering wheel rim seems delicate, almost fragile. The steering forces on the other hand are gigantic, even though Gentry after the first test drive noted to his own astonishment: "For a pre-war car, the steering is downright light." He also noticed: "There is a bit much play around the center position."

Especially at higher speeds, when the front axle of the Atlantic attempts to dance over bumps toward the edge of the road nervously, steering corrections in conjunction with the play in the steering require full concentration at the wheel.

At the same time, the play in the steering is not the only thing that occasionally turns the drive into a test of your reaction time. When bumps in tight corners give the Atlantic a good shaking, the steering tends to stiffen in a flash.

Motoring in the years before the war worked without any electronic little helpers. Without power assist, without traction control and without ESP. For this, the Atlantic has nonetheless astonishingly good traction, even in the wet. Of course, the transmission isn't synchronized either. Every gear change requires double clutching and a decent blip of the throttle. Nonetheless, fast shifts are always accompanied by an angry rattle of the gears. But Gentry reassures: "The transmission can take this easily."

Apart from these minor ailments, the Atlantic demonstrates remarkable toughness on the Klausen Pass. He sprints up the 1,200 meters in elevation with an amazing lightness. The eight-cylinder acknowledges the spirited run up the pass with composure. The water temperature only jumps up to above 80 degrees briefly when the car is slowly coasting to a stop.

The crew on the other hand breaks out in heavy sweat despite the adverse weather conditions. The eight-cylinder along with the supercharger and transmission radiate their operating temperature practically uncooled into the interior. The two hinged side windows with their delicate operating mechanism offer only little relief. But better soaking wet from sweat than clammy and frozen.

The third Klausen Hill Climb Memorial will be remembered above all for its erratic weather. There were a few rays of sun, but mainly rain in any conceivable intensity. In addition, there were wafts of mist and sleet to top it all off.

Nonetheless: What a unique experience at the wheel of a legend on the Klausen Pass. The pilot once more recalls his impressions from the 21.5 kilometers. The Atlantic is relaxing with soft ticking sounds. And in the cockpit it smells of a mix of sweat, old leather, and gasoline.

VORSTELLUNG

PRESENTATION

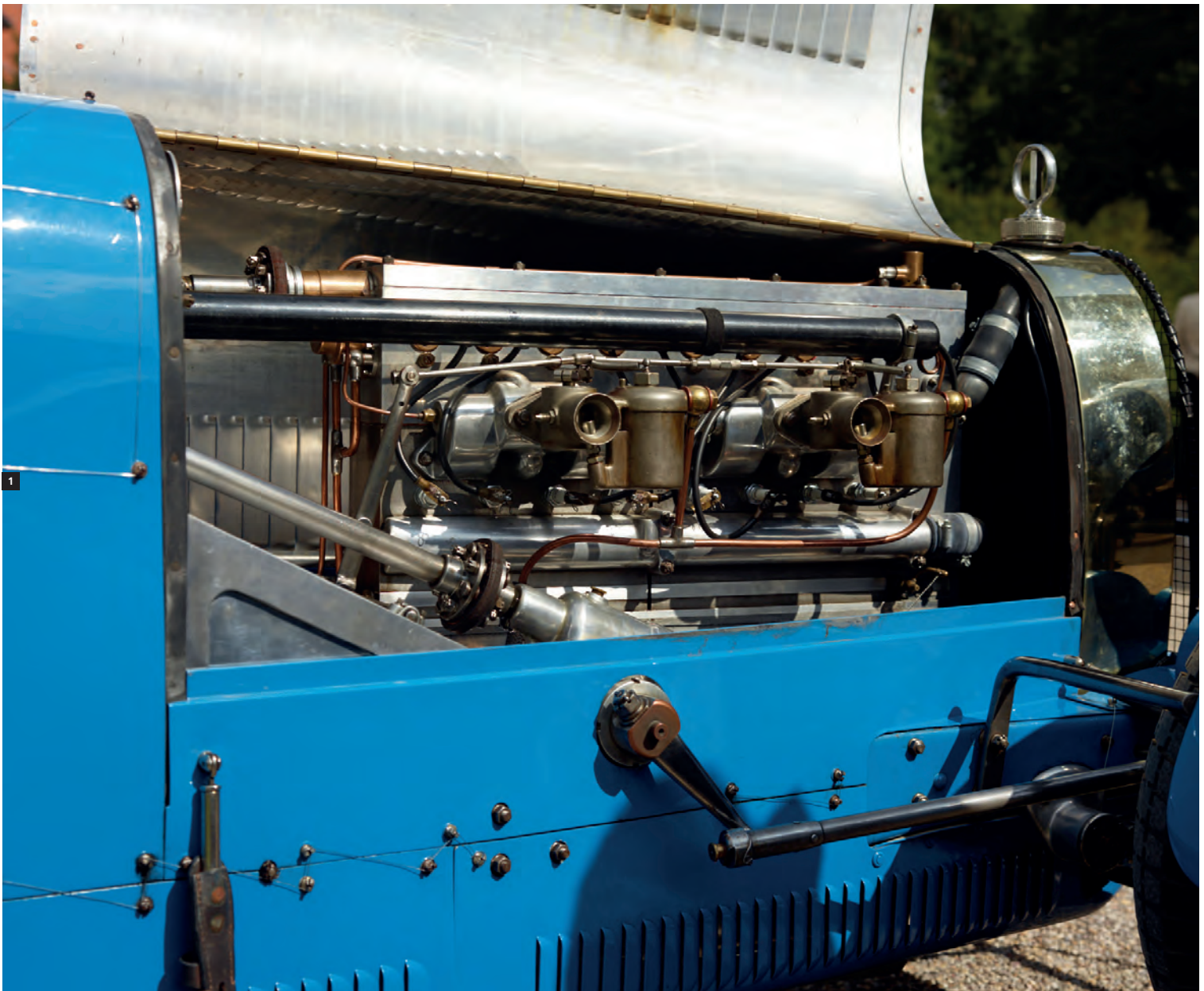
BUGATTI T35





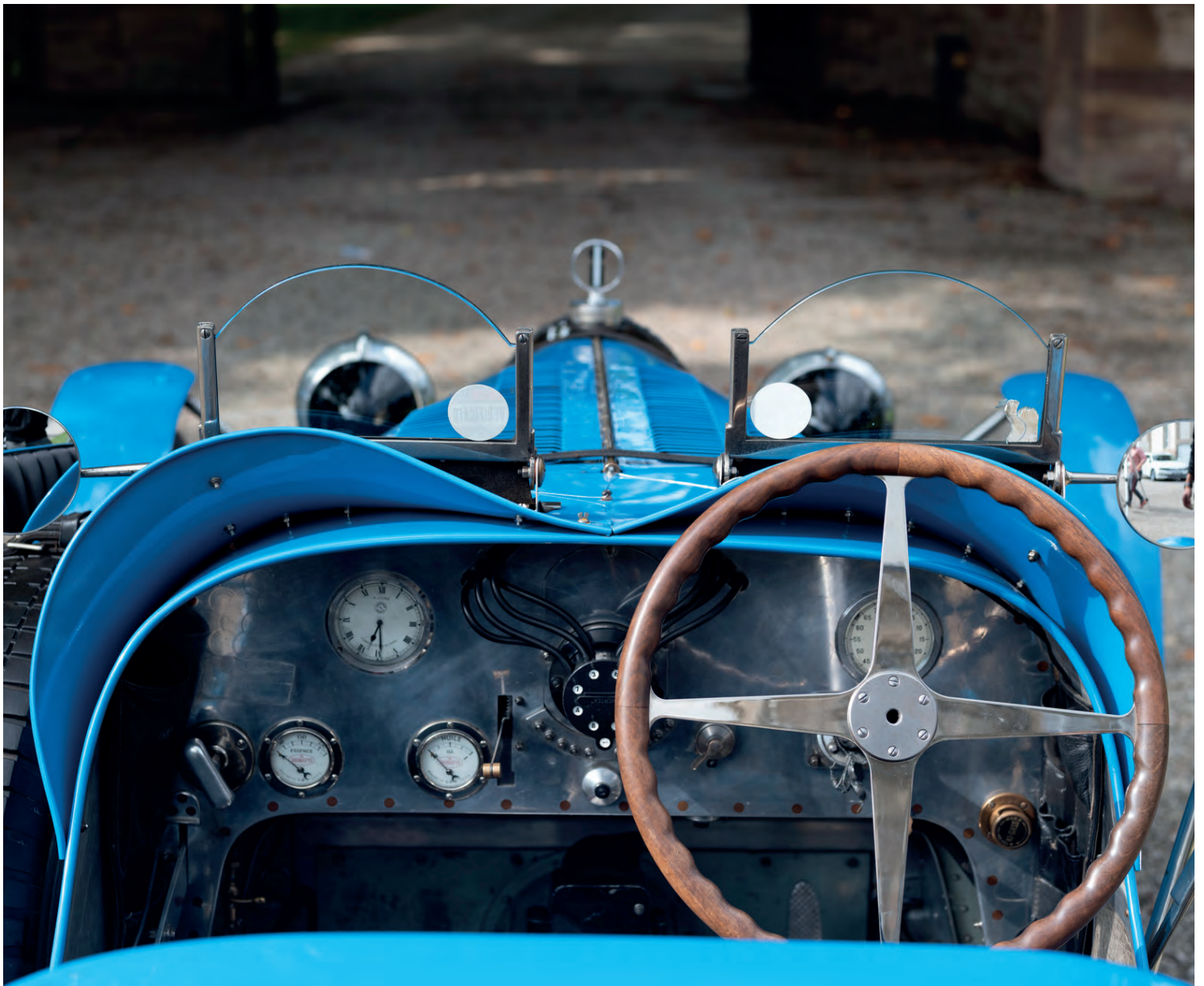
Das Erfolgsmodell: Der Bugatti T35 ist bis heute der erfolgreichste Grand Prix-Renner aller Zeiten

The winning model: The Bugatti T35 is the most successful Grand Prix racer of all time



**Aus zwei Vierzylindern zusammengesetzt:
Der 2,3 Liter-Motor leistet rund 100 PS**

*Put together from two four-cylinders:
The 2.3-liter engine puts out about 100 hp*



**Knapp geschnitten: Pilot und
Copilot teilen sich ein enges Cockpit**

*Tight fit: Pilot and copilot
share a cramped cockpit*





Kompromisslos auf Sieg getrimmt: Der T35 bringt nur 750 Kilogramm auf die Waage und besticht durch seine Standfestigkeit

Uncompromisingly trimmed for victory: The T35 weighs just 750 kilograms and compels with its durability

BUGATTI T35



**Erste Mille-Miglia-Nachtetappe:
Im Konvoi geht es durch Verona**

*First Mille Miglia night stage:
In convoy through Verona*



**Mit musikalischer Untermalung: Mille
Miglia-Fans stehen am Straßenrand Spalier**

*With musical accompaniment:
Mille Miglia fans line the roadside*



Es war nicht meine erste Begegnung mit dem Bugatti T35 – aber die intensivste. 2013 hatte mich Wolfgang Schreiber, der damalige Bugatti- und Bentley-Präsident, eingeladen, mit ihm zusammen die Mille Miglia zu bestreiten.

Zunächst zu diesem Automobil: Der T35 war quasi das Meisterstück von Ettore Bugatti. Eine kompromisslose Rennmaschine, schnell, handlich und vor allem leicht. Für seinen Renner ließ der große Meister sogar gewichtsparende Legie-

It wasn't my first encounter with the Bugatti T35 B – but the most intense. In 2013, then Bugatti and Bentley President Wolfgang Schreiber had invited me to compete together with him in the Mille Miglia.

But first, about this car: The T35 was the quasi masterpiece of Ettore Bugatti. An uncompromising racing machine, fast, agile and, above all, light. The grandmaster even commissioned the development of weight-saving alloys for his racer. Everything was thought out in every detail. For example, Bugatti had the wheels manufactured in his own foundry. The special feature: the aluminum wheel and the brake drum were cast in a single piece. After loosening the wheel nut and removing the wheel to-

rungen entwickeln. Alles war bis ins Detail durchdacht. Bugatti ließ etwa die Räder in seiner eigenen Gießerei fertigen. Das Besondere: Aluminiumrad und Bremsstrommel waren in einem Stück gegossen. Nach Lösen der Radmutter und dem Entfernen von Rad samt Bremsstrommel waren die Bremsbeläge blitzschnell gewechselt. Eine tolle Zeitersparnis im Renn-einsatz.

Der T35 und seine Weiterentwicklungen waren zwischen 1925 und 1934 das Auto, das es auf der Rennstrecke zu schlagen galt. In den knapp zehn Jahren gewann der T35 mehr als 2000 Rennen. Und der kleine Rennbolide aus Molsheim war nicht allein ein sportlicher Erfolg, sondern auch ein wirtschaftlicher. Rund 350 Exemplare verkaufte Bugatti davon.

Der T35 gewann Große Preise, er diente aber auch als Sprungbrett für viele junge Talente. Unter anderen begann Paul Pietsch, der spätere Mitbegründer der Motor Presse Stuttgart und von „auto motor und sport“, seine Rennkarriere in einem gebrauchten T35, den vorher Hans-Joachim von Morgen pilotiert hatte. Für Pietsch verlief der Einstand im Bugatti nach Maß. 1935 wurde er prompt ins Auto-Union-Werksteam berufen.

Auf den 1600 Kilometern von Brescia nach Rom und wieder zurück bleibt genügend Zeit, sich mit dem ehemaligen Grand-Prix-Rennwagen anzufreunden. Schnell wird allerdings klar, dass dies keine Spazierfahrt wird, sondern eine Reise mit ziemlich großen Herausforderungen. Schon der Startvorgang ist mit richtig Arbeit verbunden.

Alles geschieht nach einer präzisen Choreografie: Benzinbahn auf, Benzindruck per Hand aufbauen, Zündung auf „früh“ stellen, Motorhaube auf und die Vergaser fluten, Standgas hoch, Zündung an –dann wird der Achtzylinder vorn mit der Kurbel gestartet. So war es einst. Mittlerweile hat man dem T35 in der Autostadt in Wolfsburg einen Elektrostarter spendiert. Was für ein Luxus!

Aber sonst ist alles gleich geblieben. Zum Beispiel der Einstieg in den rechtsgelenkten Boliden. Er erfordert vom Chauffeur eine gewisse Gelenkigkeit. Zuerst wird das linke Bein zwischen Sitzkissen und Lenkradkranz in den Fußraum eingefädelt. Dann stützt man sich mit den Händen am Cockpitrand ab, stemmt den Körper wie am Barren nach oben, schiebt das rechte Bein am Lenkrad vorbei und lässt den Körper elegant nach unten gleiten. Übrigens kann von einem Fußraum hier eigentlich keine Rede sein, der T35 lässt sich auch bei Schuhgröße 41 nur mit schlankem Rennschuhwerk pilotieren.

Die Rennkarosse bietet gerade so zwei schlanken Personen Platz. Hinten läuft sie im typischen Spitzheck aus. Nach vorn verjüngt sie sich hin zum stehenden Kühler. Auf dem thront ein Thermometer. So hat der Pilot den Temperaturhaushalt des Achtzylinders immer fest im Blick.

Der Schalthebel sitzt rechts neben dem Cockpit. Natürlich sind die vier Vorwärtsgänge unsynchronisiert – sie wollen mit viel Gefühl und Zwischengas geschaltet werden. Peinlich, wenn das Getriebe jeden Schaltvorgang zunächst mit zornigem Getrieberasseln quittiert. Erst wenn man sich darauf besinnt, dass es sich hier um eine kompromisslose Rennmaschine handelt, wenn man also den Achtzylinder dreht und den Schalthebel mit dem richtigen Nachdruck in die nächste Gangebene

gether with the brake drum, the brake linings could be replaced in a flash. A huge timesaver in the race.

Between 1925 and 1934, the T35 and his evolutions were the car to beat on the racetrack. Over the course of less than ten years, the T35 won more than 2,000 races. Plus, the little racer from Molsheim was not only a sporting success, but also an economic one. Bugatti sold some 350 of them.

The T35 won Grand Prix races, but it also served as a stepping stone for many young talents. They included Paul Pietsch, the later co-founder of Motor Presse Stuttgart and of “auto motor und sport,” who began his racing career in a used T35 previously piloted by Hans-Joachim von Morgen. Pietsch’s debut in the Bugatti could not have been any better. In 1925, he was promptly selected to join the Auto Union works team.

The 1,600 kilometers from Brescia to Rome and back offer plenty of time to make friends with the former Grand Prix racer. However, it quickly becomes clear that this is not going to be a Sunday drive, but a trip with considerable major challenges. Just starting it entails real work.

Everything follows a precise choreography: open the fuel petcock, build up fuel pressure by hand, set ignition to “advance”, open the hood and flood the carburetors, turn up the idle speed, ignition on – and then the eight-cylinder is brought to life with the hand crank at the front. That’s how it used to be once. In the meantime, the T35 had an electric starter implanted at the Autostadt in Wolfsburg. What a luxury.

However, everything else has stayed the same. For example, getting into the right-hand-drive racer. It requires a certain agility on the part of the chauffeur. First, you thread your left leg between the seat cushion and the steering wheel rim down into the footwell. Then you support yourself with both hands on the edge of the cockpit, lift your body up like on the parallel bars, slide your right leg past the steering wheel and let your body glide down elegantly. By the way, footwell is actually a misnomer here. The T35 can only be driven with thin racing shoes, even if you only wear size 41.

The racing body offers just enough space for two slim people. At the back, it tapers off into the typical pointy rear end. To the front, it gradually becomes narrower towards the upright radiator. On it sits a thermometer. It ensures the pilot always keeps a firm eye on the thermal well-being of the eight-cylinder.

The shifter sits to the right of the cockpit. The four forward gears are of course unsynchronized – they demand to be shifted with a delicate touch and double clutching. It’s embarrassing when the gearbox acknowledges every gearshift with angry gear grinding at first. It is not until you remember that this is an uncompromising racing machine, that is to say when you start to rev the eight-cylinder and move the shifter to the next gear with the proper vigor that the gears start to slide right in. The 105hp naturally aspirated eight-cylinder dutifully follows the gas pedal commands and gives the two-seater weighing just 750 kilograms downright astonishing dynamics. The T35

**Im Fokus: Ernsthafte Mille Miglia-
Besucher lassen sich auch
durch Regengüsse nicht abschrecken**

*In the focus: Even downpours cannot deter
serious Mille Miglia visitors*



bewegt, flutschen die Gänge. Der 105 PS starke Achtzylinder-Sauger hängt artig am Gas und verleiht dem gerade mal 750 Kilogramm leichten Zweisitzer eine erstaunliche Dynamik. Eingebremst wird der T35 mit wuchtigen Trommelbremsen, die – über Seilzug aktiviert – mühelos mit dem ehemaligen Grand-Prix-Star fertigwerden.

Die eigentliche Herausforderung kommt dann allerdings mit der ersten Kurve. Wo soll man sich abstützen? Der Sitz bietet kaum Halt. In Rechtskurven kann man sich am Beifahrer anlehnen, in Linkskurven stört der aber eher. Dabei ist der Co-Pilot im engen Bugatti-Cockpit nicht ganz unwichtig, denn

is slowed down by massive drum brakes, which – activated by cable pull – effortlessly cope with the former Grand Prix star.

However, the actual challenge arises with the first curve. Where are you supposed to brace yourself? The seat offers hardly any support. In right-handers, you can lean against the co-driver, but in left-handers, said co-driver is rather disruptive. And that even though the copilot is not entirely without importance in the tight Bugatti cockpit, because his job is to adjust the pressure in the fuel tank from time to time.

In the old days, he also had to pump oil from the reserve tank to the front towards the engine. With the modern high-performance oils of today that is no longer necessary. However, the co-driver should do one thing above all: curl up tight. And hide his right arm behind the driver before each left-hander in anticipatory fashion. That is the only chance for the driver to be able to twist the wheel to the left properly. But left-handers are not entirely without danger even when the copilot is paying attention: There is a risk of falling out of the cockpit. The driver must put his trust in the solidity of the thin steering

er sollte von Zeit zu Zeit den Druck im Benzintank korrigieren. Früher musste er auch Öl aus dem Reservetank nach vorn in Richtung Motor pumpen. Mit den modernen Hochleistungsölen kann man darauf heute verzichten.

Der Beifahrer sollte aber vor allem eines tun: sich klein machen. Und vorausschauend vor jeder Linkskurve seinen rechten Arm hinter dem Fahrer verstecken. Nur so hat der Pilot die Chance, ordentlich nach links zu drehen. Linkskurven sind aber auch bei einem wachen Co-Piloten nicht ganz ungefährlich: Man droht nämlich, aus dem Cockpit zu fallen. Der Fahrer muss auf die Solidität des dünnen Lenkrads vertrauen. Den restlichen Halt garantieren die Knie, mit denen man den Körper an den Cockpitwänden verspannt. Blaue Flecken sind programmiert. Schlimmer noch: Brandblasen. Denn Achtzylinder und Getriebe geben ihre Wärme nahezu ungefiltert an den Fußraum ab.

Aber das spürt man erst hinterher. Als Pilot ist man viel zu sehr mit sich und der Maschine beschäftigt. In den Händen hält man den dünnen Lenkradkranz, und irgendwo im Hinterkopf geistert jener Louis Chiron herum, der immer mit Stoffhaube und dem roten Seidenschal mit den weißen Punkten am Volant drehte und der 1928 im T35 nicht weniger als sechs Große Preise gewann und in seiner Zeit einer der Größten war.

Es ist erstaunlich, wie wieselflink der alte Bugatti mit seinen filigranen Motorradreifen um die Kurven wetzt. Rechts herum macht es besonders viel Spaß. Mit dem frei stehenden Vorderrad lässt sich der Kurvenscheitelpunkt äußerst präzise anpeilen. Aber Vorsicht: Wer die Pfützen am Straßenrand mit in die Ideallinie einbezieht, der ist hautnah dabei. Wenn du deine Jacke am Bund sauber zu verschließen vergisst, spürst du bald, dass dein rechter Arm immer schwerer wird – in der Armbeuge hat sich Spritzwasser gesammelt. Wenn du also jetzt den Arm hebst, kriegst du eine Dusche ab. Aber auch ohne den kalten Schauer tragen Fahrer und Beifahrer nach wenigen Kilometern die Patina der Piste im Gesicht.

Denn das Wetter spielt verrückt bei dieser Mille Miglia. Regen in Brescia, Sonne in Rom, Nebel am Lago di Vico und am Ende wieder Regen in Brescia. Am schlimmsten erwischte es die Rallye am ersten Abend in Verona. Straßensperrungen wegen Überflutungen zwingen den Tross zu einem Ausweichmanöver über die Autobahn. Leichte Panik beim Bugatti-Duo, weil der Zahlautomat das aufgeweichte Ticket nicht akzeptiert. Ein Mechaniker schiebt schließlich einfach den Schlagbaum zur Seite, macht dem Team den Weg frei – und stellte sich anschließend der Diskussion mit der Belegschaft der Mautstation.

Hilfe gibt es bei der Mille Miglia nicht allein von den Mechanikern, sondern auch von der Polizei. Sie eskortiert unseren Bugatti auf dem Weg Richtung Rom, wo die Startnummer 14 als erstes Fahrzeug das Etappenziel erreicht – vorn der Oldie, dahinter der aktuelle Veyron Vitesse, der sonst als Begleitfahrzeug im Feld fährt. Und weil die Spitzenposition etwas Besonderes hat, fährt die Bugatti-Crew weiter ganz vorn über die Pässe, am Futa und am Raticosa, auch ins Ziel in Brescia. Im Klassement reicht es allerdings nur für Rang 101. Trotzdem ist Wolfgang Schreiber nach seiner ersten Mille Miglia begeistert: „Eine tolle Erfahrung!“ Beileibe nicht nur für ihn.

wheel. The remaining support is provided by your knees, which you use to jam your body against the cockpit walls. Bruises are inevitable and, what is worse, so are blisters. Because the eight-cylinder and the gearbox radiate their heat nearly unfiltered into the footwell.

However, you don't feel that until afterwards. As the driver, you are way too occupied with yourself and the machine. You hold the thin steering wheel rim in your hands and somewhere in the back of your mind spooks that Louis Chiron, who always wrestled the wheel wearing a white fabric cap and a red silk scarf with white dots. He won no less than six Grand Prix races in the T35 in 1928 and was one of the greatest of his time.

It is astonishing how nimbly the old Bugatti with its delicate motorcycle tires zooms around the corners. Those to the right are particularly much fun. The open front wheel makes it a cinch to aim for the apex of the turn with extreme precision. But be careful, if you incorporate the puddles at the side of the road into your racing line, you'll have a front-row seat. If you forget to close your jacket collar properly, you'll soon feel your right arm getting heavier and heavier – spray has collected in the crook of the arm. If you raise your arm now, you're in for a shower. But even without the cold shower, driver and co-driver start wearing the patina of the road on their faces after just a few kilometers.

Because the weather at this Mille Miglia is going crazy. Rain in Brescia, sun in Rome, fog at the Lago di Vico and at the end rain again in Brescia. The rally is hit hardest on the first evening in Verona. Street closings due to flash floods force the retinue into an evasive maneuver on the autobahn. Slight panic in the Bugatti duo, because the automated tollbooth does not accept the soaked ticket. A mechanic finally just pushes the barrier out of the way and clears the way for the team – and bravely engages in the discussions with the staff of the toll station afterwards.

At the Mille Miglia, help is provided by not only the mechanics, but also by the police. They escort our Bugatti on the way to Rome, where racing number 14 is the first to reach the stage finish – the oldie at the front, behind it the current Veyron Vitesse, which usually drives in the field as a support vehicle. And because the leading position has that something special, the Bugatti crew continues to drive over the passes at the very front, at the La Futa and at the Raticosa Pass, and across the finish line in Brescia. However, in the overall standings, we were only good enough for 101st place. Nonetheless, Wolfgang Schreiber is elated after his first Mille Miglia: "A fantastic experience." By no means, just for him.

**Nach 1600 Kilometern im Ziel in Brescia:
Der T35 hat seine Steherqualitäten
eindrucksvoll unter Beweis gestellt**

*At the finish in Brescia after 1,600 km:
The T35 has impressively demonstrated its grit*





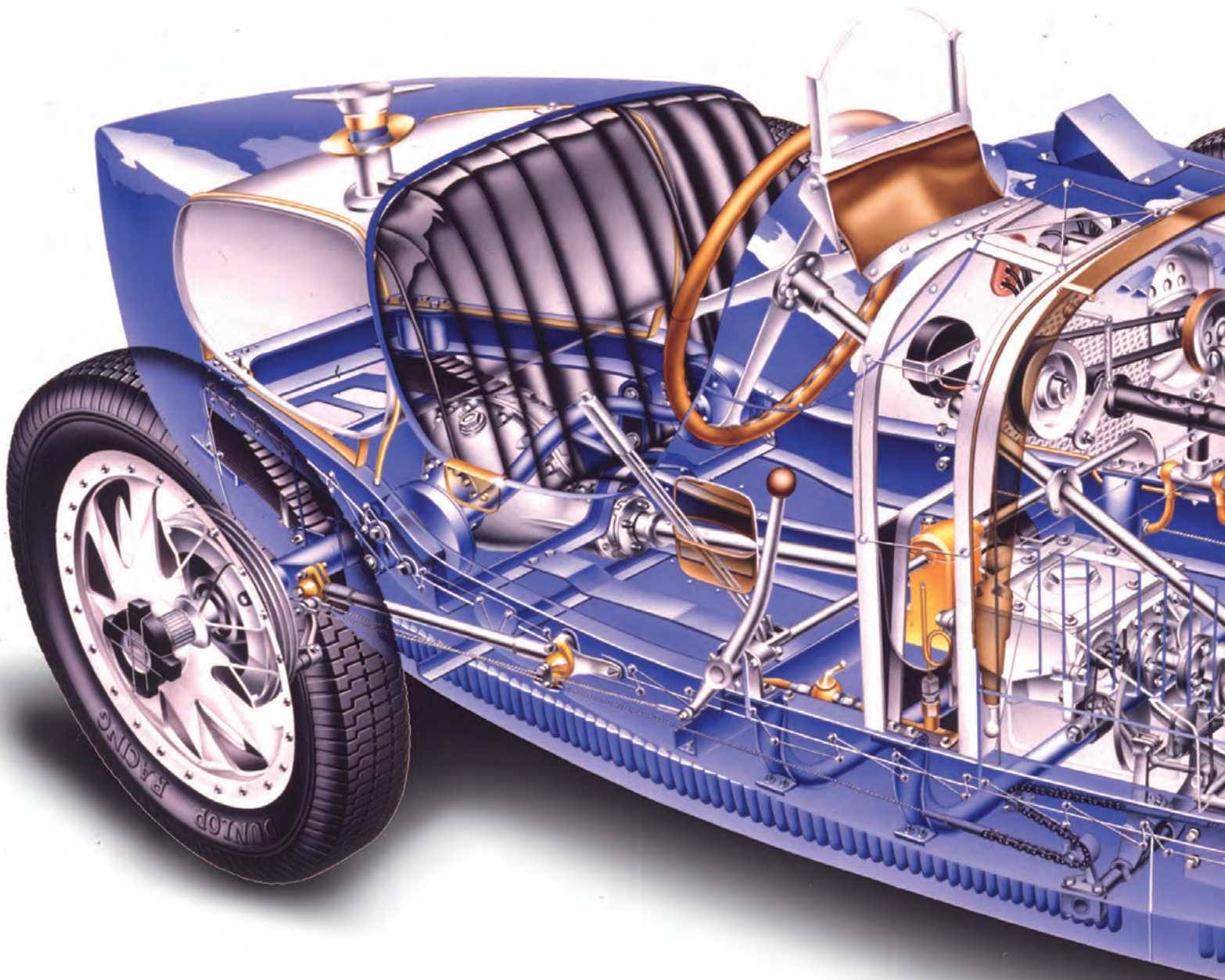
VICTORY LANE



Als der Mythos Bugatti entstand:
Ernst Friedrich siegt 1920 im
Typ 13 beim VIII Coupe des Voiturettes
in Le Mans

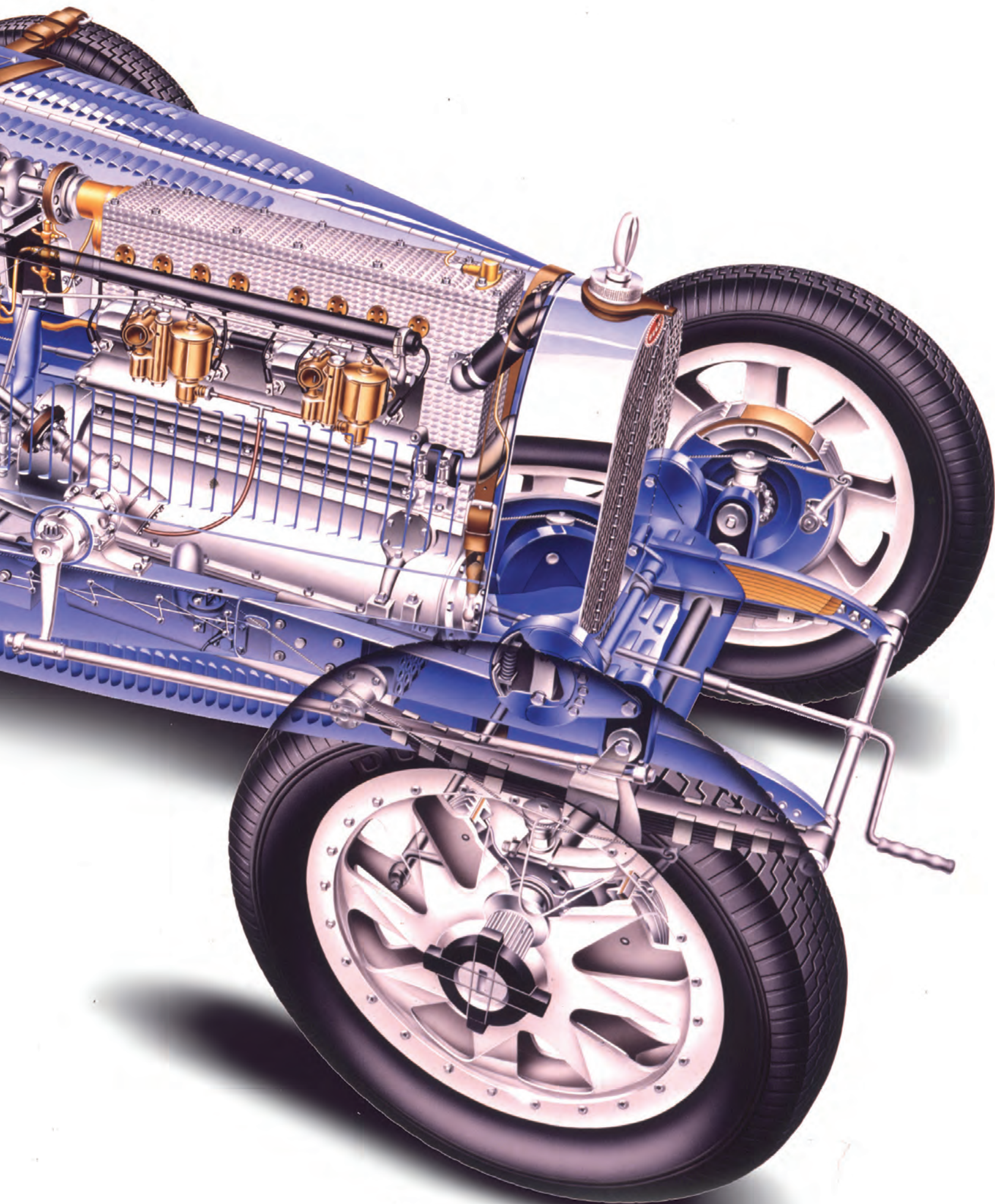
*When the Bugatti legend was born:
Ernst Friedrich won the VIII Coupe des
Voiturettes in Le Mans driving a Type 13*





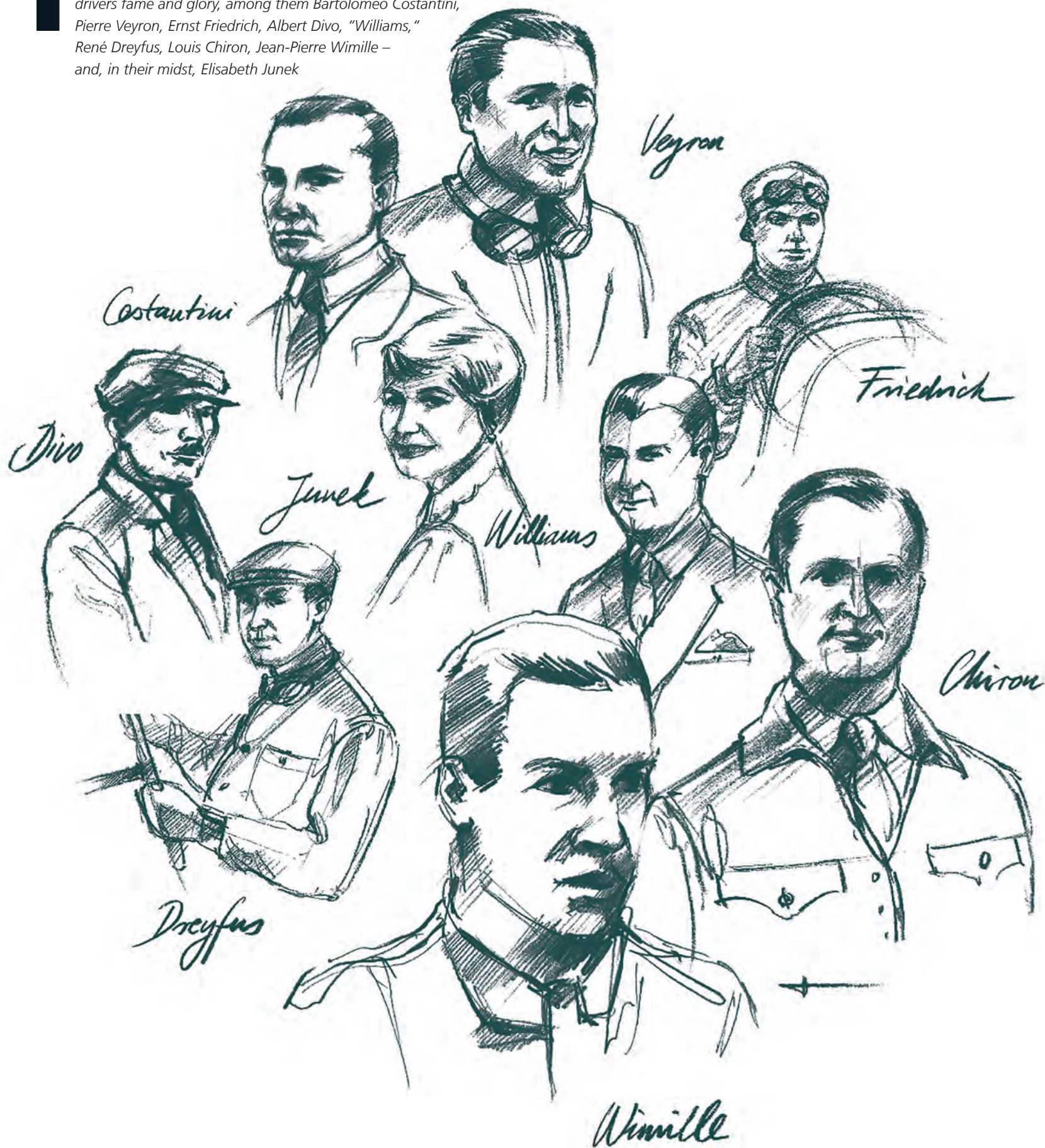
Das blaue Wunder: Der Bugatti Typ 35 prägt eine ganze Epoche. In zehn Jahren fährt der technisch und ästhetisch konsequent durchdachte Rennwagen aus Molsheim rund 2 000 Siege ein

The blue wonder: The Bugatti Type 35 put its mark on an entire era. The technically and aesthetically carefully thought out racecar from Molsheim garnered some 2,000 victories over the course of ten years



Gruppenbild mit Dame: Zahlreichen Piloten beschert Bugatti glänzenden Ruhm wie Bartolomeo Costantini, Pierre Veyron, Ernst Friedrich, Albert Divo, „Williams“, René Dreyfus, Louis Chiron, Jean-Pierre Wimille – und, in ihrer Mitte, Elisabeth Junek

Group portrait with lady: Bugatti brought numerous drivers fame and glory, among them Bartolomeo Costantini, Pierre Veyron, Ernst Friedrich, Albert Divo, „Williams“, René Dreyfus, Louis Chiron, Jean-Pierre Wimille – and, in their midst, Elisabeth Junek



Ohne Rennsport, kein Zweifel, wäre Bugatti nie das geworden, was Bugatti früher war und heute ist: eine Automobilmarke mit Ruhm, eine Legende. Hätte es den Typ 35 nicht gegeben, hätte es nicht die 200 oder 300 Rennfahrer gegeben, die in den 1920er- und 1930er-Jahren mit Rennwagen von Ettore und Jean Bugatti starteten und siegten, es gäbe den Mythos Bugatti nicht.

Bugatti gewann große Preise – alleine sechsmal den Grand-Prix von Frankreich (1926, 1928, 1929, 1930, 1931 und 1936) und viermal den Grand-Prix von Monaco (1929, 1930, 1931 und 1933). Bugatti triumphierte bei den 24 Stunden von Le Mans – 1937 und 1939. Bugatti dominierte die Targa Florio auf Sizilien – der Typ 35 errang von 1925 bis 1929 gleich fünfmal hintereinander den Sieg.

Die Stars wie Louis Chiron (der Champion aller Bugatti-Asse), René Dreyfus, William Grover (genannt „Williams“), Achille Varzi, Pierre Veyron, Albert Divo oder Jean-Pierre Wimille, sie alle dominierten im Grand-Prix- wie im Langstrecken-Sport wie in späteren Epochen die Fahrer von Ferrari, Mercedes-Benz, Alfa Romeo oder Maserati.

Mit Bugatti wagten sich auch zahlreiche „Herrenfahrer“ auf die Pisten, die seinerzeit meist aus Schotter bestanden. Grafen, Gigolos und Glücksritter gingen mit Bugatti an den Start, Lebenskünstler, Abenteurer und reiche Männer, denen die Rennen als Herausforderung auf Leben und Tod galten. Entsprechend bunt gemixt war seinerzeit die Rennwelt. Wobei: „Herrenfahrer“ ist wohl nicht politisch korrekt, denn in den 1920er- und 1930er-Jahren gab es eine ganze Reihe von Rennfahrerinnen, und Elisabeth Junek überstrahlte sie alle, auch so manchen Mann.

Ettore Bugatti war ein genialer Konstrukteur, durchaus vergleichbar mit einem Ferdinand Porsche. Aber im Grunde genommen hat er nur einen einzigen Rennwagen gebaut: nämlich den Typ 35. Auch wenn alle folgenden Grand-Prix-Rennwagen andere Typenbezeichnungen trugen – Bugatti blieb dem Prinzip dieses Urahns treu. Alles, was nach 1925 unter dem Namen Bugatti rannte, waren weitestgehend Varianten dieses einen großen (Ent-)Wurfes, wie man ihn in der Geschichte des Motorsports danach nie mehr vorgefunden hat. Selbst der Typ 59, der noch 1936 gegen die Silberpfeile von Mercedes-Benz und Auto Union antrat, kann man als entfernte Variante oder besser als Weiterentwicklung des Typ 35 Jahrgang 1924 betrachten.

Die prächtigeren Modelle – wie der 57 S Atlantic oder der Royale – galten und gelten zwar als Autos der Superlative, doch alleine der leichte, kompakte, temperamentvolle Typ 35 verkörpert den Inbegriff eines Bugatti. Generationen von Rennfahrern verdanken ihren Ruhm einzig und allein dem Bugatti Typ 35 mit seinem unverwechselbaren Hufeisenkühler und dem charakteristischen Spitzheck, das einer Fischflosse gleicht.

Der Typ 35 war zwischen 1925 und 1934 siegfähig und prägte eine ganze Epoche. Er war schnell, handlich und in je-

No doubt, without motor racing, Bugatti would never have become what it once was and what it is today: an automotive brand with glory, a legend. If there hadn't been the Type 35, there wouldn't have been the 200 or 300 race drivers who in the 1920s and 1930s started and won with racecars from Ettore und Jean Bugatti and the Bugatti legend would not exist.

Bugatti won Grand Prix races – the French Grand Prix alone six times (1926, 1928, 1929, 1930, 1931 and 1936) and the Grand Prix of Monaco four times (1929, 1930, 1931 and 1933). Bugatti was triumphant in the 24 Hours of Le Mans – in 1937 and 1939. Bugatti dominated the Targa Florio race in Sicily – the Type 35 won no less than five consecutive victories from 1925 to 1929.

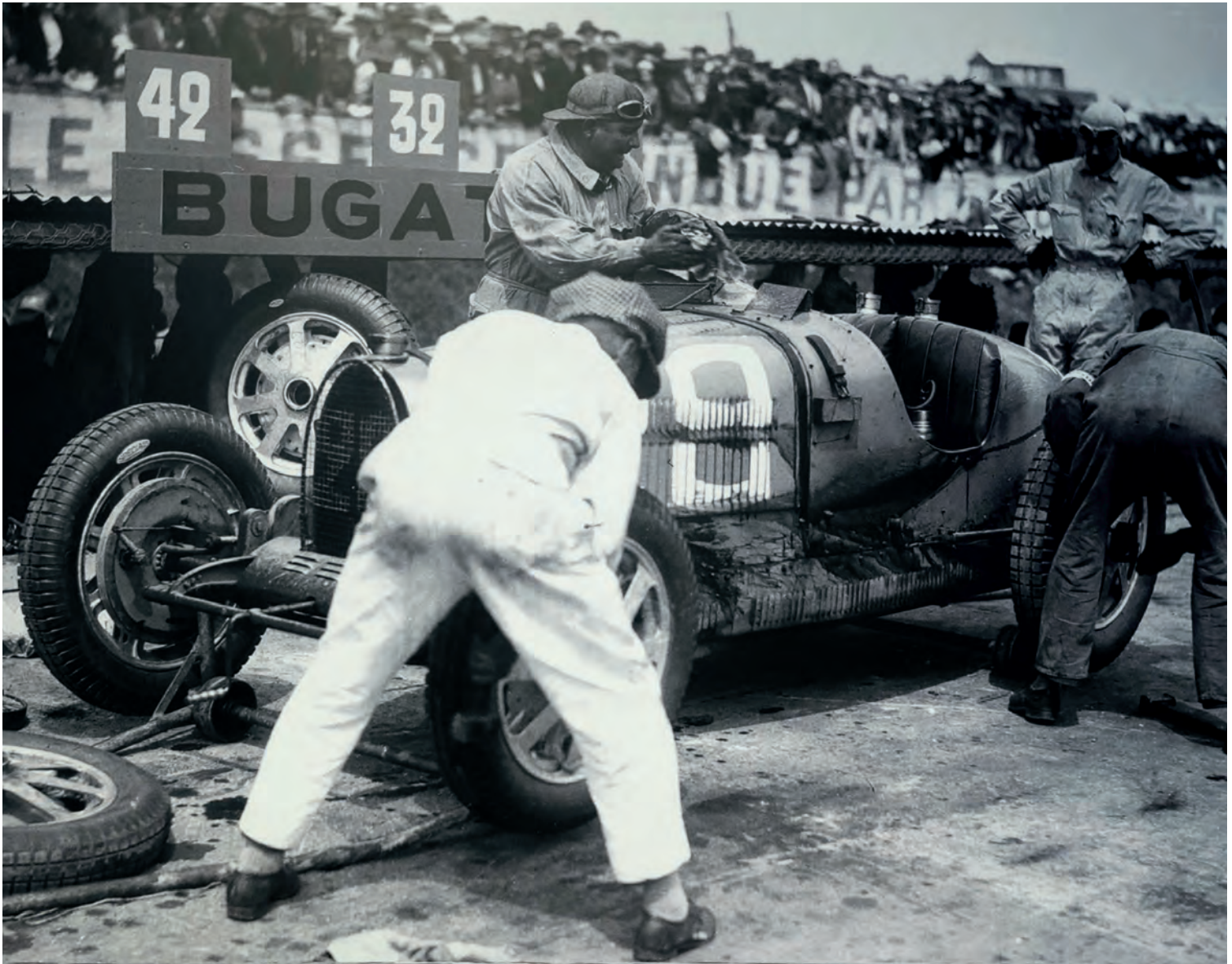
The stars such as Louis Chiron (the champion of all Bugattis), René Dreyfus, William Grover (called “Williams”), Achille Varzi, Pierre Veyron, Albert Divo or Jean-Pierre Wimille – they all dominated in Grand Prix and long-distance racing like the drivers of Ferrari, Mercedes-Benz, Alfa Romeo or Maserati in later years.

A host of “gentleman drivers” also dared to venture onto the racetracks with a Bugatti, tracks that at the time consisted mostly of gravel. Counts, gigolos and soldiers of fortune came to the starting line in a Bugatti, *bons vivants*, adventurers and rich men who saw the races as a life-and-death challenge.

The racing world was an accordingly colorful mix at the time. Incidentally, “gentleman drivers” is not entirely politically correct, because there were quite a few female race drivers in the 1920s and 1930s, and Elisabeth Junek outshined them all, including many of the men.

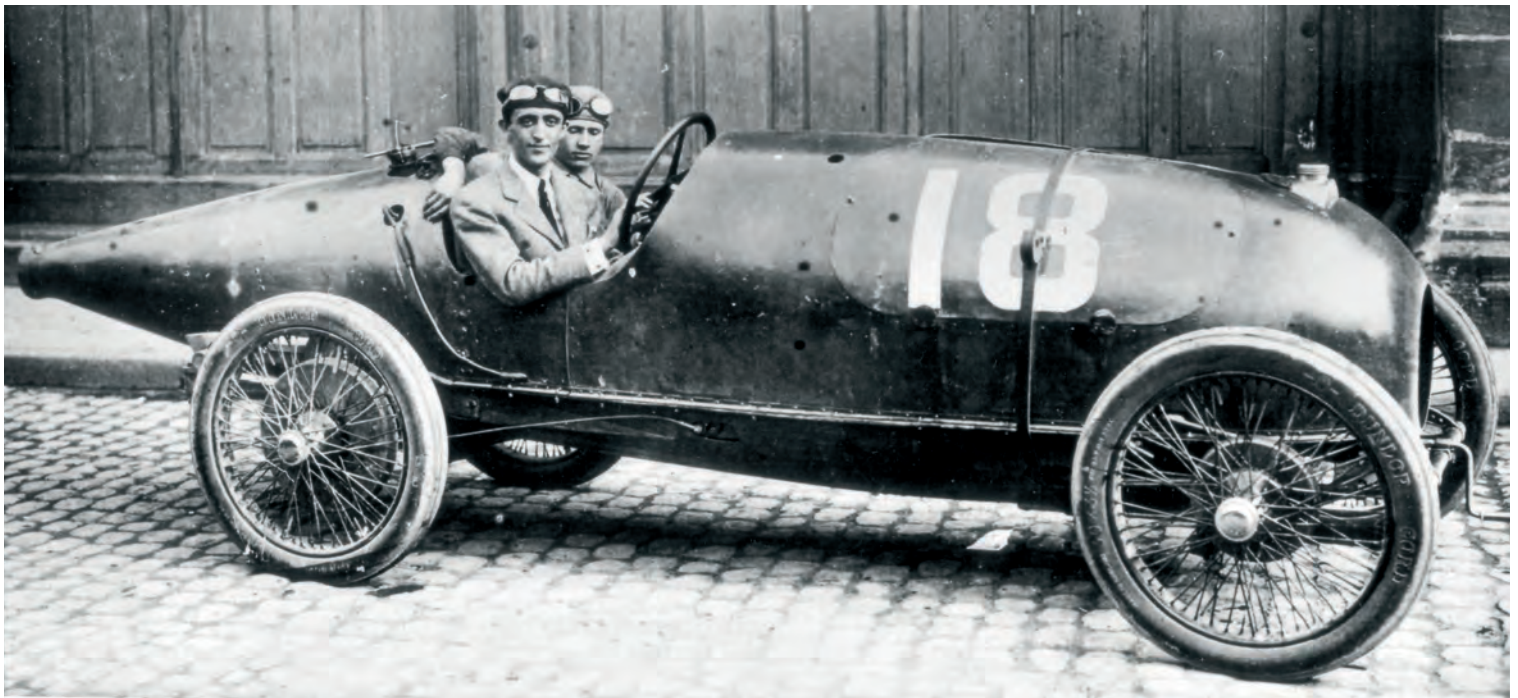
Ettore Bugatti was an ingenious designer, by all means on par with someone like Ferdinand Porsche. However, strictly speaking, he built just one racecar only: namely the Type 35. Even though all Grand Prix racecars that followed had different type designations – Bugatti remained faithful to the principle of the forebear. Everything that raced under the Bugatti name after 1925 was mostly one variant or other of this grand design, the likes of which were never to be seen in the history of motor racing again. Even the Type 59, which still competed against the Silver Arrows of Mercedes-Benz and Auto Union in 1936, can be seen as a distant variant or better as an evolution of the Type 35 from 1924.

Although the more magnificent models – such as the 57 S Atlantic or the Royale – were and are considered superlative cars, it is solely the light, compact and fiery Type 35 that is the epitome of a Bugatti. Generations of race drivers owe their fame entirely to the Bugatti Type 35 with its unmistakable horseshoe radiator and the characteristic pointed rear end resembling a fish's fin.



**Als Grand Prix Piloten noch selbst
Hand anlegten: Albert Divo sorgt beim
Grand Prix von Frankreich 1931 selbst
für klaren Durchblick**

*When Grand Prix pilots still personally lent
a hand: Albert Divo himself ensures a clear
view in the 1931 French Grand*



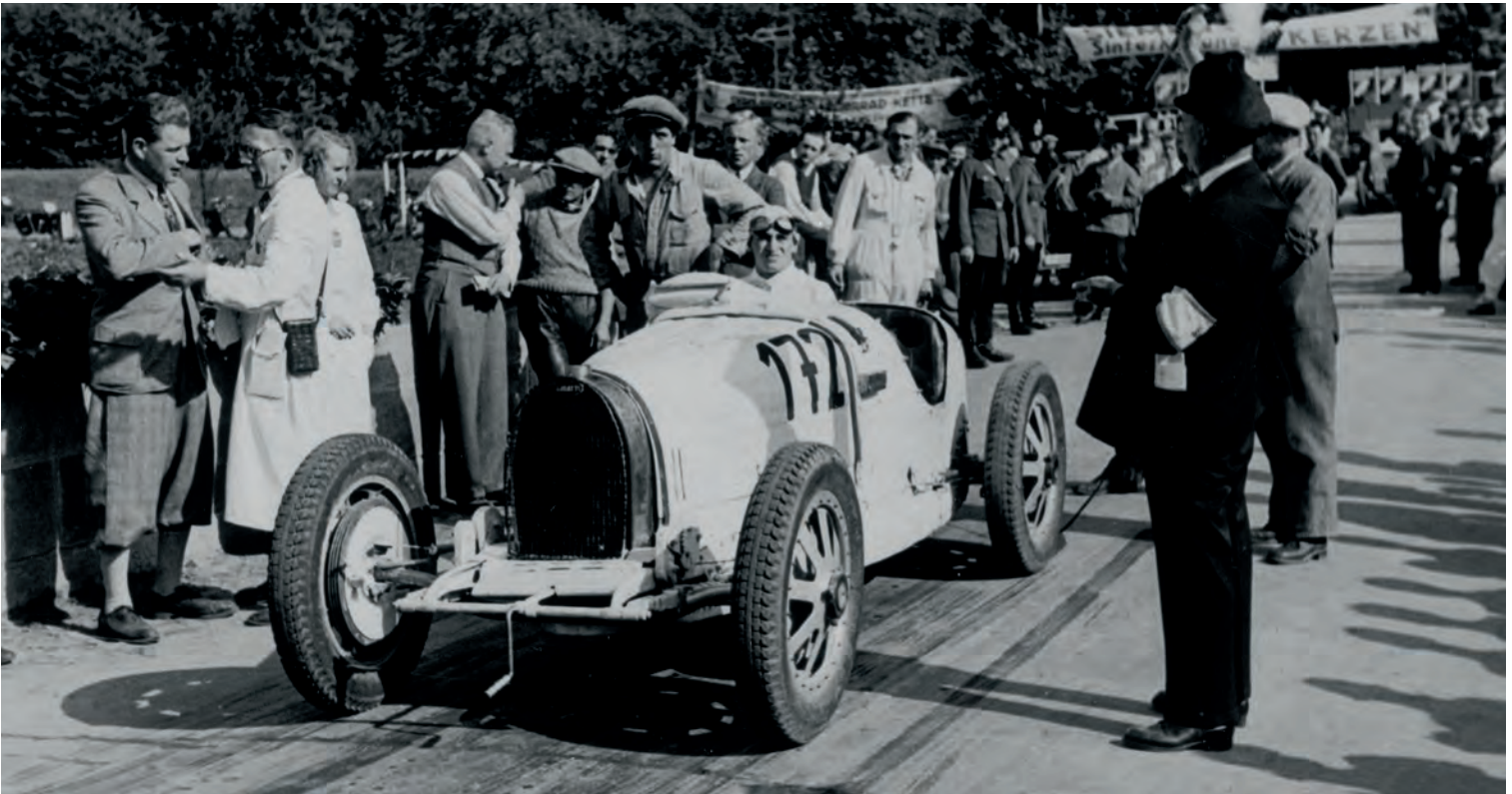
Mit schnittigem Heck: Der Typ 29/30 kam beim Grand Prix des ACF 1922 in Straßburg mit Pierre Monès-Maury auf Rang vier

With sleek rear end: In 1922 the Type 29/30 finished fourth in the Grand Prix of the ACF in Strasbourg driven by Pierre Monès-Maury

Häßlich, schwierig zu fahren, aber schnell: Ernst Friedrich mit dem Bugatti Typ 32 „Tank“ 1923 vor dem Grand Prix von Tours

Ugly, hard to drive, but fast: Ernst Friedrich with the Bugatti Type 32 "Tank" before the Grand Prix of Tours in 1923





Schneller Nachwuchspilot: 1932 gewann der spätere Verleger Paul Pietsch im Bugatti T35 B das Riesengebirgsrennen

Fast youngster: Future publisher Paul Pietsch won the hill climb in the Sudetes in 1932 driving the T35 B

Generationenvergleich: Der Typ 18 Fünfliter von 1920 und der Typ 53 mit Allradantrieb aus dem Jahr 1932 (rechts)

Comparison between generations: The Type 18 five-liter from 1920 and the Type 53 with all-wheel drive from 1932 (right)



dem seiner Details durchdacht – nicht nur technisch, sondern auch ästhetisch. Nichts war zu viel an diesem Rennwagen und nichts zu wenig. Ettore Bugatti war der erste Konstrukteur, der ganz konsequent auf Leichtbau setzte, er ließ sogar eigens für seine Rennwagen gewichtsparende Legierungen entwickeln. Das Ziel lautete: den Typ 35 kompromisslos auf Erfolg trimmen. Kaum ein anderer Rennwagen war aber auch für den Fahrer so gutmütig und in all seinen Reaktionen so berechenbar. Jede Menge Fahrvergnügen bereitete er obendrein.

Was machte Ettore Bugatti anders als die anderen Hersteller damals? Wie war es möglich, mit dem Typ 35 so viele Siege einzufahren – rund 2000 in zehn Jahren? Natürlich wollten alle Hersteller ihren Ruf bei der Kundschaft durch Rennsieg zementieren. Nahezu an jedem Wochenende fanden in ganz Europa zahlreiche Rennen statt, bedeutende und weniger bedeutende. Im Gegensatz zu seinen Wettbewerbern verkaufte Bugatti nicht nur Sport- und Tourenwagen, sondern auch reinrassige Grand-Prix-Rennwagen. Das war, zumindest in dieser Konsequenz, absolut neu. Andere Hersteller verkauften bestenfalls mal Vorjahresmodelle oder ausrangierte Werksautos. Mit den Bugatti-Rennwagen konnten die Kunden am Sonntag an einem Rennen teilnehmen und am Montag – Kotflügel und Lichtenanlage wieder anmontiert – nach Hause oder zur Arbeit fahren.

Ettore Bugatti erreichte damit zweierlei: Er konnte ambitionierten reichen Privatiers zu sehr hohen Preisen seine Rennwagen verkaufen, die in dieser Wettbewerbsfähigkeit – zumindest in den 1920er-Jahren – kein anderer Hersteller anbot. Darüber hinaus erbrachte das einen beachtlichen Vorteil. Wenn privat eingesetzte Bugatti Rennen gewannen, mehrte es den Ruhm der französischen Marke, ohne dass Bugatti dafür auch nur einen Franc investieren musste – er verdiente sogar noch daran. Insgesamt baute er alleine vom Typ 35 in allen seinen Varianten etwa 350 Exemplare.

Außer Bugatti konnte keine andere Marke eine so vielfältige Palette erfolgversprechender Fahrzeuge bieten. Viele Karrieren begannen deshalb mit Bugatti, und zahlreiche Piloten fuhren mit den Autos aus Molsheim großartige Siege ein. Auch Paul Pietsch, der spätere Mitbegründer der Motor Presse Stuttgart und von *auto motor und sport*, startete seine Rennkarriere auf einem Bugatti Typ 35. Seinen ersten Rennwagen hatte vorher der deutsche Bugatti-Fahrer Hans-Joachim von Morgen pilotiert. Pietsch bewegte den „Gebrauchtwagen“ so engagiert, dass er 1935 von der Auto Union ins Werksteam aufgenommen wurde.

Ohne die zahlreichen Privatfahrer mit ihren Bugatti hätten viele der damaligen Rennen gar nicht stattfinden können. Die Marke bot zeitweise die Basis für das komplette Renngeschehen jener Epoche. Sieht ja fast so aus, als hätte es in den 1920er- und 1930er-Jahren ohne Bugatti gar keinen Rennsport geben können.

The Type 35 was capable of winning between 1925 and 1934 and put its mark on an entire era. It was fast, easy to handle and thought out in every detail – not just technically, but aesthetically as well. Nothing on this racecar was too much and nothing was too little. Ettore Bugatti was the first designer to focus consistently on lightweight design. He even commissioned the development of new alloys specifically for his racecars. The goal was to trim the Type 35 uncompromisingly for success. In addition, hardly any other racecar was as docile to its driver and all its reactions so predictable. And it was loads of fun to drive as well.

What did Ettore Bugatti do differently than all the other manufacturers at the time? How was it possible to win so many victories with the Type 35 – some 2,000 in ten years? Naturally, all manufacturers wanted to cement their reputation among the clientele with racing victories. There were numerous races throughout Europe nearly every weekend, important ones and less important ones. Contrary to his competitors, Bugatti sold not only sports and touring cars, but also full-blooded Grand Prix racecars. That was, at least at this level of consistency, absolutely new. Other manufacturers sold last year's models or discarded works cars at best. With the Bugatti racecars, the customers could compete in a race on Sunday and – with fenders and lights reattached – drive home or to work on Monday.

Ettore Bugatti achieved two things in doing so: He was able to sell his racecars to ambitious, rich independent gentlemen at very high prices, racecars which no other manufacturer offered at this level of competitiveness – at least not in the 1920s.

In addition, this yielded a sizeable advantage. When privately entered Bugattis won races, it multiplied the fame of the French brand without Bugatti having to spend a single franc on it – he even made money from it to boot. In all, he built about 350 cars of the Type 35 in all its variants.

*Apart from Bugatti, no other brand could offer such a diverse range of promising vehicles. That is the reason many careers started with Bugatti, and numerous drivers scored great victories with the cars from Molsheim. They also included Paul Pietsch, the future co-founder of Motor Presse Stuttgart publishing house and of German car magazine *auto motor und sport*, who started his racing career driving a Bugatti Type 35. His first racecar had previously been driven by German Bugatti driver Hans-Joachim von Morgen. Pietsch drove the “used car” with such great commitment that he was chosen to become part of the works team of Auto Union in 1935.*

Many of the races back then could not have taken place at all without the many privateers and their Bugattis. At times, the brand provided the basis for the entire racing scene of that era. It almost looks as if without Bugatti, motor racing would not have been around at all in the 1920s and 1930s.

BUGATTI WIRD ITALIENISCH
BUGATTI BECOMES ITALIAN

EPOCHE II

VON 1987 BIS 1995

Romano Artioli war ein junger Mann, als Bugatti 1952 zuspernte. Trotzdem war für den enthusiastischen Autofreund klar: „Ich werde alles daransetzen, die Traditionsmarke Bugatti wiederzubeleben.“ Der Italiener musste lange warten – aber er hielt Wort. Im Oktober 1987 gründete Artioli, Importeur für Ferrari, Suzuki und später GM im Norden Italiens, die Bugatti Automobili S.p.A., und er baute ein neues Montagewerk in Campogalliano.

Anlässlich des 110. Geburtstags Ettore Bugattis präsentierte Artioli 1991 auf dem Autosalon in Paris „seinen“ Bugatti, den EB 110. Artioli: „Wir mussten mit dem EB 110 Grenzen verschieben. Wir konnten nicht auf Nummer sicher gehen.“ Beim EB 110 folgte er konsequent der Bugatti-Devise: „Nichts ist zu schön, nichts zu teuer.“ Sein Supersportwagen bekam einen 3,5-Liter-V12-Mittelmotor mit 550 PS und einen Allradantrieb. Der prominenteste

Kunde: Michael Schumacher, der sich einen gelben Super Sport mit blauem Interieur kaufte.

Bevor Artioli eine Bugatti-Limousine, den EB 112, der Weltöffentlichkeit vorstellen konnte, geriet sein Unternehmen allerdings in schwere Turbulenzen. Amerika litt unter den Folgen des Golfkriegs, der Kurs des Yen stieg, und Artiolis Suzuki-Geschäft brach ein. Nachdem über 100 Exemplare des EB 110 gebaut worden waren, musste der italienische Geschäftsmann 1995 seine Bugatti-Pläne begraben.



Romano Artioli was a young man when Bugatti shuttered the doors in 1952. Nonetheless, the enthusiastic fan knew: "I will do everything to revive the tradition-steeped Bugatti brand." The Italian native had to wait a long time – but he kept his word. In October 1987, Artioli, importer for Ferrari, Suzuki and later GM in Northern Italy, founded Bugatti Automobile S.p.A., and built a new assembly plant in Campogalliano. To commemorate Ettore Bugatti's 110th

birthday, Artioli presented "his" Bugatti at the 1991 Paris Motor Show, the EB 110. Artioli: "We had to push the boundaries with the EB 110. We could not play it safe."

With the EB 110, he consistently followed the Bugatti credo: "Nothing is too beautiful, nothing too expensive." His super sports car was fitted with a 3.5-liter V12 in mid-engine layout rated at 550 hp, and all-wheel drive. The most prominent customer: Michael Schumacher, who bought a yellow Super Sport with blue interior. However, before Artioli had the chance to present a Bugatti sedan to the world public, the EB 112, his company was hit by heavy turbulences. America suffered from the consequences of the Gulf War, the value of the yen soared and Artioli's Suzuki business plummeted. The Italian entrepreneur had to scrap his Bugatti plans after more than 100 vehicles of the EB 110 had been built.



**Prächtige Kulisse: Der EB 110
nach der Enthüllung auf dem Place
de la Défense in Paris**

*Magnificent backdrop:
the EB 110 after the unveiling
in Place de la Défense in Paris*



VORSTELLUNG PRESENTATION

BUGATTI EB 110



**Erste Ausfahrt: Der Bugatti EB 110
auf der Avenue des Champs-Élysées**

*First drive: the Bugatti EB 110
on the Avenue des Champs Élysées*

Samstag, 14. September 1991, Place de la Défense in Paris: Renata Kettmeir Artioli, Gattin des Präsidenten von Bugatti Automobili, und Filmschauspieler Alain Delon entfernen die blaue Hülle, unter der sich der Star dieses Festes versteckt hält. Applaus der 2000 geladenen Gäste brandet auf. Sie drängen sich in riesigen Trauben um die Absperrungen, die meisten von ihnen können den neuen blauen Wagen nur auf der Videowand sehen.

Die Kulisse ist eindrucksvoll. Den riesigen Platz säumen im Hintergrund die Grande Arche und seitlich moderne Wolkenkratzer, weiße Festzelte und jede Menge blaue Fahnen stecken ein Areal ab, in dessen Mittelpunkt etwa 50 historische Bugatti-Modelle ein Hufeisen bilden. Es ist das Markenzeichen der Sportwagenfirma aus Molsheim im Elsass, die vor dem Zweiten Weltkrieg ein ähnliches Renommee hatte wie Ferrari heute.

Die blaue Abdeckung gibt einen gedrungenen, kraftstrotzenden Sportwagen frei, der aus eigener Kraft schon ganz schön flott laufen kann. Er stellt das wenig später unter Beweis, auf einer Fahrt in den nach verbranntem Rizinusöl riechenden Duftwolken seiner Vorgänger hinauf zum Arc de Triomphe und über die Champs-Élysées zum Place de la Concorde. Ein Triumphzug in eleganter Formation hätte es werden sollen, aber das Verkehrschaos in Paris zerteilt die Phalanx blitzartig in kleinste Grüppchen.

Ein kleiner Regiefehler, gemessen an dem, was bisher geschah. 1987 gründete eine Gruppe autobegeristeter und finanzkräftiger Leute mithilfe einflussreicher französischer Fürsprecher die Holding Bugatti International mit Sitz in Luxemburg, um den verblassten Mythos Bugatti mit der Entwicklung und Produktion exklusiver Autos wiederzubeleben. Zu diesem Zweck entstand Anfang 1989 im italienischen Campogalliano bei Modena auf der grünen Wiese die Firma Bugatti Automobili. Gebäude und maschinelle Ausstattung lassen keinen Zweifel offen: Das Feinste ist den Bugatti-Statthaltern gerade gut genug.

In rund drei Jahren entwickelt die Mannschaft um Romano Artioli, Präsident von Bugatti Automobili, einen Sportwagen der Superlative. Zumindest der Papierform nach stellt er alles in den Schatten, was bislang in dieser Kategorie geboten wird. An den extremen technischen Lösungen des EB 110 hätte auch der fortschrittlich orientierte Ettore Bugatti seine helle Freude gehabt: beispielsweise an dem nur etwa 80 Kilogramm wiegenden Kohlefaser-Chassis, an der hydraulischen, über mehrere Sensoren gesteuerten Federung mit Niveauregulierung oder

Saturday, September 14, 1991, Place de la Défense in Paris: Renata Artioli, wife of the president of Bugatti Automobili, and movie actor Alain Delon remove the blue cover that hides the star of this party. The 2,000 invited guests break out into applause. They crowd around the barriers in huge throngs; most of them can see the blue car only on the video screen.

The setting is impressive. The huge square is bordered by the Grande Arche in the background and by modern skyscrapers at its sides. White party tents and tons of flags define an area at whose center some 50 historical Bugatti models form a horseshoe. That is the trademark of the sports car company from Molsheim in Alsace, which before World War II had a similar reputation as Ferrari does today. The blue cover reveals a stocky and gutsy sports car that already runs pretty fast on its own power. It proves that a little while later on a drive to the Arc de Triomphe and down the Champs Élysées to the Place de la Concorde, accompanied by the aromas of its predecessors, which smell of burnt castor oil. It was supposed to be a triumphal procession, but the traffic chaos in Paris quickly splits up the phalanx into tiny groups.

A minor slip-up compared to what has happened up to now. In 1987, a group of financially strong car fanatics with the help of influential French advocates founded Holding Bugatti International headquartered in Luxembourg in order to revive the faded Bugatti legend by developing and producing exclusive cars. To this end, the company established Bugatti Automobili Company in an undeveloped area of the Italian town of Campogalliano near Modena in early 1989. The buildings and machine park leave no doubt: Only the finest is just good enough for the Bugatti torchbearers.

The team led by Romano Artioli, President of Bugatti Automobili, develops a sports car of superlatives over the course of about three years. At least on paper, it eclipses everything on offer in this category to date. The progressive-minded Ettore Bugatti would have been delighted with the extreme technical solutions of the EB 110 as well. For example, by the carbon-fiber chassis that weighs a mere 80 kilograms or so, by the hydraulic suspension with adjustable ride height controlled by a number of sensors or by the 3.5-liter twelve-cylinder with four turbochargers and an unusually high nominal speed (8,500 rpm).

Possibly, also by the appearance of the sports car, which hardly shares anything with the camouflaged prototypes. "We

an dem 3,5-Liter-Zwölfzylinder mit vier Turboladern und außergewöhnlich hoher Nenndrehzahl (8500/min).

Möglicherweise auch an dem Erscheinungsbild des Sportwagens, das mit dem Tarnanzug der Prototypen kaum mehr etwas gemein hat. „Erst vor vier Monaten“, erklärt Artioli mit Stolz in der Stimme, „haben wir uns für diese Form entschieden.“ Sie entstand in der hauseigenen Designabteilung unter der Leitung des gelernten Architekten Giampaolo Benedini, der auch die modernen Gebäude der neuen Firma zeichnete. Der ursprünglich mit dem Entwurf des neuen Bugatti beauftragte Designer Marcello Gandini lieferte außer dem ersten, in Gestalt der Prototypen verwirklichten Vorschlag noch zwei weitere ab, die aber keinen Anklang fanden.

Klassische Bugatti-Stil-Elemente wie die hufeisenförmige Kühlluftöffnung im Bug oder der runde Schwung um die Hinterräder verleihen dem EB 110 formal einen unverwechselbaren Charakter. Dazu trägt auch die markante Heckpartie mit großen Ventilatoren zwischen den Diffusoren bei. Seine Silhouette prägt eine strenge Keilform, der Dachaufbau wirkt wegen der großzügigen Verglasung filigran, die Frontscheibe steht in einem Winkel von etwa 18 Grad ungewöhnlich flach.

Der in Wagenmitte längs eingebaute Zwölfzylinder bietet sich wie auf dem Präsentierteller dar – Heckscheibe und Seitenfenster bieten großzügige Einblicke auf das mit glatt geschliffenen Rippen verzierte Triebwerk.

Der hohe Bedarf an Kühlluft und die Notwendigkeit, erzeugte Wärme wieder abzuführen, machen zahlreiche Karoserieeinschnitte notwendig. Die Öffnungen im Bug münden an Wasserkühler, Kondensator der Klimaanlage und Bremsen. Seitlich der Dreifach-Scheinwerfer befinden sich zwei lang gezogene Entlüftungsschächte, die den Abtrieb an der Vorderachse erhöhen. Vertiefungen in den Flanken versorgen Hinterradbremse und Motor mit kühler Luft. Die Ventilatoren im Heck transportieren die Hitze aus dem Maschinenraum, wenn der Bugatti abgestellt wird. Vier Turbolader und die innerhalb des Motorraums oberhalb der Radkästen verlegte Auspuffanlage schaffen ein schwer kontrollierbares Temperatur-Ballungszentrum.

Direkt vor dem Heckabschlussblech trägt der EB 110 einen kleinen Flügel, der ab 120 km/h ausfährt und sich bei Tempo 80 wieder zurückzieht. Abtrieb rangierte im Lastenheft vor dem cw-Wert, der mit 0,33 angegeben ist. „Ab Tempo 100“, erklärt Entwicklungschef Pavel Rajmis, „hat unser Auto stets leichten Abtrieb.“ Dafür sorgen neben dem Flügel auch die Niveauregulierung, die den Bugatti vorn absenkt und hinten leicht anhebt, sowie die Unterdruck erzeugenden, nach hinten

decided on this design just four months ago,” explains Artioli with pride in his voice. It was created in the in-house design department under the leadership of trained architect Giampaolo Benedini, who also designed the modern buildings of the new company. The designer originally commissioned with designing the new Bugatti, Marcello Gandini, also submitted two other proposals in addition to the first one realized as a prototype, which did not meet with approval, however.

Classic Bugatti styling elements such as the horseshoe-shaped cooling air intake in the bow or the round arch around the rear wheels give the EB 110 an unmistakable formal character. The distinctive rear end with large fans between the diffusers also plays a role in this. Its profile is distinguished by a severe wedge shape, while the roof superstructure seems delicate due to the generous glazing. With an angle of 16 degrees, the windshield is unusually raked.

The twelve-cylinder installed longitudinally at the center of the car is on prominent display – the rear window and the side windows offers generous views of the power unit adorned with smooth-polished ribs.

The high demand for cooling air and the necessity to dissipate generated heat require a host of openings in the vehicle body. The ones in the bow lead to the coolant, the condenser of the air conditioning and the brakes. To the right and left of the triple headlights are two elongated vent ducts that increase downforce at the front axle. Recesses in the sides supply the rear brakes and the engine with cool air. The fans in the rear end transport the heat from the engine room when the Bugatti is parked. Four turbochargers and the exhaust pipe running inside the engine bay above the fender wells create a temperature hotspot that is hard to manage.

The EB 110 carries a small wing right in front of the rear end panel. It deploys from a speed of 120 km/h and retracts again at 80 km/h. The performance specifications prioritized downforce over drag, which is stated to be 0.33. Chief Development Officer Pavel Rajmis explains: “Our car always produces a little downforce starting at a speed of 100 km/h.” In addition to the wing, this is also ensured by the ride-height control that slightly lowers the Bugatti at the front and slightly lifts it at the rear, as well as by the air ducts next to the engine in the floor of the car. They are slanted upwards towards the rear and generate negative pressure.

With a length of just under 4.4 meters, the Bugatti isn’t long enough to have space for a trunk under the compact shell



1 Zweigeteilt: Die 18-Zoll-Räder mit Magnesiumstern und Aluminium-Felgenbett, **2** Ambitioniert: Drehzahlmesser bis 10 000 Touren, Tachometer bis 400 km/h, **3** Aufgeladen: Zwölfzylinder mit 3,5-Liter-Hubraum und 550 PS, **4** Vom Feinsten: Poliertes Holzfurnier und Leder in zwei Grautönen

1 Two-piece design: The 18-inch wheels with magnesium spider and aluminum rim well, 2 Ambitious: Rev counter going to 10,000 rpm, speedometer to 400 km/h, 3 Supercharged: Twelve-cylinder with 3.5 liters displacement and 550 hp, 4 The finest: Polished wood veneer and leather in two shades of gray

**Auf Testfahrt: Ex-Bugatti-Entwicklungschef
Pavel Rajmis im Bugatti EB 110**

*Test drive: Former Bugatti Chief Development
Officer Pavel Rajmis in the Bugatti EB 110*



ansteigenden Luftschächte im Wagenboden neben dem Motor. Mit knapp 4,4 Metern ist der Bugatti nicht lang genug, um unter der kompakten, mit Hightech vollgestopften Hülle noch einen Kofferraum zu bieten. Dennoch muss die Zahnbürste nicht zu Hause bleiben: Hinter den Sitzen versteckt sich ein Gepäckstück im Format eines langen Tenniskoffers, selbstverständlich aus feinem Leder gefertigt.

Um den Bugatti zu erklimmen, muss man zuerst die Seitenscheiben öffnen. Das geschieht mithilfe eines Infrarotsenders am Schlüsselbund. Denn die Rahmen der Seitenfenster sind im Türausschnitt integriert, um die Windgeräusche bei hohem Tempo gering zu halten. Ein Hebel an ihrer Unterkante entriegelt die Tür, sie schwenkt nach vorn hoch, unterstützt durch einen Gasdruckheber.

Gelenkigkeit ist gefordert, um in die schmale Sitznische zwischen dem Mitteltunnel und dem breiten Seitenschweller einzutauchen. Der elektrisch verstellbare Sitz ermöglicht eine kommode Position, die Hände greifen ein kleines Lederlenkrad, das polierte Holzfurnier dahinter rahmt gut ablesbare Analoginstrumente ein. In der breiten Mittelkonsole stecken oben holzverkleidete Schalter für Haupt- und Nebenfunktionen, darunter die Klaviaturen für Klimaautomatik und Kassettensradio. Der kurze Schalthebel liegt gut zur Hand. Ein kleines Handschuhfach, wenige verstellbare Luftgitter zur Klimatisierung des kleinen Innenraums und harmonisch aufeinander abgestimmte Grautöne der verarbeiteten Lederhüte bestimmen Funktionalität und Atmosphäre im Cockpit.

Den Antrieb besorgt ein 3,5-Liter-V12, bestückt mit Titanpleueln, vier Nockenwellen, fünf Ventilen pro Zylinder, sequenzieller Einspritzung und statischer Zündung mit einer Spule pro Zylinder. Er leistet 550 PS bei 8500 Touren und bringt es bei höchstem Ladedruck (0,8 bar) auf ein maximales Drehmoment von 569 Newtonmetern bei 3800/min. Ein Sechsganggetriebe, ebenfalls eine Bugatti-Konstruktion, überträgt die Kraft auf das Zentraldifferential, von dort aus gelangt sie im Verhältnis 27:73 Prozent zu Vorder- und Hinterachse.

Permanenter Vierradantrieb verspricht eine ausgezeichnete Traktion. In deutlich unter vier Sekunden soll der Bugatti von 0 auf Tempo 100 beschleunigen, als Höchstgeschwindigkeit werden 345 km/h genannt. Doch damit nicht genug der Superlative: Servohilfe für Lenkung, Bremse und die Einscheibenkupplung sollen dazu beitragen, in der Kategorie Super-Sportwagen neue Maßstäbe im Handling zu setzen und das stattliche Gewicht von knapp 1,5 Tonnen zu kaschieren.

Die Erwartungen sind hochgesteckt – nicht nur innerhalb des Bugatti-Teams. Der erste Wagen soll spätestens Mitte 1992 ausgeliefert werden. Das Tempo, mit dem die Bugatti-Mannschaft aus dem Nichts einen Hightech-Sportwagen auf die Räder stellte, verdient Achtung.

stuffed full of hi-tech. Nonetheless, there is no need to leave the toothbrush at home: Behind the seats is a piece of luggage the size of a long tennis bag, of course made from fine leather. To climb into the Bugatti, you first have to open the side windows by means of an infrared transmitter on the keychain. That is because the side windows are integrated into the door opening to keep wind noises down at high speeds. A lever at its lower edge unlocks the door, which then pivots up assisted by a gas lift cylinder.

Getting into the narrow seat recess between the transmission tunnel and the wide side sill requires some flexibility. The power seat makes it possible to find a comfortable seating position. The hands grip a small leather-wrapped steering wheel, with the polished wood veneer behind it framing the easy-to-read analog gauges. At the top, the wide center stack holds wood-trimmed switches for primary and secondary functions. Below them are the buttons for the automatic climate control system and the cassette radio. The short shifter is in perfect reach. A small glovebox, a few adjustable air vents for climate control in the small interior and harmoniously coordinated shades of gray of the selected leather hides define the functionality and atmosphere in the cockpit.

The power is supplied by a 3.5-liter V12 fitted with titanium connecting rods, four camshafts, five valves per cylinder, sequential fuel injection and static ignition with one coil per cylinder. It puts out 550 hp at 8,500 rpm and at maximum boost (0.8 bar) produces a peak torque of 569 Newton meters at 3,800 rpm. A six-speed gearbox, likewise a Bugatti design, sends the power to the center differential, where it is split between front and rear axle at a 27:73 ratio.

Permanent all-wheel drive promises excellent traction. The Bugatti supposedly sprints from rest to 100 km/h in well under four seconds and Bugatti says its top speed is 345 km/h. The superlatives don't end there: power assist for steering, brakes and the single-plate clutch is supposed to help set new handling standards and mask the stately weight of almost 1.5 metric tons.

The expectations are high – not just within the Bugatti team. The first car is slated to be delivered by mid-1992 at the latest. The pace with which the Bugatti team created a hi-tech sports car from scratch deserves respect.

VORSTELLUNG

PRESENTATION

BUGATTI EB 112



Langgestreckt und elegant: Neben dem EB 110-Sportler sollte eine viertürige Luxus-Limousine den alten Glanz der Vergangenheit aufleben lassen. Im EB 112 erfährt die Stromlinie der dreißiger Jahre eine vollendete Wiederbelebung

Stretching forever and elegant: In addition to the EB 110 sports car, a four-door sedan was to revive the old glory of the past. The EB 112 is the resurrection of the streamlined shapes of the 1930s



Bugatti ist ein Stück Kulturgeschichte des 20. Jahrhunderts. Der Automobilbau zwischen 1909 und 1939 war die eine offensichtliche Seite. Viel wesentlicher aber als der ersten Jahre minimaler Produktion war die Begabung des Ettore, Autos als Kunstwerke darzustellen.

Das Erbgut an Verpflichtung ist gewaltig. Bei der neuen Gründung zeigt sich, wie es Italiener immer wieder verstehen, den Alltag als große Oper aufzuführen: Der Geist des großen Ettore darf in seine Heimat zurückkehren, und sein Statthalter auf Erden, Romano Artioli, findet mit der Gründung von Bugatti Automobili heim in seinen Geburtsort: Campogalliano, ganz dicht bei Modena.

Den Weg zurück zur Kunst im Automobilbau konnte auch ein Bugatti der zweiten Generation nicht auf Anhieb finden. Als erstes Zeichen einer Renaissance der Marke ist der EB 110 mehr eine Definition des technischen Anspruchs, den besten Straßensportwagen der Welt zu bauen.

Die Limousine EB 112 ist der nächste, noch entscheidendere Schritt zurück zu jenem von der Kunst geprägten Geist der Marke. Wie bei den alten Meisterwerken des Patron folgt hier

Bugatti is a piece of cultural history of the 20th century. Automotive construction between 1909 and 1939 was the one obvious aspect. Much more crucial than the minimal production during the first years was the talent of Ettore to present cars as works of art.

The legacy of obligation is tremendous. The founding of the new company illustrates how Italians know to stage everyday life as grand opera time and again. The spirit of the great Ettore is allowed to return to its home and its trustee on earth, Romano Artioli, finds his way home to the place of his birth with the founding of Bugatti Automobili: Campogalliano, very close to Modena.

A Bugatti of the second generation was not able to find the way back to the art in automotive construction straightaway



Für die Reise im Luxus: Das Armaturenbrett versteckt ein hohes Maß an Zweckmäßigkeit in einer anmutigen Landschaft aus feinstem Leder

For traveling in luxury: The dashboard conceals a high degree of practicality in a graceful scenery of the finest leather

die Form wieder der Faszination. Als 30 Entwürfe für das neue Auto aus Moncalieri bei Turin nach Campogalliano kamen, wählten Romano Artioli und sein Team die entschlossenste und gewagteste Lösung.

Giorgetto Giugiaros Studio Italdesign hat mit diesem mutigen Entwurf ein Meisterwerk der postmodernen Autoarchitektur geschaffen. Die große Limousine ist in dieser weichen Formensprache nicht mehr das übliche kantige Stück Repräsentation, das ganz unweigerlich am sozialen Neid schabt.

Der EB 112 bringt alte und neue Ästhetik ins Autodesign, er spricht mit Formen zu uns, an der Aggressionen abfließen. In einer Zeit da große Limousinen meist auf Zweifel treffen, bereitet der EB 112 in ganzer Länge nur die schiere Freude und lässt das Herz aufgehen angesichts unverhoffter Schönheit.

Ganz ohne Eitelkeit und falsches Selbstbewusstsein hat Giugiaros kreatives Team die kunstvolle Vergangenheit alter Bugatti in dem Entwurf für morgen stilsicher zitiert. Nach 60 Jahren leben Elemente wieder auf, die Bugatti als Zeitzeichen künstlerischer Autostilistik in die dreißiger Jahre setzte und die la grande marque ebenso unsterblich machten wie die meisten Rennsiege aller Zeiten.

Die Räder, die aus dem Schwarzwald von BBS kommen, nehmen die historischen Gussformen der Felgen der Bugatti Royale von 1926 auf. Der erhabene Scheitel, der sich über Motorhaube und Dach durch das geteilte Heckfenster bis zum Kofferdeckel zieht, tauchte 1937 beim Bugatti Atlantic als genieteter Falz einer zweigeteilten Karosserie auf. Die schwungvolle Linie der Seitenfenster gab es 1930 in kürzerer Form beim Bugatti Typ 50 Coupé. Und der flach geneigte Kühlergrill in klassischer Hufeisenform war schon bei den Rennsportwagen anzutreffen, die wegen ihrer rustikalen Stromlinie Tanks genannt wurden.

Auf reichlich fünf Meter Länge und inmitten der Weite von 3,10 Meter Radstand schuf Italdesign nicht nur eine stattliche, sondern auch eine geräumige Limousine, in der vier Personen herrschaftlich verreisen können. Und dabei umschmeichelt sie schmusiges, helles Leder, in das Italiens allerfeinster Polstermöbelmacher, Poltrona Frau, die Sitzgruppe des Bugatti hüllte. Aus der gleichen Quelle kommt ein Satz lederner Koffer und Taschen, die maßgeschneidert sind für einen großen Kofferraum. Unter der Schönheit und aller praktischen Qualität der Limousine für eine mindestens zwei Jahre ferne Zukunft steckt großenteils Bugattis gegenwärtige Technik. Das Antriebsaggregat mit dem V12-Motor, dem Sechsganggetriebe seitlich im Motorblock und dem Allradantrieb bleibt grundsätzlich unverändert. Doch während im Sportwagen der Motor hinter den beiden Sitzen zentral im Auto steckt, trägt die Limousine den

either. As a first sign of the brand's renaissance, the EB 110 is more of a definition of the technical aspiration to build the world's best road-going sports car.

The EB 112 sedan is the next, even more decisive step back toward that spirit of the brand that is permeated by art. As in the case of the old masterpieces of the founder, form here once more follows fascination. When 30 designs for the new car arrived in Campogalliano from Moncalieri near Turin, Romano Artioli and his team chose the most determined and daring solution.

Giorgetto Giugiaro's Studio Italdesign has created a masterpiece of post-modern car architecture with this bold design. In this smooth design idiom, the large sedan no longer is the usual boxy representation that quite inevitably stirs up social envy. The EB 112 brings new and old aesthetics to car design. It talks to us with shapes that dispel aggression. In an era in which large sedans usually meet with doubt, the EB 112 in all its length is a joy to behold and warms the heart in light of its unexpected beauty.

Without the slightest vanity and false self-confidence, Giugiaro's creative team has cited the artistic past of old Bugatti models with assured style in the design for tomorrow. After 60 years, elements are being resurrected, which Bugatti established as signs of the times of artistic car styling in the 1930s and which made 'la grande marque' just as immortal as did having the most race victories of all times.

The wheels, which come from BBS in the Black Forest, take up the historical casting molds of the rims of the Bugatti Royale models of 1926. The raised peak that runs over the hood, roof and the split rear window to the trunk lid appeared in 1937 on the Bugatti Atlantic as a riveted bead of a two-part vehicle body. The sweeping line of the side windows was first seen in a shorter form on the Bugatti Type 50 Coupe in 1930. And the raked radiator grille in the classic form of a horseshoe was already a feature on the racecars, which were called 'Tanks' due to their rustic streamlined shape.

On a length of well over 5 meters and in midst of the vastness of a wheelbase of 3.10 meters, Italdesign created not only a stately, but also a spacious sedan that enables four persons to travel in grand style. They are caressed by the supple, bright leather that Italy's very finest manufacturer of upholstered furniture, Poltrona Frau, selected to wrap the seating group of the Bugatti. The same source also provides a set of leather suitcases and bags tailor-made for the large trunk.

Under the sedan's beauty and all its practical quality for a future at least two years away is mainly Bugatti's current technology. The powertrain with V12 engine, six-speed transmission in the engine block at the side and all-wheel drive basically remain unchanged. But while the sports car has the engine in a central position behind the seats, in the sedan the entire powertrain is reversed with the engine at the front, but in a far aft position. The weight distribution thus is more balanced than in

**Der Altantic stand Modell:
Ein erhabener Scheitel teilt das Auto
und seine Heckscheibe**

*The Altantic served as the model:
A raised peak divides the car and its
rear window*



kompletten Antriebsstrang anders herum mit dem Motor vorn, aber in weit zurückgezogener Position. Die Gewichtsverteilung ist damit ausgewogener als im Sportwagen. Beim EB 110 lauten die Werte 40 zu 60 Prozent, beim EB 112 sind es 53 zu 47 Prozent. Die Allradantriebstechnik des EB 112 kann damit einfach bleiben wie bisher. Hier kommen sowohl das vordere als auch das zentrale Differential ohne Sperre aus, nur hinten sorgt ein Ausgleichsgetriebe (Typ Torsen) für gerechte Kraftverteilung.

Den Motor für die Limousine aber änderten die Techniker so gründlich, dass Bugatti sagen kann: „Wir haben auch zwei Zwölfzylinder wie die Kollegen bei Ferrari in Maranello.“

Zunächst einmal musste der Inhalt der zwölf Zylinder wachsen. Ein 30 Millimeter höherer Block schafft Platz für ein Wachstum des Hubes von 56,6 auf 86 Millimeter. Und weil der größeren Maschine der Druck von vier Turboladern fehlt, erlaubte Cheftechniker Oliviero Pedrazzi seinen Motorenbauern eine Erweiterung der Bohrung von 81 auf 86 Millimeter, damit sechs Liter Hubraum zustande kommen. Auch ohne Aufladung atmet die V12-Maschine rege durch die fünf Ventile jeder Einheit und spielt die Rolle des stärksten Limousinen-Motors überlegen mit 460 PS (399 kW) bei 6300/min und einem Drehmoment von 590 Newtonmetern bei 3000/min.

Das tragende Element der äußeren Eleganz, die Bodenplatte, schwelgt auch beim EB 112 in der Kostbarkeit feiner Kohlefaserorgane, die mit vornehmem Glanz durch ihre Hülle aus Epoxidharz schimmern. Die teuren Platten aus der Raumfahrt und der Formel 1, so fest wie Stahl und fast so leicht wie Holz, bilden die weite Wanne, die diesen Bugatti trägt. Die Carbonskulptur kommt neben Teilen von Airbus und Ariane aus den Backöfen von Aerospatiale in Toulouse. Das Chassis allein kostet so viel wie ein gutgerüsteter VW Golf.

Zum Wohle des Komforts stiftet der Carbonfiber-Werkstoff eine kleine Revolution im Unterbau. Denn der ist zweiteilig und besteht aus einer Schale, die den Passagiererraum trägt, und einer weiteren, die Motor und Vorderachse aufnimmt. Beide Teile werden über vier Verbindungen elastisch zusammengehalten. So entsteht eine ideale Geräusch-Isolierung.

Bereits der erste Prototyp, der für den Genfer Salon in letzter Minute fertig wurde und nun das Laufen gerade erst gelernt hat, zeigt einen höchst erfolgreichen Wandel der Akustik vom Leistungssportler zum Luxuswesen.

Doch sollen sich nach dem Willen des Entwicklungsleiters Pavel Rajmis nur oberflächliche Komfortmerkmale einer neuen Karosserieform anpassen. Die Erbanlagen des Sportwagens sind in den gleichen Radaufhängungen an doppelten Querlenkern nur zu offensichtlich. Auch wenn die Federn und die Dämpfer des Viersitzers etwas weicher abgestimmt werden, in der Tiefe der tragenden Carbonfasern soll der EB 112 zweierlei bleiben: ein Bugatti und ein Sportwagen.

Der EB 112 sollte die Welt um ein Kunstwerk und einen viertürigen Gran Turismo bereichern. Leider kam die Bugatti-Limousine nie über das Stadium des Showcars hinaus.

the sports car. The figures for the EB 110 are 40 to 60 percent, for the EB 112 they are 53 to 47 percent. As a result, the all-wheel-drive technology of the EB 112 can remain as simple as before. Both the front as well as the center differential can do without a limited-slip mechanism. Only the rear axle is fitted with a differential (Torsen type) that provides an equitable torque split.

However, the engineers modified the engine so thoroughly that Bugatti can say: "We also have two twelve-cylinders like the colleagues at Ferrari in Maranello."

For starters, the volume of the twelve cylinders had to grow. A block 30 millimeters taller creates space for increasing the stroke from 56.6 to 86 millimeters. And because the larger engine lacks the boost of four turbochargers, Chief Engineer Oliviero Pedrazzi allowed his engine builders to increase the bore from 81 to 86 millimeters to arrive at a displacement of six liters. Even without forced induction, the V12 engine breathes vigorously through the five valves of each unit and effortlessly plays the role of most powerful sedan engine with 460 hp (399 kW) at 6,300 rpm and a peak torque of 590 Newton meters at 3,000 rpm.

The load-bearing element of the EB 112's exterior elegance, the floorpan, indulges in the preciousness of fine carbon fibers, which shimmer through their epoxy resin cover with an elegant luster. The expensive plastics from aerospace and Formula 1 racing, as strong as steel and almost as light as wood, form the wide pan that carries this Bugatti. Besides parts supplied by Airbus and Ariane, the carbon sculpture comes from the autoclaves of Aerospatiale in Toulouse. The chassis alone costs as much as a well-equipped VW Golf.

For the benefit of comfort, the carbon-fiber material starts a minor revolution in the substructure. It consists of two parts, a shell that carries the passenger compartment and another that houses the engine and front axle. Both parts are held together elastically by four connections. This creates ideal noise insulation.

Already the first prototype, which was completed at the last minute for the Geneva Motor Show and now has just recently learned to run, demonstrates a highly successful transformation of the acoustics from top athlete to luxury creature.

However, according to the will of head of development Pavel Rajmis, only superficial comfort features are to adapt to a new body style. The genes of the sports car are blindingly obvious in the identical wheel suspensions featuring double wishbones. Even though the springs and dampers of the four-seater have a slightly softer setup, in the depth of its load-bearing carbon fibers, the EB 112 is supposed to remain two things: a Bugatti and a sports car.

The EB 112 was intended to enrich the world with a work of art and a four-door Gran Turismo. Unfortunately, the Bugatti sedan never made it past the show car stage.

VOLKSWAGEN ÜBERNIMMT BUGATTI
VOLKSWAGEN TAKES OVER BUGATTI

EPOCHE III

AB 1998



**Sitzprobe im EB Chiron 18.3 Showcar:
Ferdinand Piëch**

*Trying out the seat in the EB Chiron 18.3
show car: Ferdinand Piëch*

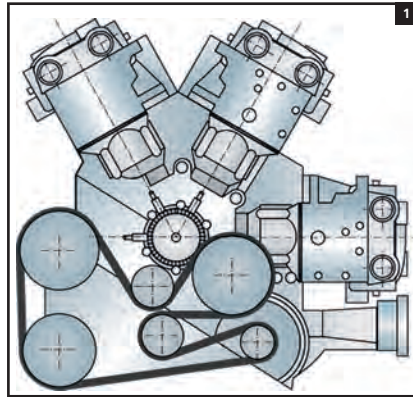


1 Problemtriebwerk: Der 18-Zylinder wurde aus drei Sechszylinder-Bänken zusammengesetzt. Er kam aber nur auf 555 PS

2 Plan B: Wäre die Übernahme von Bentley gescheitert, dann hätte Bugatti gleich eine Limousine bauen sollen. Der EB 218 wurde 1999 in Genf präsentiert

1 Problem engine: The 18-cylinder was put together from three six-cylinder banks. However, it only produced 555 hp.

2 Plan B: If the acquisition of Bentley had failed, Bugatti was supposed to build a sedan right away. The EB 218 was presented in Geneva in 1999



Ferdinand Piëch war nicht nur ein begnadeter Techniker, sondern auch ein Konzernlenker mit Weitblick. Eine Vision war schon früh gereift. Während der Entwicklung des ersten Audi A8, also vor 1994, hatte Piëch erkannt, dass ein Autokonzern, der einmal in der ersten Liga mitspielen wollte, sich auch mit der „oberen Oberklasse“ befassen musste.

Ein Übernahmekandidat war rasch ausgemacht: Nicht etwa Rolls-Royce sollte es sein, sondern Bentley. Bentley passte besser ins Weltbild Piëchs, allein schon wegen der Bentley-Boys und der frühen motorsportlichen Erfolge in Le Mans. Aber: Wer Bentley wollte, der musste auch Rolls-Royce schlucken. Und sich dafür gegen den Favoriten BMW, der bereits Motoren und Teile an die Briten lieferte, und Mercedes-Benz durchsetzen. Die Verhandlungen mit dem Vickers-Konzern, dem Bentley-Eigner, gestalteten sich schwierig.

Da führte der Zufall Regie. Piëch weilte mit Familie über Ostern auf Mallorca, und der Volkswagen-Aufsichtsratschef wollte seinem Jüngsten ein Automodell schenken. Gregor verschmähte einen Rolls-Royce und griff stattdessen zu einem Bugatti Atlantic. Piëch sah es als Wink des Schicksals und begann sich intensiver mit der französischen Marke zu beschäftigen.

Bei Porsche hatte Wendelin Wiedeking gerade über eine Zweimarken-Strategie für die Einführung des Cayenne nachgedacht – und sich vorsichtshalber die Namensrechte an Bugatti gesichert. Der Cayenne blieb im Porsche-Segment, und Piëch fuhr fortan zweigleisig.

Sollte der Deal mit Bentley scheitern, wollte er Bugatti auf Bentley-Niveau heben und eine große Limousine bauen. Sollte er an der britischen Front Erfolg haben, wollte er Bugatti mit einem Super-Sportwagen zur absoluten automobilen Weltspitze führen. Piëch damals: „Bentley ist mehr Drehmoment- und leistungsorientiert. Bugatti ist französisch, mehr lifestyle-orientiert, hat mehr revolutionäre, risikohafte Elemente.“

Design und technische Kreativität sollten alles bislang Dagewesene in den Schatten stellen. Der Leichtbau und die metallurgische Kultur aus der Bugatti-Historie passten ja ohnehin auf perfekte Weise zur Aluminium- und Magnesium-Strategie des VW-Konzerns. Außerdem fügte sich Ettore Bugatti als genialer Techniker und Perfektionist ideal ins Weltbild des VW-Lenkers. 1998 übernahm Volkswagen die Design- und Markenrechte an Bugatti.

Wollte man bei Bugatti im Vergleich zu den klassischen Modellen noch eins draufsatteln, dann war schnell klar: Über den Hubraum konnte es nicht gehen. Schließlich hatte der Royale aus dem Jahr 1926 bereits gigantische 12,7 Liter Hubraum. Was die Anzahl der Zylinder betraf, so fuhr Bugatti bei Rennmodellen bereits mit 16 Zylindern – außerdem hatte Piëch für den Porsche 917 bereits einen 16-Zylinder entwickelt.

Das Technik-Genie fühlte sich herausgefordert: Im Shinkansen zwischen Osaka und Tokio zeichnete Piëch auf einer Serviette die Grobkonstruktion eines 18-Zylinders. Die Basis bildete der VW-Einstiegsmotor 111. Beim 18-Zylinder sollten

Ferdinand Piëch was not only a gifted engineer, but also a man of vision as a company leader. His vision had come into focus early. During the development of the first Audi A8, that is to say prior to 1994, Piëch had realized that a car company wanting to play in the first league eventually also had to address the “Upper Luxury Class.”

A takeover candidate was quickly identified: However, it was not to be Rolls-Royce, but Bentley. Bentley was a better fit with Piëch’s worldview, just alone because of the Bentley boys and the early motorsport triumphs in Le Mans. But: Whoever wanted Bentley, also had to swallow Rolls-Royce. And had to win out over the favorite, BMW, which already supplied engines and parts to the Brits, and over Mercedes-Benz. The negotiations with Vickers Group, the owner of Bentley, were difficult.

That is when chance came into play. Piëch spent Easter with his family on Mallorca and the head of the supervisory board of Volkswagen wanted to give his youngest child a car model as a gift. Gregor spurned a Rolls-Royce and opted for a Bugatti Atlantic instead. Piëch saw it as an omen and started to delve deeper into the French brand.

At Porsche, Wendelin Wiedeking had just pondered a two-brand strategy for launching the Cayenne – and, to be on the safe side, had secured the right to the name Bugatti. The Cayenne remained in the Porsche segment and from that point on, Piëch pursued a two-pronged approach.

If the deal with Bentley was going to fail, he wanted to elevate Bugatti to Bentley level and build a large sedan. If he was successful in negotiating with the Brits, he wanted to take Bugatti to the very pinnacle of the automotive world by building a super sports car. Piëch said back then: “Bentley is more focused on torque and performance. Bugatti is French, more lifestyle-oriented, has more revolutionary, more risky elements.”

Design and technical creativity were to eclipse everything that came before. The lightweight design and the metallurgical culture from the Bugatti history were anyway a perfect fit with the aluminum and magnesium strategy of VW Group. In addition, Ettore Bugatti as an ingenious engineer and perfectionist was a perfect match with the worldview of the VW leader. In 1998, Volkswagen acquired the Bugatti design and trademark rights.

If the team at Bugatti intended to trump the classic models, it quickly became clear: Doing it with displacement was not going to work. After all, the Royale from 1926 already had a gigantic displacement of 12.7 liters. As far as the number of cylinders was concerned, Bugatti had already run 16 cylinders in its racing models. In addition, Piëch had already developed a 16-cylinder for the Porsche 917.

The technology genius saw this as a challenge: Piëch sketched the rough design of an 18-cylinder on a napkin while riding the Shinkansen between Osaka and Tokyo. The VW

**Gut gelaunte Cheftester: Ex-VW-Boss
Bernd Pischetsrieder und Ferdinand Piëch
im EB Veyron 16.4**

**Exklusive Bugatti-Fabrik:
Das Atelier im französischen Molsheim**

*Cheerful chief testers: Former VW boss
Bernd Pischetsrieder and Ferdiand Piëch in
the EB Veyron 16.4*

*Exclusive Bugatti factory:
The atelier in the French town of Molsheim*



sechs Dreizylinder-Module zu einem 120-Grad-Fächer zusammengefügt werden. Das stolze Ergebnis: 6,3 Liter Hubraum, 555 PS und 650 Nm.

Bereits im Herbst 1998 präsentierte Piëch einen von Giorgio Giugiaro entworfenen Bugatti mit den klassischen Zitaten wie Hufeisen-Grill und den tropfenförmigen Seitenscheiben. In Genf folgte die EB-118-Limousine – beide noch mit Frontmotoren. Das Design des folgenden Mittelmotor-Coupés EB 18.3 Chiron stammte von Giugiaro und VW-Designchef Hartmut Warkuß. „Wir fanden den Chiron nicht so toll“, erinnert sich der heutige Bugatti-Chef-Designer Achim Anscheidt, „das Auto hat uns nicht umgehauen.“ Hartmut Warkuß fühlte sich herausgefordert und entwickelte eine eigene Kreation.

Kurz vor der Tokyo Motor Show erfolgte dann eine Einladung nach Wolfsburg. Vor einer kleinen Gruppe von Journalisten präsentierten Martin Winterkorn und Hartmut Warkuß den EB Veyron 18.4. Ferdinand Piëch und Ehefrau Ursula nickten das Showcar wohlwollend ab. Piëch zu Warkuß: „So gut kenne ich Sie. Das Beste zeigen Sie immer am Schluss. Das Auto ist sinnlich, kompromisslos sportlich und ideal für die Renaissance von Bugatti. Brillanter als alles, was es auf der Straße gibt, was man sonst von keiner Automobilmarke der Welt bekommt. Das Außergewöhnliche ist wieder gefragt. Der Bugatti unserer Jahre wird sein Image durch Technologie gewinnen.“

Den Anspruch der Einzigartigkeit sollte der Antrieb unterstreichen. Der 18-Zylinder bereitete aber nicht zuletzt aufgrund seiner komplizierten Auspuffführung Probleme. Kurzerhand schwenkte man auf den 16-Zylinder in W-Form um, der auch viel kürzer baute.

Ettore Bugatti liebte nicht allein seine Autos, sondern auch seine Pferde. Auch Piëch war ein PS-Freund. Und wenn sein Bugatti-Motor schon keine 18 Zylinder haben sollte, dann sollte sich sein Anspruch auf Einzigartigkeit in den technischen Eckdaten widerspiegeln.

Der Veyron sollte schlanke 1001 PS mobilisieren und so für eine Höchstgeschwindigkeit von über 400 km/h sorgen – die Erstbesteigung eines technischen Achttausenders ohne Sauerstoff. Kein Serienautomobil mit Straßenzulassung hatte bis dahin solche Werte erreicht.

Piëch galt als Technik-Guru, der seine Mitarbeiter stets zu Höchstleistungen antreiben konnte. Ein enger Mitarbeiter: „Er hat die verschiedenen Parameter so verschoben, bis am Ende das Auto so dastand, wie er es sich vorgestellt hat. Wir haben dann die Hände über dem Kopf zusammengeschlagen und uns gefragt, wie soll das gehen.“ Das war beim Ein-Liter-Auto so und das war beim Veyron auch der Fall. Ob es um einen Liter Verbrauch pro 100 Kilometer ging oder um 1001 PS. Es hat am Ende geklappt.

Mittlerweile entwickelt der 16-Zylinder im Chiron 1600 PS und hat gerade mit über 490 km/h einen neuen Geschwindigkeits-Weltrekord aufgestellt.

entry-level engine 111 formed the basis. Six three-cylinder modules were to be joined together into a 120-degree fan to create the 18-cylinder. The proud result: a displacement of 6.3 liters, 555 hp and 650 Nm.

Already in the fall of 1998, Piëch presented a Bugatti with the classic references as the horseshoe grille and the drop-shaped side windows designed by Giorgio Guigario. The EB 118 sedan followed in Geneva – both still with the engine mounted at the front. Giugiaro and Hartmut Warkuss, head of VW Design, created the design of the subsequent mid-engine coupe EB 18.3 Chiron. “We didn’t think the Chiron was all that great,” recalls today’s Bugatti chief designer Achim Anscheidt, “the car didn’t blow us away.” Hartmut Warkuss saw that as a challenge and developed his own creation.

An invitation to Wolfsburg came just before the Tokyo Motor Show. Martin Winterkorn and Hartmut Warkuss presented the EB Veyron 18.4 to a small group of journalists. Ferdinand Piëch and his wife Ursula gave the show car their sympathetic nod. Piëch told Warkuss: “I know you well enough to know you always show the best at the end. The car is sensuous, uncompromisingly sporty and ideal for the renaissance of Bugatti. More brilliant than anything on the road today, than anything you can get from any other car brand in the world. The unusual is in again. The Bugatti of our times will win its image with technology.”

The engine was to underscore the aspiration to uniqueness. However, the 18-cylinder posed problems, not least due to its complicated exhaust routing. Without further ado, the engineers switched to the 16-cylinder in W arrangement, a design that also built much shorter.

Ettore Bugatti did not love only his cars, but also his horses. Piëch was a friend of horsepower as well. And if his Bugatti engine was not to have 18 cylinders, then his aspiration to uniqueness was to be reflected in the technical key data at least.

The Veyron was to mobilize a sleek 1,001 hp and thus ensure a top speed of over 400 km/h – the first ascent of a technical eight-thousander without oxygen. No street-legal production car had ever achieved such figures before.

Piëch was considered a technology guru, one who was always able to push his staff to deliver top performances. A close associate: “He shifted the different parameters until in the end the car was the way he had envisioned it. We threw up our hands in despair and asked ourselves how this is supposed to work.” That was the case with the one-liter car and with the Veyron as well. Whether it was about a consumption of one liter per 100 kilometers or about 1,001 hp. It worked out in the end.

By now, the 16-cylinder in the Chiron 1600 produces 1,600 hp and just set a world speed record of over 490 km/h.

"FORM FOLLOWS PERFORMANCE"

Achim Anscheidt, 54, Director of Design Bugatti, wurde der Rennsport quasi in die Wiege gelegt. Der Sohn des Suzuki-Werksfahrers und dreifachen Motorradweltmeisters Hans-Georg Anscheidt startete eine Trial Karriere, wurde Deutscher Juniorenmeister und zog als Motorrad-Akrobat durch Europa. Seine zweite Leidenschaft, das Zeichnen, machte er dann zum Beruf. Er studierte Design in Pforzheim und Pasadena und begann seine Karriere bei Porsche. Anscheidt wirkte acht Jahre lang bei Seat, arbeitete im Advanced Design Center von Volkswagen in Berlin und wechselte dann als Chefdesigner zu Bugatti.

Achim Anscheidt, 54, Director of Bugatti Design, was practically born with motor racing fever. The son of Suzuki works driver and three-time motorcycle world champion Hans-Georg Anscheidt started his trials career, became German junior champion and toured through Europe as a motorcycle acrobat. Eventually he made his second passion, designing, his profession. He studied design in Pforzheim and Pasadena and started his career at Porsche. Anscheidt worked for eight years at Seat, then in the Advanced Design Center of Volkswagen in Berlin and finally moved to Bugatti as chief designer.



Herr Anscheidt, wie schwierig ist es für einen Designer, mit so einer großen Historie, wie Bugatti sie hat, angemessen umzugehen?

Anscheidt: Es kann ein Problem sein, wenn man sich zu sehr von der Historie leiten lässt. Man muss die Historie verstehen. Man muss verstehen, was außerordentlich und signifikant für die damalige Zeit war. Gibt es stilistische Merkmale, die man in die Moderne hinüberretten kann? Steckt eine DNA drin? Welche? Wie ich das dann in die Gegenwart und in die Zukunft übersetze, das ist die elementare Herausforderung für den Designer.

In der Historie von Bugatti gab es ganz unterschiedliche Autos, beispielsweise den T35, den Royale oder den Atlantic. Der eine war ein Racer, der andere Luxus pur. Wie schwierig ist es, diese Stilrichtungen zusammenzubringen?

Anscheidt: Die Frage ist, ob man es schafft, aus diesen Typen, die ja alle drei wahre Ikonen sind, eine Melange zu kreieren. Beim Chiron ist das tatsächlich gelungen. Der Chiron ist ein supersportliches Automobil, er hat aber auch etwas vom Royale, und er hat das Feeling von einem Grand Turismo, was der Typ 57 ja war. Beim Chiron ist die Symbiose gelungen, sicherlich auch dank der ungewöhnlichen Definition von Ferdinand Piëch, der den 16-Zylinder-Motor konzipiert hat, um den herum das Auto gebaut wurde.

Haben Sie den Chiron mit ihm diskutiert?

Anscheidt: Ja, den haben wir mit ihm besprochen. Und auch da hat er die Marke gesetzt. Piëch wollte 1500 PS. Er hat auch gefordert, das Auto müsse noch schneller fahren. Dass wir den 300-Meilen-Rekord geknackt haben, das hat er noch erlebt. Und das macht mich froh.

Piëch hat auch La Voiture Noire gekauft?

Anscheidt: Offiziell nennen wir den Namen des Käufers nicht. Aber die halbe Welt ahnt insgeheim, in welche Familie dieses Auto gehen wird. Das Auto ist noch ein Showcar, es wird erst in eineinhalb Jahren fertig sein. Bei La Voiture Noire war von Anfang an klar, dass wir nur ein Exemplar bauen würden.

Gab es Sonderwünsche?

Anscheidt: Die Frau des Kunden fand es gut, dass er komplett in Schwarz ist, man wolle mit den Autos der Familie nicht mehr so auffallen, meinte sie. Und ging noch einen Schritt weiter und regte an, sogar keinen Auspuff zu zeigen. Da – und nur da – intervenierte ihr Mann: „Ich hätte gern sechs runde Endrohre.“ ▷

Mr. Anscheidt, how hard is it for a designer to handle a history as grand as that of Bugatti?

Anscheidt: It can be a problem, if you let yourself be guided too much by the history. You have to understand the history. You have to understand what was exceptional and significant for the time. Are there stylistic features that you can keep alive in the modern age? Does it have a DNA? If so, which? How I can then transfer this to the present and to the future, that is the elementary challenge for the designer.

In the history of Bugatti, there were cars that were completely different, for example, the T35, the Royale or the Atlantic. One was a racer; the other one was pure luxury. How difficult is it to bring these different styles together?

Anscheidt: The question is whether you are able to create a blend of these models, all of which are true icons. The design of the Chiron actually succeeded in doing that. The Chiron is a super sporty car. But, it also has some touches of the Royale, and it provides the feeling of a Gran Turismo, which is what the Type 57 was in fact. The symbiosis was achieved in the Chiron, surely also thanks to the unusual definition of Ferdinand Piëch, who designed the 16-cylinder engine around which the car was built.

Did you discuss the Chiron with him?

Anscheidt: Yes, we did discuss it with him. And he set the bar then as well. Piëch wanted 1,500 hp. He also demanded me to make the car go even faster. He lived to see us break the 300-mile record. And that makes me happy.

Piëch also bought La Voiture Noire?

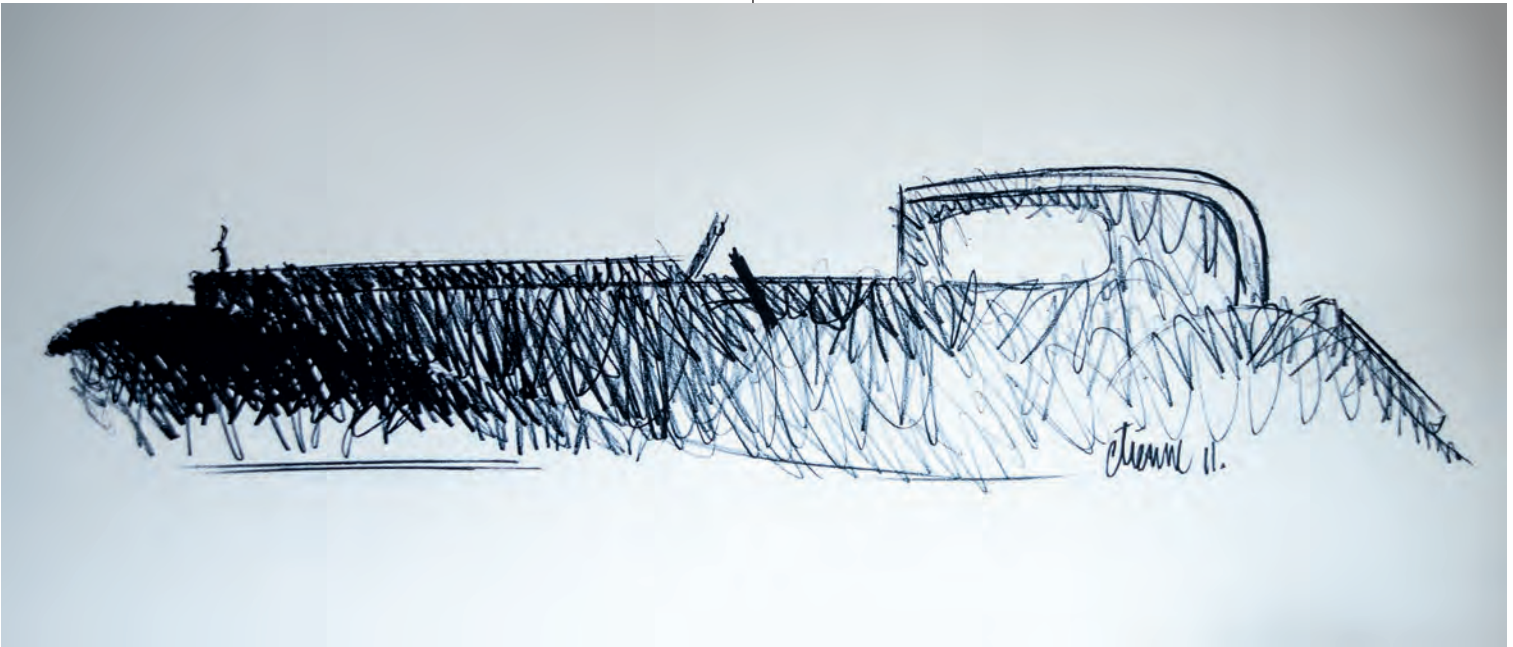
Anscheidt: We do not name the buyer officially. However, half the world secretly surmises to which family this car will go. The car is still a show car. It won't be finished for another year and a half. In the case of La Voiture Noire, it was clear from the start that we would only build one.

Were there special requests?

Anscheidt: The wife of the customer liked the fact that it was completely black. She thought the family no longer wanted to stand out with the cars. Moreover, she went a step further and even suggested not to show any exhaust pipes at all. There – and only there – did her husband intervene: 'I would like to have six round tailpipes.' ▷

**So sollten gekrönte Häupter standesgemäß
reisen: Silhouette des Typ 41 Royale**

*This is how crowned heads should travel as
befits their status: Profile of the Type 41 Royale*



Für welches Sondermodell schlägt Ihr Herz besonders hoch?

Anscheidt: Wichtig und am Herzen liegt mir das erste Sondermodell auf Basis des Veyron, der Pur Sang. Warum? Als ich einmal durch das Atelier ging, wurde mir plötzlich klar, dass dieses Auto vor dem Lackieren richtig toll aussieht – mit der Carbon-Struktur und den Hang-on-Teilen aus Aluminium. Das war ein Augenöffner. Aber es entpuppte sich als große Herausforderung für unser Atelier. Man muss Carbon nämlich als Sicht-Carbon auflegen. Das Schwierige waren aber die Alu-Teile. Die sind wie Spiegel. Wenn der Klarlack draufkommt, sieht man jede Unregelmäßigkeit. Das war das erste größere Projekt, das ich wegen der Materialien charmant fand. In neuerer Zeit war es spannend, Fahrzeuge wie den Divo oder den Centodieci zu gestalten. Autos, die kreativ gestaltet mehr Freiheiten ermöglichen, aber auch in ihrer Provokation durchaus polarisieren.

Which special model makes your heart skip a particularly long beat?

Anscheidt: Important and dear to my heart is the first special model based on the Veyron, the Pur Sang. Why? As I walked through the studio once, I suddenly realized that the car looked really fantastic before being painted – with the carbon structure and the aluminum hang-on parts. That was a revelation. However, it turned out to be a major challenge for our studio. That is because you have to design the carbon as naked carbon. However, the aluminum parts were the ones that presented the difficulty. They are like mirrors. When you apply the clear coat, you can see every tiny flaw. That was the first bigger project that I found charming because of the materials. More recently, it was exciting to design vehicles such as the Divo or the Centodieci. Cars that offered more liberties thanks to their creative design, but which definitely also had a polarizing effect in their provocation.

Because they don't convey enough Bugatti?

Anscheidt: Maybe. But we did it deliberately this way. The Divo not yet quite as much, but we see the Centodieci as a potential link, as a bridge to being

Weil sie zu wenig Bugatti transportieren?

Anscheidt: Vielleicht. Aber das haben wir bewusst so gemacht. Den Divo noch nicht so stark, aber den Centodieci sehen wir als Absprungmöglichkeit, als Brücke dahin, mal etwas anderes machen zu können. Besonders am Herzen liegt mir allerdings La Voiture Noire. Das ist Everybody's Darling. La Voiture Noire ist aber auch ein Auto zum Verlieben. Von den Proportionen her ist dieses Auto so ganz anders.

Wie viel Atlantic steckt im La Voiture Noire?

Anscheidt: Zuerst muss ich den Bezug zum ursprünglichen La Voiture Noire schaffen. Das, was wir beim Chiron gelernt haben, ist in dieses Auto mit eingeflossen. Ein Beispiel: Mit der klassischen Bugatti-Seitenlinie müssen wir nicht immer den großen Bogen machen, wir können auch eine schnellere Bugatti-Linie zeichnen, wir fangen die Luft eben da ein, wo sie am effektivsten eingefangen werden kann. Das streckt das Auto. Dann haben wir eine etwas stärkere Keilform mit einem etwas verlängerten Vorderwagen. Und im hinteren Bereich wird nur noch mit den Muskeln gespielt. Das ergibt eine ganz andere Statur.

Was ist vom Atlantic geblieben?

Anscheidt: Es war wichtig, den Ansatz von Jean Bugatti aufzunehmen: das Auto als Skulptur.

War Jean Bugatti der große Designer und sein Vater Ettore eher noch der Kutschenbauer?

Anscheidt: Um Gottes willen, das darf man Ettore nicht antun. Dafür hat er als Pionier zu viel Großes bewegt. Aber es wurde absolut verkannt, was Jean Bugatti geleistet hat. Er war erst 24 und schon verantwortlich für die ganze Firma, er konnte gut mit Zulieferern und Gewerkschaften umgehen. Jean war ganz und gar der geborene Kronprinz. Meine persönliche Ansicht ist, dass Jean Bugatti bei Bugatti ein ebenso erfolgreiches Erbe hätte antreten können wie Ferry Porsche bei Porsche. Leider ist er viel zu früh tödlich verunglückt.

Unterliegen Sie, wenn Sie an einem Auto arbeiten, das für Geschwindigkeiten von über 400 km/h ausgelegt ist, irgendwelchen spezifischen Zwängen?

Anscheidt: Da gibt es nur Zwänge. Alles, was Sie anfassen, ist erst einmal Widerstand. Das durfte ich bei Bugatti lernen. Generell geht es darum, in der Diskussion mit den Ingenieuren Win-win-Situationen herzustellen. Als ich beispielsweise beim Centodieci im Heck Glas einsetzen wollte, um wie beim EB 110 den Motor abzudecken, haben die Ingenieure erst einmal abgewunken: Auf keinen Fall, wir brauchen die Abluft. Dann haben wir uns darauf verständigt, auf dem Dach

able to do something different for a change. However, particularly dear to my heart is La Voiture Noire. It is everybody's darling. But, La Voiture Noire is also a car to fall in love with. This car is so very different in terms of its proportions.

How much Atlantic is in La Voiture Noire?

Anscheidt: *I have to create a link to the original La Voiture Noire first. We incorporated into this car what we learned from the Chiron. One example: We don't always have to do the large arc with the classic Bugatti side profile. We can also draw a faster Bugatti line. We just collect the air where it is most effective to do so. That stretches the car. We then have a somewhat more pronounced wedge shape with a slightly elongated front end. And in the rear section, we are just flexing the muscles. This results in an entirely different stature.*

What is left of the Atlantic?

Anscheidt: *It was important to take up the approach of Jean Bugatti: the car as a sculpture.*

Was Jean Bugatti the great designer and his father Ettore rather still a coachbuilder?

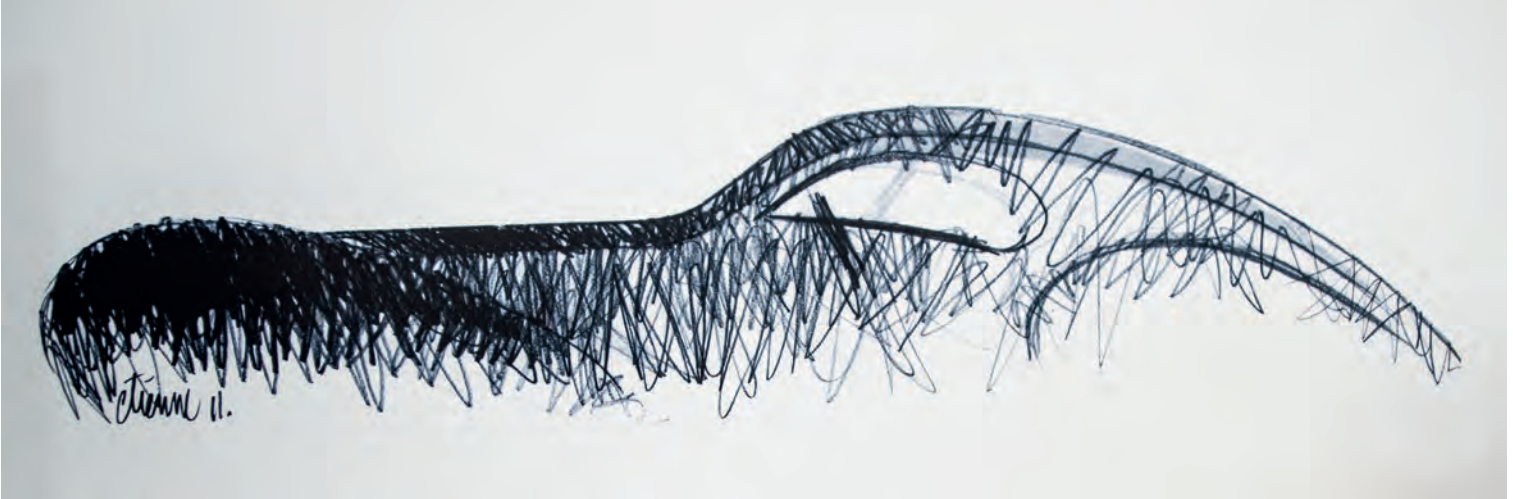
Anscheidt: *For God's sake, you cannot do that to Ettore. As a pioneer, he has accomplished way too much for that. However, people totally misjudged Jean Bugatti's achievements. He was only 24 and already responsible for the entire company. He was great in dealing with suppliers and labor unions. Jean was a born crown prince through and through. My personal opinion is that Jean Bugatti's legacy at Bugatti could have been just as successful as Ferry Porsche's at Porsche. Unfortunately, he was killed in an accident way too soon.*

When you work on a car designed for speeds above 400 km/h, are you subject to any specific constraints?

Anscheidt: *There are nothing but constraints. Everything you touch is resistance at first. That is something I had the privilege to learn at Bugatti. In general, it is about creating win-win situations in the discussion with the engineers. For example, when I wanted to use glass in the rear of the Centodieci to put a cover over the engine like on the EB 110, the en-*

**Die unverkennbare Handschrift
Jean Bugattis: Die elegante Linienführung
des Typ 57 Atlantic**

*The unmistakable signature of Jean Bugatti:
The elegant lines of the Type 57 Atlantic*



NACA-Einlässe zu schaffen. Durch den Unterdruck, der hinter dem Auto entsteht, wird die Luft nach hinten rausgezogen.

Wenn man sich den Veyron oder den Chiron ohne Carbon-Außenhaut ansieht, kann man gleich erkennen, dass die Technik die Form bestimmt hat.

Anscheidt: Beim Veyron war es so, dass der Schulterabschluss zwischen Hartmut Warkuss und Ferdinand Piëch so aussah, dass Warkuss sein Design mit Gewalt durchzusetzen vermochte. Da hat die Stilistik die Technik dominiert. Mir war klar, dass wir beim Chiron die Nummer so nicht noch einmal fahren konnten. Und so habe ich „form follows performance“ entwickelt. Wir haben uns mit den Ingenieuren zusammengesetzt und gemeinsam nach Lösungen gesucht.

Sie haben den Bugatti Galibier gezeichnet. Trauern Sie der Limousine hinterher?

Anscheidt: Oh ja. Sehr

Warum kam die Limousine nicht?

Anscheidt: Das Management wechselte damals, und der Kulturansatz des Galibier wurde nicht wirklich

gineers gave me the thumbs down at first: absolutely not. We need to get rid of the air. We then agreed to create NACA ducts in the roof. The negative pressure created behind the car pulls the air out to the rear.

When you look at the Veyron or the Chiron without carbon outer skin, you can see immediately that the technology determined the shape.

Anscheidt: In the case of the Veyron, the close alliance between Hartmut Warkuss and Ferdinand Piëch put Warkuss in a position that allowed him to forcibly push his design through. Stylistics dominated engineering in this case. I realized that we wouldn't be able to repeat that same process with the Chiron. And that is why I developed "form follows performance." We sat down with the engineers and searched for solutions together.

You designed the Bugatti Galibier. Do you mourn for the sedan?

Anscheidt: Oh, yes. Very much so.

Why was the sedan never launched?

Anscheidt: Management changed back then and people didn't really grasp the cultural approach of the Galibier. My idea was a four-door coupe with four bucket seats, a gentleman's express. It had the W16 engine at the front. It was supposed to be a car against which no other sedan in the world would have

begriffen. Meine Idee war ein viertüriges Coupé mit vier Einzelsitzen, ein Gentleman-Express. Vorn war der W16-Motor drin. Das sollte ein Auto sein, gegen das keine andere Limousine der Welt den Hauch einer Chance gehabt hätte. Aber man wollte plötzlich das beste Allround-Auto der Welt bauen, mit dem größten Kofferraum und mit der größten Kopffreiheit. Dieses Konzept hielt ich für einen Fehler – und wurde beiseitegestellt. Das Bugatti-Design übernahm für kurze Zeit Luc Donckerwolke. Am Ende wurde der Galibier eineinhalb Meter länger als das Showcar, nicht breiter, aber deutlich höher. Eine Melone auf Rädern. Da bat mich Walter de Silva, einen Plan B zu entwerfen, ich sollte mir Gedanken machen, wie ein Veyron-Nachfolger aussehen könnte. Ich bin für drei Monate nach Italien gegangen und habe den Chiron fertiggezeichnet, Skizzen gab es ja schon. Piëch fragte mich in Genf: „Läuft da beim Galibier etwas schief?“ Ich antwortete ihm: „Ich glaube, da sind zu viele Köche am Werk.“ Als er am 1. Mai 2012, ich erinnere mich noch ganz genau, bei uns vorbeikam, flogen die Fetzen, so was hatte ich bis dahin noch nicht erlebt. Sein Urteil zum Galibier: Wer will sich dieses Monster in die Garage stellen? Ich wurde daraufhin gebeten, den Chiron als Modell zu zeigen. Und Piëch entschied: Das ist der neue Bugatti.

Was kommt als Nächstes?

Anscheidt: Es gibt das Konzept für ein Auto, das etwas alltagstauglicher ist. Bugatti braucht ein zweites Standbein. Ich persönlich glaube sogar, es müssten deren drei sein. Wir dürfen nicht vergessen, wo die Wurzeln von Bugatti sind. Sie wissen, wofür mein Herz schlägt. Durch meinen Vater bin ich praktisch an der Rennstrecke aufgewachsen. Das Motorsport-Gen meines Vaters steckt auch in mir. Es gibt so viele Leute, die den Chiron als Produkt goutieren und sagen, es ist ein Wahnsinn, was ihr mit diesem Auto anstellt, da seid ihr in einer eigenen Liga. Aber es ist eigentlich nicht der Lightweight-Sportwagen, den man in der Philosophie des Ettore Bugatti gern von euch sehen würde. Viele erkennen im Chiron nicht die ureigene Seele von Bugatti. Es würde mich reizen, der Welt einmal zu zeigen, wie eine moderne Interpretation des Typ 35 aussieht.

Und wie sehen das Ihre Kunden?

Anscheidt: Die lieben ihren Chiron wegen seiner Ambivalenz zwischen souveräner eleganter Markanz und extrem performantem Biest, seiner hochwertigen Materialgüte sowie seiner weltweiten Exklusivität. Aber es gibt auch diejenigen Bugattisti, die erwarten, dass es einen ganz anderen Performance-Ansatz für unsere Marke geben könnte.

had even the slightest chance. However, they suddenly wanted to build the world's best car all around. With the biggest trunk and with the greatest headroom. I felt this concept was a mistake – and was pushed aside. Bugatti Design was briefly headed by Luc Donckerwolke. In the end, the Galibier was one and a half meters longer than the show car, not wider, but significantly taller. A melon on wheels. That is when Walter de Silva asked me to come up with a Plan B. I was to think about what a Veyron successor might look like. I went to Italy for three months and finished designing the Chiron. After all, sketches already existed. Piëch asked me in Geneva: Is something going awry with the Galibier? I replied to him: I believe there are too many cooks involved. When he stopped by on May 1, 2012, I still remember it quite distinctly; sparks were flying. I had never seen anything like it before. His verdict about the Galibier: Who will want to put this monster in their garage? I was then asked to present the Chiron as a model. And Piëch decided then and there: That is the new Bugatti.

What comes next?

Anscheidt: *There is a concept for a car that offers a bit more daily practicality. Bugatti needs a second pillar. Personally, I even believe it should be three. We must not forget where the roots of Bugatti are. You know where my heart is. I practically grew up on the racetrack thanks to my father. I also have my dad's motorsport genes. There are so many people who appreciate the Chiron as a product and who say, what you are doing with this car is totally incredible, you're in a league of your own with it. But it is not really the lightweight sports car that one would like to see from you in keeping with the philosophy of Ettore Bugatti. Many do not recognize Bugatti's intrinsic soul in the Chiron. I would love to show the world what a modern interpretation of the Type 35 looks like.*

And how do your customers see this?

Anscheidt: *They love their Chiron because of its ambiguity between superior elegant distinctiveness and extremely high-performing beast, its high-end material quality as well as its worldwide exclusivity. But there are also those Bugattisti who expect that there might be an entirely different performance approach for our brand.*

VORSTELLUNG PRESENTATION

BUGATTI EB CHIRON 18.3





Star der IAA 1999: Der Bugatti EB 18.3 Chiron, benannt nach Louis Chiron, GP-Sieger und Bugatti-Werksfahrer

Star of the IAA in 1999: The Bugatti EB 18.3 Chiron, named after GP winner and works driver Louis Chiron



Gediegener Luxus: Fein poliertes Aluminium und sauber verarbeitetes Leder bestimmen das Interieur. Der Schalthebel wird in einer offenen Kulisse geführt

Tasteful luxury: Finely polished aluminum and superbly finished leather characterize the interior. The shifter moves in an open gate



Als Motoren noch stolz gezeigt wurden: Der 18-Zylinder arbeitet hinter den Passagieren

*When engines were still displayed proudly:
The 18-cylinder engine does its work behind the passengers*



Die Anzahl der Konzeptautos, die der Volkswagen-Konzern in den letzten Jahren geschickt vor den Augen einer großen Öffentlichkeit platziert hat, vermehrt sich ähnlich schnell wie die Zahl der Zylinder, die unter den Hauben dieser Show-Cars der Marken Bentley und Bugatti stecken.

Nachdem VW bereits Frühjahr 1999 auf dem Genfer Autosalon mit dem 16-Zylinder-Sportwagen Bentley Hunaudières Visionen für die Zukunft des britischen Luxuswagenherstellers entwickelte, richten sich die Blicke auf der IAA in Frankfurt auf die ehemals im elsässischen Molsheim angesiedelte Tochter mit dem wohlklingenden Namen Bugatti.

Innerhalb eines Jahres werden hier bereits zum dritten Mal Träume geweckt: Nach dem Coupé EB 118 (Pariser Autosalon, Oktober 1998) und der viertürigen Luxuslimousine EB 218 (Genfer Autosalon im März 1999) rückt mit dem Zweisitzer EB 18.3 wieder eine Studie ins Rampenlicht, deren Serienfertigung allerdings bis 2002 realisiert werden soll. Wo Licht ist, ist auch Schatten, und so bleibt dem Betrachter angesichts des flach auf der Straße kauernenden Sportwagens 18.3 nur die nüchterne Erkenntnis, dass der Bugatti-Geist, der EB 118 und 218 immerhin noch spürbar umwehte, langsam zum lauen Lüftchen verkommt.

Der Wind weht aus Wolfsburg, und zwar mit Sturmstärke. Das beweist schon die Tatsache, dass fürs Styling nicht allein Giorgio Giugiaro verantwortlich zeichnet, sondern Sohn Fabrizio in Zusammenarbeit mit dem VW-Design unter Leitung von Hartmut Warkuß. Die Formensprache des 18.3 ist deshalb deutsch, durchsetzt mit einigen Originalzitatzen. Der berühmte Hufeisen-Grill zum Beispiel, der Scheitel, der sich wie beim legendären Typ 57 Atlantic über die gesamte Karosserie zieht, oder die aus zwei Hälften zusammengenieteten und auf Doppelholmen angebrachten Außenspiegel erinnern an das Werk von Firmengründer Ettore Bugatti, der 1947 starb.

Nicht jedoch die Technik, denn die stammt von VW. Schon die Zusatzbezeichnung Chiron in Erinnerung an den erfolgreichen Bugatti-Grand-Prix-Piloten der zwanziger und dreißiger Jahre, Louis Chiron, lässt ahnen, dass es sich hier um einen echten Sportwagen handelt. Das Potenzial ist zweifellos vorhanden, denn einmal mehr kommt hier nach EB 118 und EB 218 der direkteinspritzende 18-Zylinder mit 6,3 Liter Hubraum, 555 PS Leistung und 650 Newtonmeter Drehmoment zum Einsatz. Jener Motor also, der wie die Vierzylinder in Lupo, Polo und Seat Arosa auf der VW-Motorenreihe EA 111

The number of concept cars cleverly placed in front of the eyes of a wide public by VW Group in recent years is multiplying at a similar pace as the number of cylinders that are under the hood of these show cars from the Bentley and Bugatti brands.

After VW already developed visions for the future of British luxury car manufacturer with the 16-cylinder sports car Bentley Hunaudières at the Geneva Motor Show in spring 1999, the eyes at the IAA in Frankfurt are on the subsidiary formerly located in the Alsatian town of Molsheim with the melodious name Bugatti.

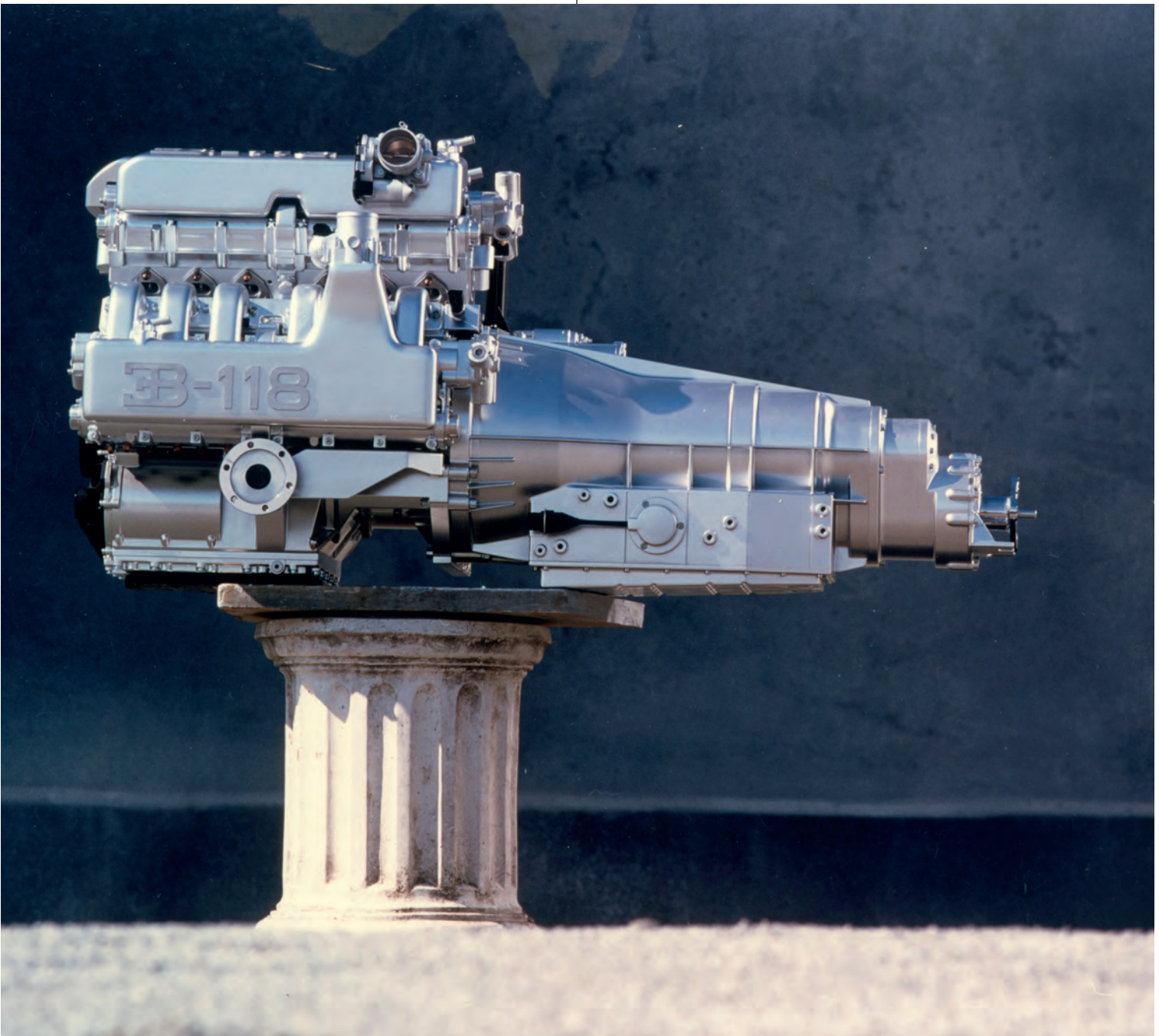
This is already the third invitation to dream in the span of a year: Following the EB 118 coupe (Paris Motor Show, October 1998) and the four-door luxury sedan EB 218 (Geneva Motor Show in March 1999), the spotlight is now on the two-seat EB 18.3 concept car. However, this one is supposed to go into series production by 2002. There's no light without shadow and consequently anyone looking at the 18.3 sports car crouching low to the ground will come to the sobering realization that there is not much left of that Bugatti spirit that still noticeably permeated the EB 118 and 218.

The new spirit comes from Wolfsburg, and it is a strong spirit indeed. This is evidenced alone by the fact that its styling was not the sole responsibility of Giorgio Giugiaro, but rather was in the hands of son Fabrizio in cooperation with VW Design headed by Hartmut Warkuß. That's why the design idiom of the 18.3 is German, interspersed with some original citations. The famous horseshoe grille, for example, the central fin that runs the length of the entire body as it did on the legendary Type 57 Atlantic or the side mirrors riveted together from two halves and mounted on dual stems are reminiscent of the work of company founder Ettore Bugatti, who passed away in 1947.

The technology, however, is not, because it comes from VW. The byname Chiron in remembrance of successful Bugatti Grand Prix driver Louis Chiron from the 1920s and 1930s suggests that this here is a real sports car. It definitely has the potential, because like the EB 118 and EB 218, it is powered by the direct-injection 18-cylinder engine with a displacement of 6.3 liters, an output of 555 hp and 650 Newton meters of torque. Thus, the same engine that like the four-cylinders in the Lupo, Polo and Seat Arosa is based on the VW's EA 111 engine series. A small bore pitch of 82 millimeters and a cylinder arrangement in W configuration (three cylinder banks with six cylinders and a bank angle of 60 degrees each) with center

Kompaktes Kraftpaket: Der 18-Zylinder wurde aus drei Sechszylinder-Bänken zusammengesetzt

Compact power pack: The 18-cylinder engine was assembled from three six-cylinder banks



basiert. Ein kleiner Zylinderabstand von 82 Millimetern und eine Zylinderanordnung im W-Format (drei Zylinderbänke mit je sechs Zylindern stehen in einem Winkel von jeweils 60 Grad zueinander) mit Mittelabtrieb ermöglichen ein sehr kompaktes Format. Geändert hat sich allerdings gegenüber den vorausgegangenen Studien die Einbaulage.

Das weitgehend frei liegende, ästhetisch gestylte Triebwerk schimmert hinter den Sitzen – gut einsehbar durch eine Öffnung des Daches, in dessen unterem Ausschnitt sich ein zweistufig ausfahrbarer Heckspoiler befindet. Durch eine senkrecht stehende Heckscheibe können selbst die Passagiere von innen einen Blick auf die mächtige Potenzpille werfen. Das Gefühlsleben wird der 18.3 zweifellos beeinflussen, wenn er auf die Straße kommt: Die theoretische Höchstgeschwindigkeit soll schließlich weit über 300 km/h liegen – ein Wert, der bei manchem Sportwagen-Enthusiasten den Blutdruck in ungesunde Höhe treiben dürfte.

Die Kraftübertragung erfolgt über eine hydraulisch betätigte Kupplung an ein Fünfgang-Schaltgetriebe, das wiederum die Power an alle vier Räder weiterleitet. Dass der Höhenflug im 18.3 nicht mit einem Drei-Liter-Verbrauch pro 100 Kilometer à la Lupo TDI zu machen ist, liegt auf der Hand. Dank dem 120-Liter-Tank dürfte der Rausch der Sinne aber nicht allzu oft durch eine harte Landung an der Tankstelle unterbrochen werden. Für optimale Fahreigenschaften sollen neben permanentem Allradantrieb, langem Radstand (2,65 Meter) und breiter Spur auch mächtige 20-Zoll-Räder in Verbindung mit Vorderreifen der Dimension 265/30 und 335/30er-Hinterreifen sorgen.

High Tech im Überfluss – dieses Bestreben spiegeln auch eine aus Carbonfiber bestehende Außenhaut und hoher Aluminiumeinsatz im Innenraum des Zweisitzers wider. Das edle Material glänzt in den Türen, im Vier-Speichen-Lenkrad und im Instrumententräger, der in die Lenksäule integriert ist. Gestartet wird mit Schlüssel und separatem Starterknopf, die sich beide auf der Mittelkonsole befinden. Mitreisende, die dem Beschleunigungspotenzial nicht Glauben schenken wollen, können mit einem mechanischen Chronografen die Zeit nehmen. Er sitzt in der Schalttafel auf der Beifahrerseite und ist herausnehmbar. Die Lederausstattung im Innenraum wird wie die Außenhaut von der klassischen Bugatti-Farbe Blau geprägt – hoffentlich ein Symbol dafür, dass VW nicht nur die Farbe, sondern auch die Tradition der französischen Nobelmarke wieder aufleben lässt.

output shaft make a very compact package possible. However, what did change from the earlier concept cars was the installation.

The largely exposed and aesthetically styled engine shimmers behind the seats – nicely visible through an opening in the roof whose lower section houses a two-stage retractable rear spoiler. A vertical rear window provides the passengers a view of the mighty potency pill as well. The 18.3 will definitely have an impact on the emotional life when it hits the roads. After all, the theoretical top speed is supposedly far beyond 300 km/h – a figure that is likely to raise the blood pressure of some sports car enthusiasts to unhealthy levels.

The power is sent via a hydraulically actuated clutch to a five-speed manual transmission, which in turn sends it on to all four wheels. It is obvious that the premium performance in the 18.3 cannot be achieved with the 80 mpg fuel economy of a Lupo TDI. However, thanks to the tank that holds 120 liters, the thrills are unlikely to be interrupted too often by a stop at the gas station. In addition to permanent all-wheel drive, a long wheelbase (2.65 meters) and a wide track, massive 20-inch wheels in conjunction with front tires of size 265/30 and size 335/30 rear tires also are supposed to provide optimal handling.

Hi-tech galore – this aspiration is likewise reflected in the carbon-fiber outer skin and extensive use of aluminum in the interior of the two-seater. The classy material shines in the doors, in the four-spoke steering wheel and in the instrument panel, which is integrated into the steering column. The 18.3 is started with a key and a separate starter button, both located on the center console. Fellow travelers unwilling to believe the acceleration potential can time the car's performance with a mechanical chronograph. It sits in the center stack on the passenger's side and is removable. The classic Bugatti blue dominates the leather appointments as it does the exterior. Hopefully a symbol that indicates that VW is reviving not only the color, but also the tradition of the French luxury brand.

VORSTELLUNG

PRESENTATION

BUGATTI EB VEYRON 18.4



**Zitiert klassische Bugatti-Elemente:
Veyron-Studie mit hufeisenförmigem Kühlergrill
und der Lackierung in zwei Blautönen**

*Cites classic Bugatti elements:
Veyron concept car with horseshoe radiator grille
and two-tone blue paintwork*





**Sachlich wie einst: Die Rundinstrumente
liegen genau im Blickfeld des Piloten**

*Functional as in the days of old: The round
gauges are exactly in the driver's field of vision*



1 Fein poliert: Aluminiumrad im 20 Zoll-Format, **2** Von Piëch favorisiert: Die Bugatti-Studie Veyron, **3** Klassische Materialien: Das Passagierabteil ist eine Orgie aus feinstem Leder und poliertem Aluminium, **4** Ergonomisch perfekt: Der Schalthebel auf der Mittelkonsole

1 Finely polished: Aluminum wheel with 20-inch diameter, *2* Favored by Piëch: The Bugatti Veyron concept car, *3* Classic materials: The passenger compartment is an orgy of the finest leather and polished aluminum, *4* Perfect ergonomics: The shifter on the center console



Der Anlasser dreht nur kurz durch, mit jenem hochfrequenten Singen, das der Kenner als typisches Merkmal italienischer Vielzylindermaschinen kennt. Dann springt der mächtige Mittelmotor, der seine oberen Extremitäten ungeniert ins Freie reckt, spontan an und verfällt in einen stabilen Leerlauf.

Eine bunte Mischung mechanischer Geräusche verkündet, dass sich im Triebwerk der Bugatti-Studie EB Veyron 18.4 ein ungewöhnlich reges Innenleben entfaltet. Drei in W-Form angeordnete Sechszylinderbänke ergeben die bisher bei einem Personenwagenmotor noch niemals erreichte Zylinderzahl 18. Sechs Nockenwellen öffnen eine Schwadron von 72 Ventilen.

Höchst komplizierter Maschinenbau also, der bei weiterer Entwicklung noch durch Schaltsaugrohre und Nockenwellenverstellung ergänzt werden soll. Denn der 18-Zylinder, der bei der Studie Veyron seine Kraft über ein knöchiges Lamborghini-Fünfganggetriebe an alle vier Räder weitergibt, gehört nicht zu den leicht erziehbaren Kindern, obwohl er grundsätzlich auf einem Serienmotor aufbaut. Die Basis bildet der kleine Viertventil-Vierzylinder mit der Entwicklungsnummer EA 111 beziehungsweise die davon abgeleitete Dreizylinder-Version.

Sechs solcher Einheiten ergeben den W 18, bei dem die drei Zylinderreihen in einem Winkel von jeweils 60 Grad zueinander stehen. Das quadratische Hub-Bohrungs-Verhältnis (76,5 x 76,5 Millimeter) entspricht dem EA 111, woraus sich ein Gesamthubraum von 6,3 Litern errechnet. Der Teufel steckt im Detail: Im engen V der beiden rechten Zylinderreihen müssen der Auspufftrakt der mittleren sowie die Ansaugrohre der rechten Zylinderreihe untergebracht werden. Die beschränkten Platzverhältnisse sind nicht vorteilhaft für die Gestaltung der Atemwege. Problematisch erscheinen auch die aus der engen Nachbarschaft von Auspuff und Saugrohr resultierenden thermischen Verhältnisse. Im Bugatti Veyron gibt es aus diesem Grund ein schön gelochtes Abschirmblech, aber das wird wohl nicht reichen. Die Motorenbauer denken bereits über ein separates Kühlgebläse für diesen neuralgischen Punkt nach.

Sie müssen sich allerdings auch die Frage gefallen lassen, welche Vorzüge der W 18 gegenüber dem klassischen 60-Grad-Zwölfzylinder bietet. Liegen die womöglich nur im emotionalen, aber nicht im technischen Bereich? Beim 18-Zylinder, der auf dem Prüfstand mühelos die angestrebte Leistung von 555 PS bei 6800 Umdrehungen erreichen soll und bei 4000/min ein mächtiges Drehmoment von 650 Newtonmetern entwickelt, entspricht nämlich der Zündabstand zwischen den

The starter motor spins only briefly and produces that high-frequency whine that the connoisseur knows to be a typical feature of Italian engines with lots of cylinders. Then the massive mid-engine, whose upper extremities are brazenly exposed, fires up and settles into a stable idle.

A colorful mixture of mechanical noises announces that the inner workings of the engine of the Bugatti EB 18.4 Veyron concept car go about their business in an unusually lively manner. Three six-cylinder banks arranged in the shape of a W result in 18 cylinders, a number never before achieved in a passenger car engine. Six camshafts open a squadron of 72 valves.

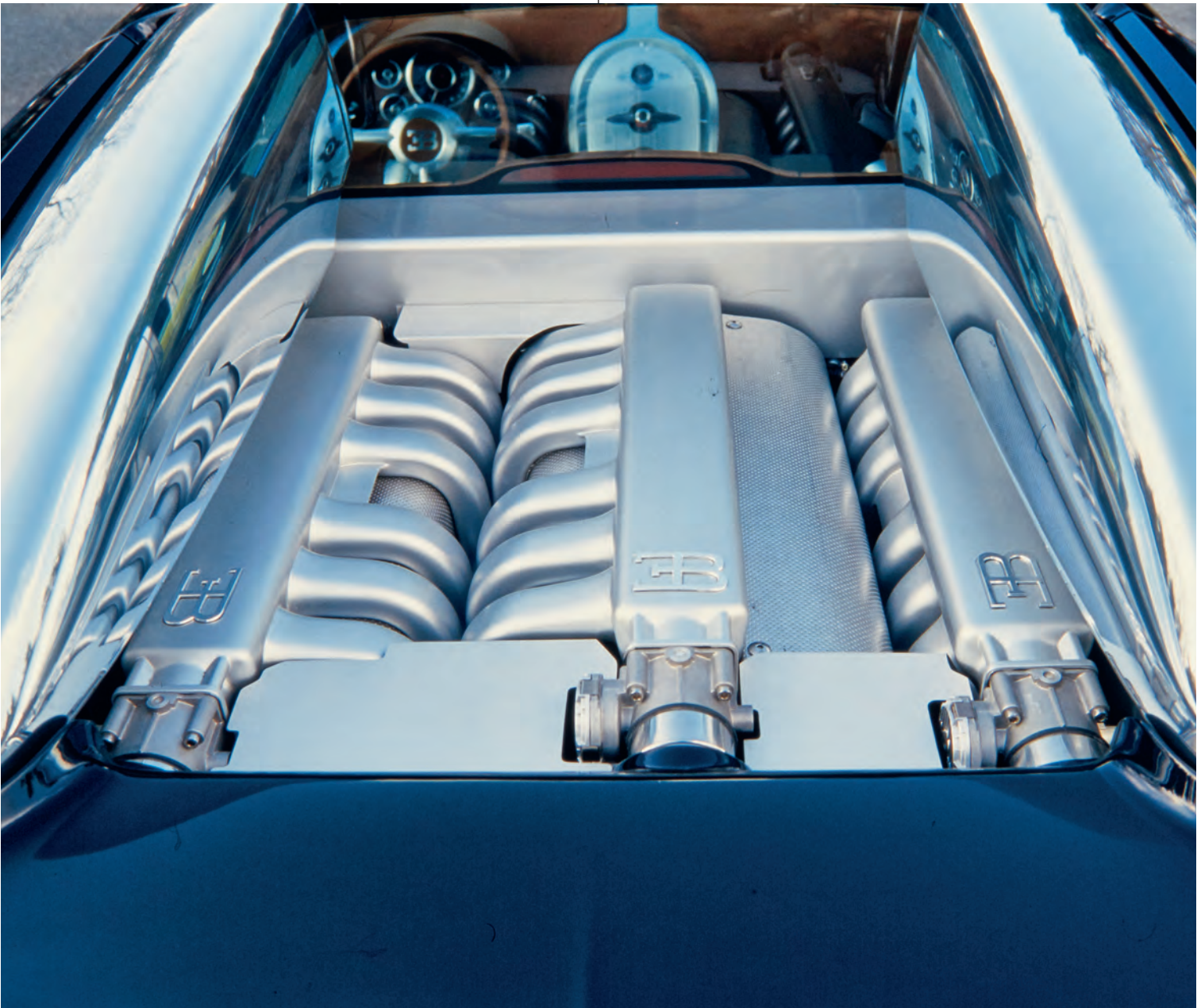
Hence, highly complicated machine construction, which is slated to be complemented with variable intake manifolds and adjustable camshafts during the course of further development. That is because the 18-cylinder, which in the Veyron concept car sends its power to all four wheels via a clunky Lamborghini five-speed transmission, is not one of those easy-to-train offsprings even though basically it builds on a production engine. The basis is provided by the small, four-valve four-cylinder with engineering code EA 111 or rather the three-cylinder version derived thereof.

Six such units yield the W 18, in which the three cylinder banks are at an angle of 60 degrees to each other. The square ratio of bore to stroke (76.5 x 76.5 millimeters) corresponds to the EA 111, which results in a computed total displacement of 6.3 liters. The devil is in the details: The exhaust manifold of the center cylinder bank and the intake manifolds of the right-hand cylinder bank have to be accommodated in the narrow V of the two right-hand cylinder banks. The limited space is not beneficial to designing the air passages. The thermal conditions resulting from the close proximity of the exhaust and intake manifold seem problematic as well. For that reason, the Bugatti Veyron has a beautifully perforated heat shield, but that probably won't be enough. The engine builders are already considering a separate cooling fan for this trouble spot.

However, they also cannot evade the question what advantages the W 18 offers over a conventional 60-degree twelve-cylinder. Are they maybe only emotional and not technical? In the 18-cylinder, which is said to effortlessly achieve the target output of 555 hp at 6,800 rpm and produces a massive torque of 650 Newton meters at 4,000 rpm, the firing intervals between the individual cylinders are exactly the same as in a V12. Firing takes place in two cylinder banks simultaneously,

**Auf eine Motorabdeckung
wurde verzichtet: Der 18-Zylinder
ragt ungeniert ins Freie**

*No engine cover: The 18-cylinder is
brazenly exposed*



einzelnen Zylindern exakt einem V12. Auf zwei Zylinderbänken wird gleichzeitig gezündet, das Laufverhalten ist also einem Zwölfzylindermotor gleichwertig. Der W 18, bei dem je drei Pleuel auf einem Kurbelwellenzapfen sitzen, läuft voll ausgeglichen, ohne die Laufkultur beeinträchtigende Massmomente. Genau wie ein V12.

Noch nicht einmal die mögliche Zylinderabschaltung liefert überzeugende Argumente. Wird eine Zylinderbank stillgelegt, bleibt zwar immer noch ein V12 übrig. Beim Zwölfzylinder arbeitet lediglich ein Reihensechszylinder, der aber ebenfalls voll ausgeglichen ist.

Einem 16-Zylinder hat Piëch schon bei Porsche das Laufen beigebracht. Da darf es ruhig noch etwas mehr sein, wenn es um die Auferstehung einer legendären Marke geht, deren Autos ein ebenso einzigartiger Nimbus umgibt wie ihren Schöpfer. Der Wunsch, mit dem Zauberer von Molsheim in einem Atemzug genannt zu werden, darf dem ehrgeizigen Piëch getrost unterstellt werden. Die Männer um Piëch wissen um die Schwierigkeit dieser Aufgabe so gut wie der Chef selbst. Die erste Studie eines Mittelmotor-Bugatti (EB Chiron 18.3), die Giorgio Giugiaro zeichnete, genügte den Ansprüchen nicht. Zu normal, zu ähnlich all den anderen Mittelmotor-Sportwagen dieser Welt.

Der EB Veyron 18.4 entstand deshalb im VW-Design. „Wir haben uns, ich glaube mit Erfolg bemüht, etwas Eigenständiges zu schaffen“, sagt dessen Chef Hartmut Warkuß. Stimmt. Der Veyron bezieht seine Wirkung nicht nur aus bugattispezifischen Zutaten wie dem hufeisenförmigen Kühlergrill und der in zwei unterschiedlichen Blautönen gehaltenen Lackierung. Er entfernt sich vom üblichen Mittelmotor-Stil durch die extrem kurzen Karosserie-Überhänge, aber auch durch die Kompaktheit seiner Dimensionen. Die Studie ist mit 4,38 Meter so lang wie ein VW Bora. Zwei Meter Breite und 1,2 Meter Höhe schaffen Proportionen, die eindrucksvoll zur Geltung kommen, wenn der Bugatti im Rückspiegel auftaucht. Dennoch nimmt die Flunder auf praktische Bedürfnisse Rücksicht. Der Einstieg fällt leicht, die Sichtverhältnisse sind gut. Sogar ein Kofferraum, der mehr zu fassen vermag als Zahnbürste und Kreditkarte, konnte realisiert werden. Wird er so gebaut? Noch ist das Spiel offen. VW-Chef Piëch macht kein Hehl daraus, dass ihm von allen gezeigten Bugatti-Studien der Veyron am liebsten ist.

which means the smooth running is on par with that of a twelve-cylinder engine. The W 18, in which three connecting rods sit on each of the crankpins, runs fully balanced without any inertia forces that would impair the smooth running. Just like a V12.

Not even the possible cylinder deactivation provides convincing arguments. True, when one of the cylinder banks is shut down, that still leaves a V12. In a twelve-cylinder, only one straight six is still running then. However, it is fully balanced as well.

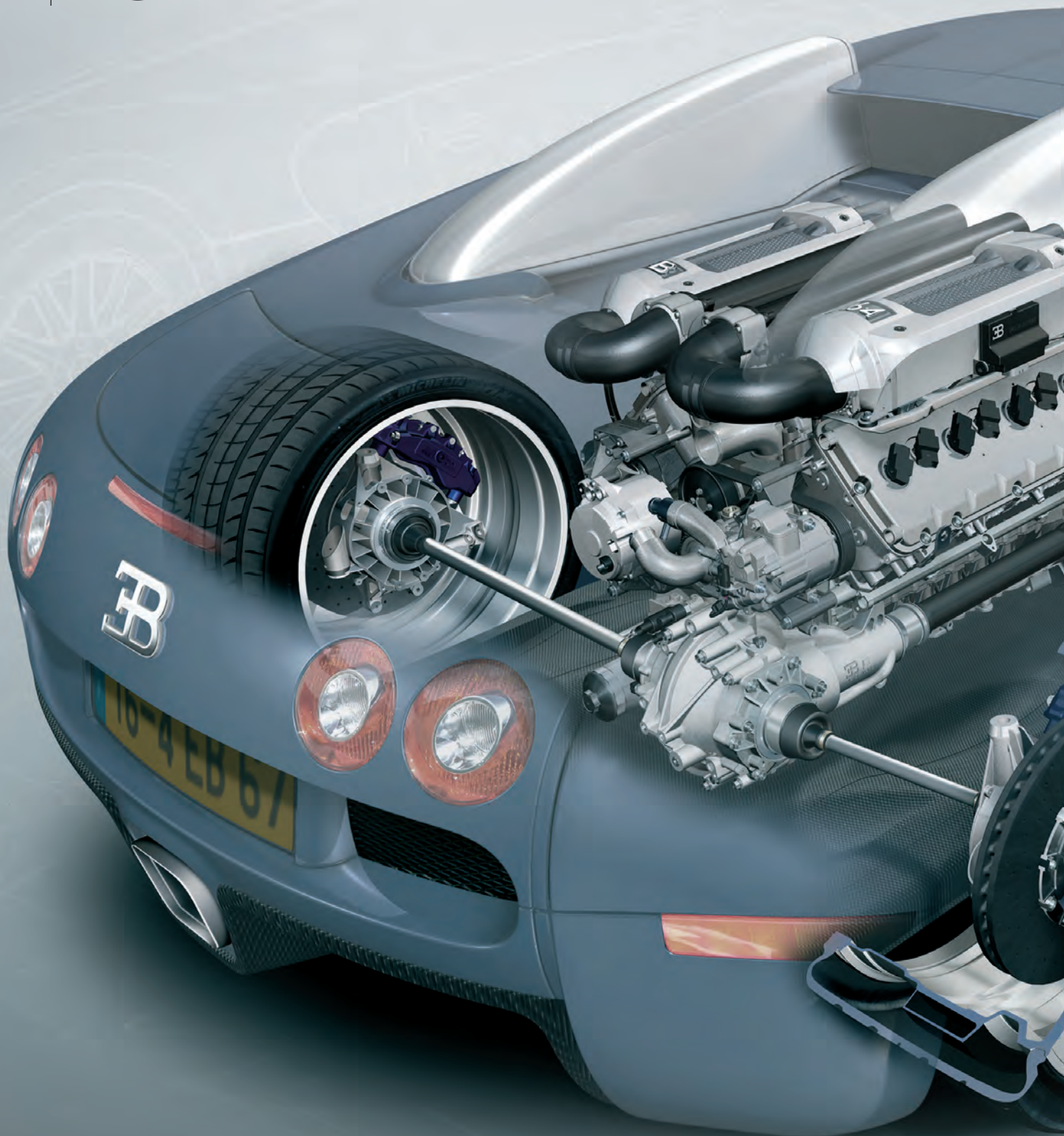
Piëch has already gotten a 16-cylinder to run like clockwork at Porsche. So there ought to be at least a couple more when it comes to the resurrection of a legendary brand whose cars are surrounded by an aura that is as unique as that of its creator. One can safely assume that the ambitious Piëch feels the desire to be mentioned in the same sentence as the magician from Molsheim. The people around him know how difficult this job is just as well as the boss does himself. The first concept car of a mid-engine Bugatti (EB 18.3 Chiron), which was designed by Giorgio Giugiaro, did not live up to the requirements. Too normal, too much looking like all the other mid-engine sports cars of this world.

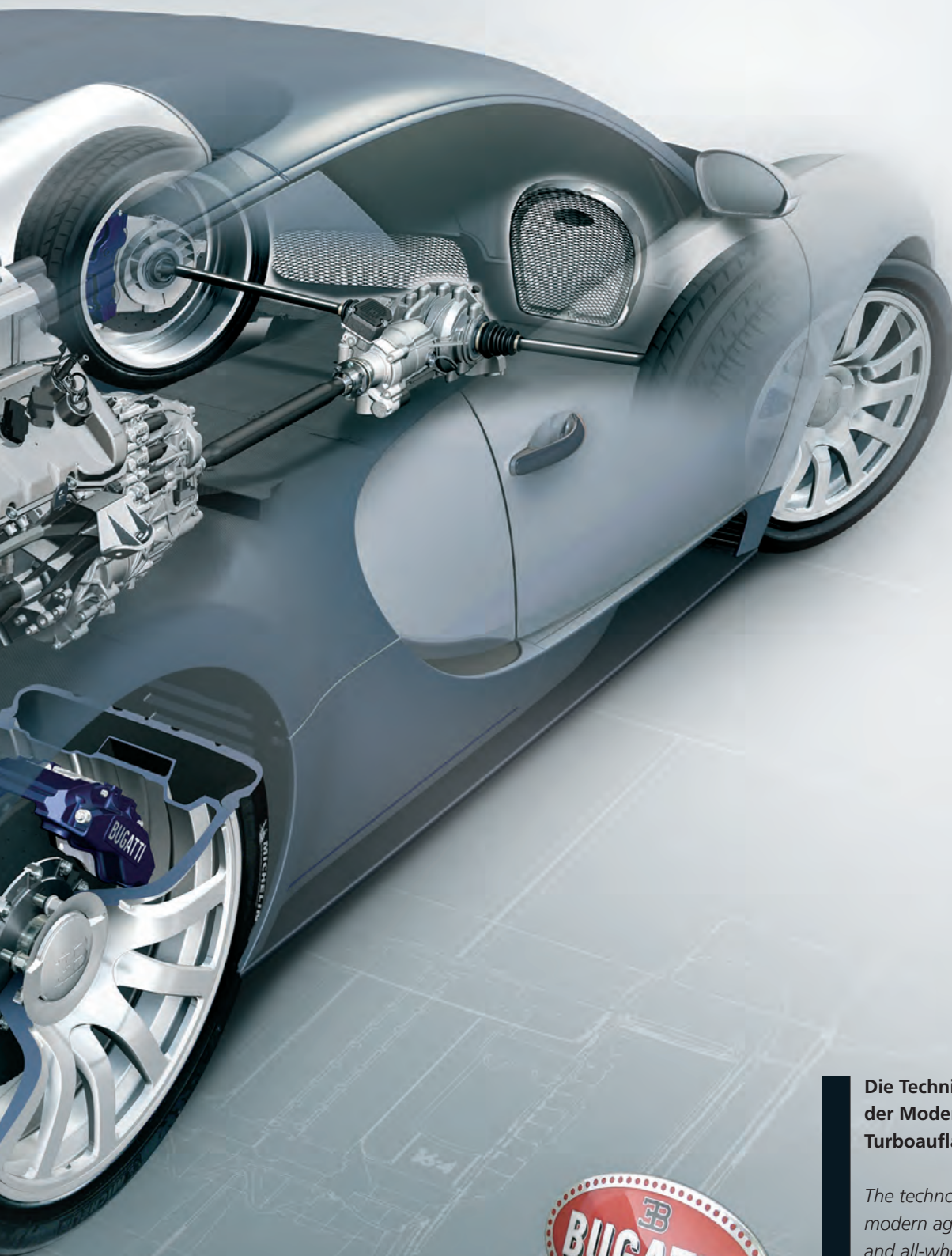
That is why the EB 18.4 Veyron was created in the VW design division. "I believe we successfully endeavored to create something different," says its boss Hartmut Warkuß. True. The Veyron draws its effect not only from the ingredients specific to Bugatti such as the horseshoe radiator grille and the two-tone blue paintwork. It distances itself from the usual mid-engine style with its extremely short body overhangs and its compact dimensions. The concept car measures 4.38 meters in length and thus is the same length as a VW Bora. A width of two meters and a height of 1.2 meters create proportions that develop their impressive full effect when the Bugatti appears in the rearview mirror. Nonetheless, the flounder also shows consideration for practical needs. It is easy to get in and the sight lines are good. It even has a trunk that holds more than a toothbrush and credit card. Will it be built like this? That is still up in the air. VW-Chef Piëch makes no secret that of all the presented Bugatti concept cars it is the Veyron he likes best.

TECHNIK

TECHNOLOGY

POWERPLAY



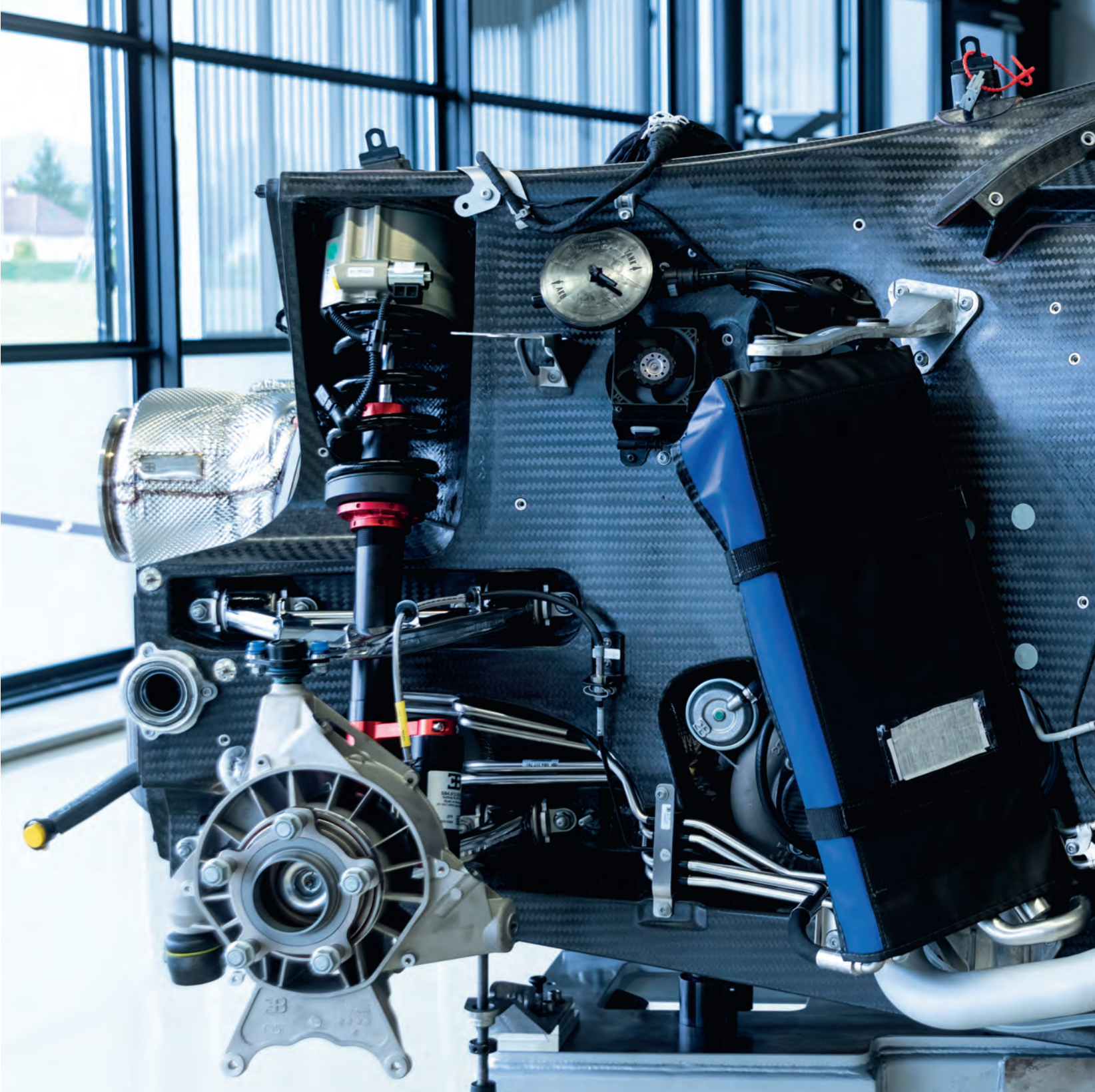


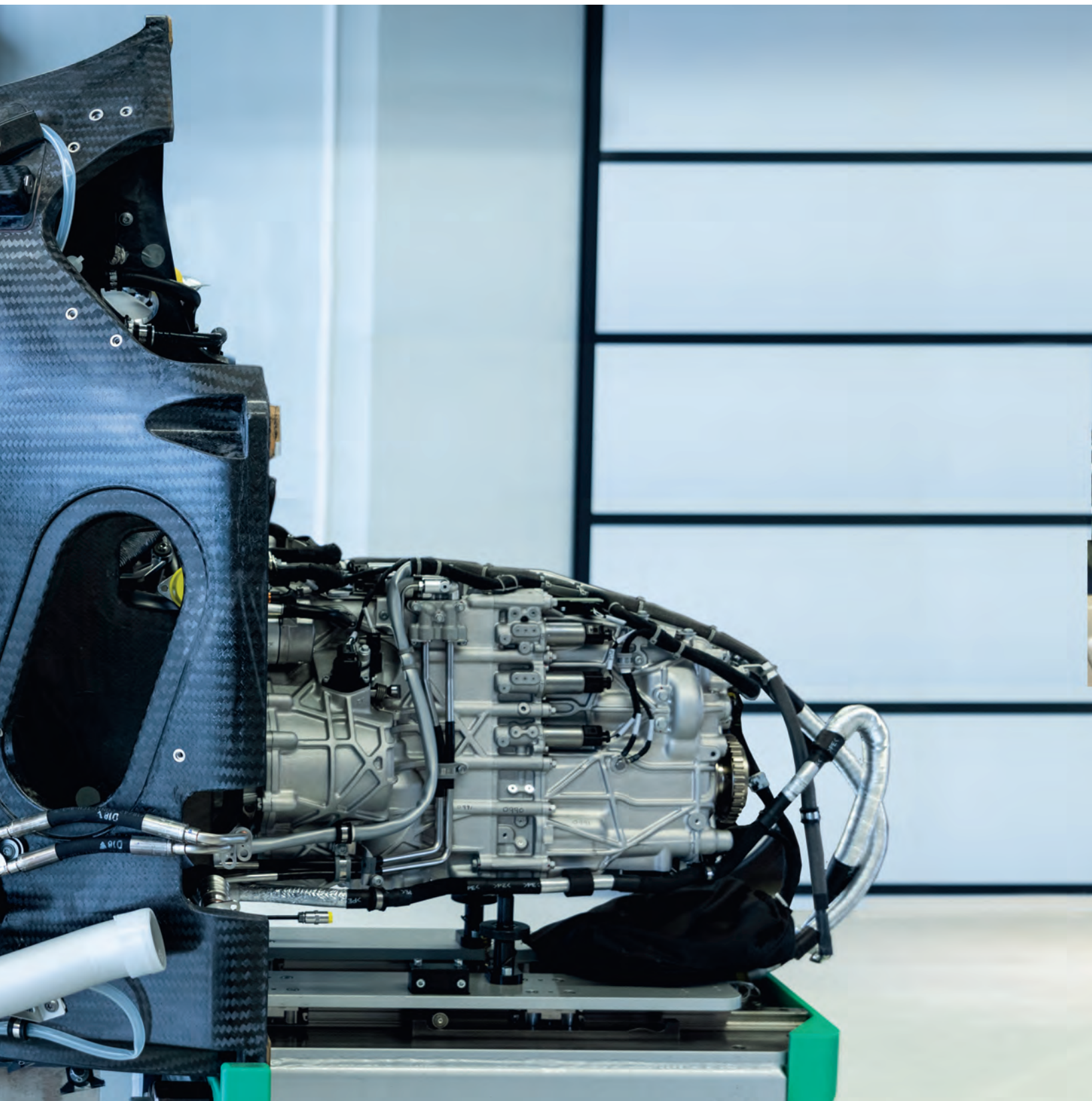
**Die Technik für den Bugatti
der Moderne: 16 Zylinder,
Turboaufladung und Allradantrieb**

*The technology for the Bugatti of the
modern age: 16 cylinders, turbocharging
and all-wheel drive*

**Das Powerpaket: Motor und
Siebengang-Getriebe wiegen
620 Kilogramm**

*The power pack: Engine and seven-speed
transmission weigh 620 kilograms*





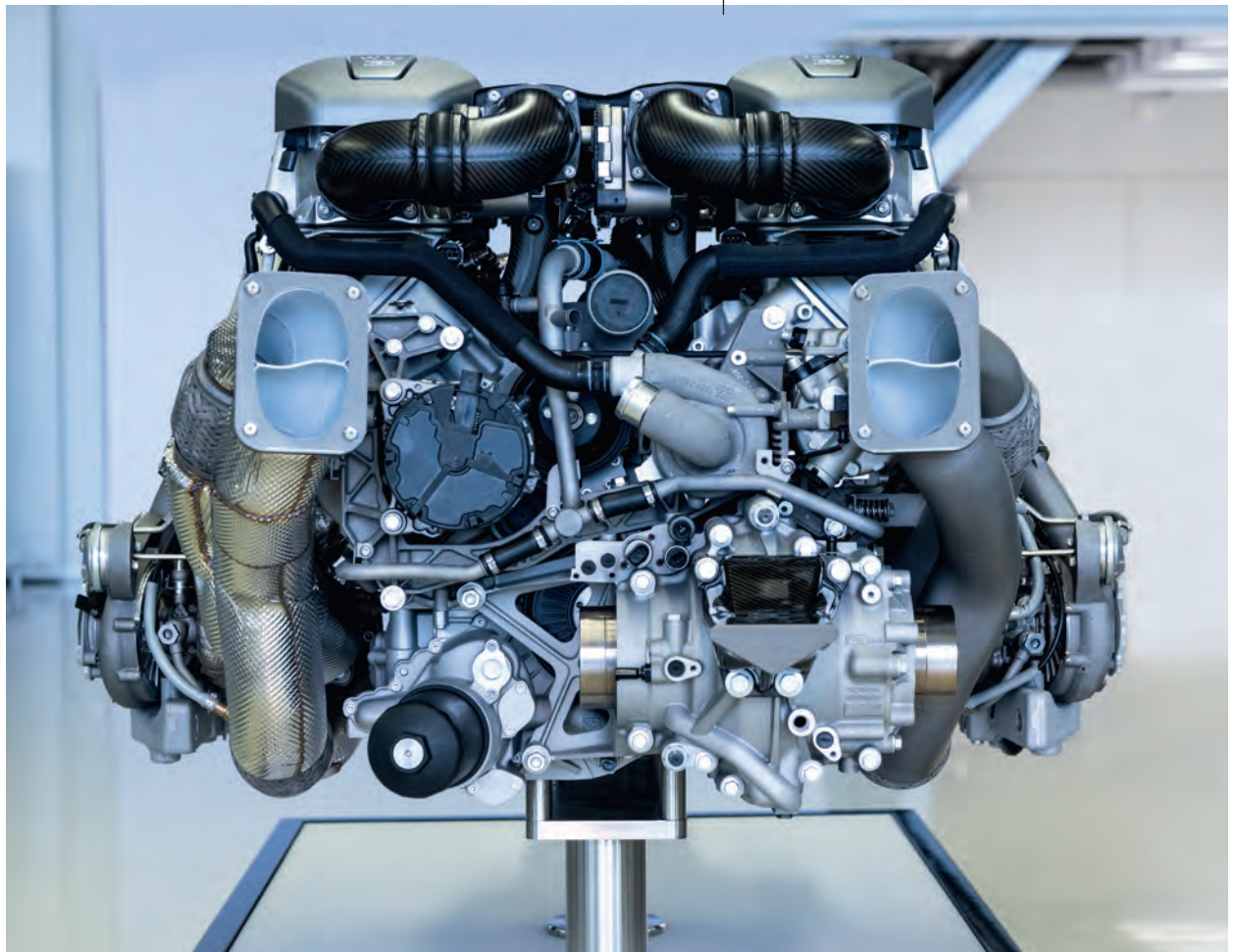
Leichtgewicht: Das Passagierabteil aus kohlefaserverstärktem Kunststoff wiegt 110 Kilogramm

Lightweight: The passenger compartment made from carbon fiber reinforced polymer weighs 110 kilograms



Kraftprotz: 16 Zylinder, acht Liter Hubraum, vier Turbolader und mittlerweile 1600 PS

Powerhouse: 16 cylinders, eight liters displacement, four turbochargers and now 1,600 hp



Ferdinand Piëch war bekannt für seine aberwitzigen Technik-Grenzgänge. Bei Bugatti verdichtete sich diese Gratwanderung in zwei Kennzahlen: Der neue Bugatti unter Volkswagen-Regie sollte 1000 PS stark und über 400 km/h schnell werden.

„Das gesamte Projekt war eine einzige Herausforderung“, erinnert sich der ehemalige Bugatti-Präsident Wolfgang Dürheimer. Es gab keine Prüfstände für diese Wahnsinnsleistungen. Es gab kein Getriebe für das Monster-Drehmoment. Es gab keine Aerodynamik-Erfahrungen für Geschwindigkeitsregionen, in die der neue Bugatti vorstoßen sollte – noch nicht einmal in der Formel 1. ESP war natürlich von Beginn an vorgesehen. Niemand hatte allerdings je ein ESP für Tempi weit jenseits von 300 km/h appliziert. Auch ein geeignetes Gelände dafür fehlte. Deshalb fand die Abstimmung auf einem Salzsee in den USA statt.

Es hat lange gedauert. Spötter behaupteten gar, der Bugatti Veyron 16.4 würde nach seiner Karriere als Showstar direkt ins Museum wandern. Aber dafür gab es am Ende einen Sportler der Superlative. Der Veyron ist bereits Star in jedem Auto-Quartett. So wird der Chiron Super Sport 300+ mit nunmehr 1600 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von über 490 km/h wohl schwer zu toppen sein.

Dafür ist ein Technik-Paket nötig, das nur mit Mühe unter der eleganten Kunststoff-Bepankung unterzubringen ist. Kernstück ist ein acht Liter großer und 500 Kilogramm schwerer 16-Zylinder. Eigentlich ein Ersatztriebwerk. Denn wäre es nach den Plänen des Bugatti-Ziehvaters Ferdinand Piëch gegangen, dann wäre der Veyron von einem 18-Zylinder-Motor angetrieben worden. Der sollte in der Realität aber nicht funktionieren. Der 6,3 Liter große Motor hatte drei Zylinderbänke in W-Form. Thermische Probleme und die für den 400-km/h-Run nicht ausreichende Leistung von 555 PS führten zu einem Strategiewechsel.

In Serie ging der Veyron mit einem 16-Zylinder-Motor, zusammengesetzt aus zwei Achtzylinderbänken, die sich in einem Winkel von 90 Grad gegenüberstehen. Vier Turbolader und ein Hubraum von acht Litern sorgen mittlerweile für eine Leistung von 1600 PS und ein Mörderdrehmoment von 1600 Newtonmetern.

Für die Wucht, die hier an der Kurbelwelle zerrt, musste erst einmal ein Getriebe konstruiert werden. In England bei Ricardo entstand ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Geschaltet wird praktisch zwischen den beiden Passagieren, die davon eigentlich nichts merken sollen. Die Gangwechsel erfolgen nämlich in 150 Millisekunden und ohne Zugkraftunterbrechung. Für Schmierung und Schaltung sind nicht weni-

Ferdinand Piëch was known for walking the technological tightrope. At Bugatti, this technological balancing act was condensed into two key figures: The new Bugatti under Volkswagen's direction was to produce 1,000 hp and reach a top speed of over 400 km/h.

“The entire project was one big challenge,” recalls former Bugatti president Wolfgang Dürheimer. There were no test benches for these titanic performance figures. There was no transmission for the monster torque. Nobody had any aerodynamics experience in the speed territories into which the new Bugatti was to foray – not even in Formula 1. The car was of course supposed to be equipped with ESP from the start. However, nobody had ever calibrated an ESP for speeds far north of 300 km/h. There also were no suitable proving grounds. That is why the calibration took place on a salt lake in the USA.

It took a long time. Naysayers even claimed the Bugatti 16.4 Veyron would be consigned to the museum right after the end of its career as a show star. However, the result was a sports car of superlatives in the end. While the Veyron is already the star in every deck of car quartet cards today, the Chiron with now 1,600 hp and a top speed of over 400 km/h will certainly be hard to top.

This requires a technology package that can only be accommodated under the elegant plastic skin with difficulty. The centerpiece is an eight-liter, sixteen-cylinder engine weighing 500 kilograms. Actually a fallback engine. The reason being that if things had gone according to the plans of Bugatti mentor Ferdinand Piëch, an 18-cylinder engine would have powered the Veyron. However, it turned out not to work in real life. The 6.3-liter engine had three cylinder banks arranged in the shape of a W. Thermal problems and an output of 555 hp, not enough for the 400-km/h run, resulted in a strategy change.

The Veyron went into production with a 16-cylinder engine, put together from two eight-cylinder banks facing each other at an angle of 90 degrees. Four turbochargers and a displacement of eight liters provide an output of now 1,600 hp and 1,600 Newton meters of torque.

The vehement forces yanking on the crankshaft here first required designing a proper transmission. A seven-speed dual-clutch transmission was developed in England at Ricardo. The gears are shifted practically between the two passengers who actually should not notice anything at all. That is because the gear changes take just 150 milliseconds and happen without any interruption of tractive force. The gearbox holds no less than ten liters of special oil for lubrication and effecting

- 1 Verzögert in zehn Sekunden von 400 auf null: Carbon-Bremsscheibe**
2 Stemmt bis zu 1600 Newtonmeter Drehmoment: Kurbelwelle
3 Rolling Chassis: Der Chiron gestrippt

*1 Stops from 400 km/h in ten seconds:
Carbon brake disc*
*2 Heaves up to 1,600 Newton meters
of torque: Crankshaft*
3 Rolling chassis: The Chiron stripped



ger als zehn Liter Spezialöl in der Schaltbox. Das Getriebe ist so üppig dimensioniert, dass es allein 120 Kilogramm auf die Waage bringt.

Leichtgewichte sind Veyron und Chiron mit knapp zwei Tonnen ohnehin nicht, eher muskelbepackte Schwergewichtler. Bei mittlerweile 1600 PS ist der Bugatti aber immer noch Klassenprimus unter den Supersportlern.

Den Spurt aus dem Stand bis 100 km/h soll der Franzose in weniger als 2,5 Sekunden bewältigen – ein Sturmloch, der nur mit Launch-Control und Allradantrieb zu bewältigen ist. Den permanenten Kraftfluss an alle Viere organisiert eine Haldex-Kupplung. Die Hinterachse steht dabei ständig unter Last, die beiden Vorderräder werden bei Schlupf blitzartig und automatisch zugeschaltet.

Damit das Kraftmonster bei seinen Tempo-Runs nie den Boden unter den Rädern verliert, gibt es drei Abtriebsstrategien. Phase eins: Die normale Fahrt erledigt der Sportler mit einer Bodenfreiheit von vorn 120, hinten 130 Millimetern, einem cw-Wert von 0,36 und ohne Heckflügel.

Die Phase zwei nennt sich Handling-Niveau. Sie tritt automatisch ab Tempo 200 ein, kann aber auch per Knopfdruck abgerufen werden. Das Auto senkt sich dann etwas ab (vorn 80 Millimeter, hinten 95), der Heckflügel wird hydraulisch ausgefahren. In dieser Konfiguration erreicht der Veyron einen Anpressdruck von maximal 350 Kilogramm und eine Geschwindigkeit von 370 km/h.

Dazu passt dann auch die „Sporteinstellung“, jetzt per Knopfdruck abrufbar, später vom Fahrer individuell einstellbar. Nun schaltet das Getriebe noch etwas flinker, und der Motor steht ständig unter Ladedruck. Der Pilot hat so „immer mehr als 500 PS am Gasfuß“, verrät Wolfgang Schreiber, der Techniker hinter dem Sportwagen der Superlative und spätere Bugatti-Präsident, der diese Leistungsvariante vor allem für den Sprint auf einer Rennstrecke empfiehlt.

Tempo 400 und mehr wird man auf normalen Rennstrecken nicht erreichen. Dazu muss man auf die VW-eigene Teststrecke Ehra-Lessin nördlich von Wolfsburg. In diese Temporegion dürfen auch Kunden vorstoßen.

Dies funktioniert allerdings nicht einfach mit einem festen Tritt gegen das Gaspedal, sondern nach einem vorgeschriebenen Highspeed-Rezeptbuch. Die Vmax-Konfiguration muss per Schlüsseldreh neben dem Fahrersitz entriegelt werden. Der Veyron geht dann mit seinem Piloten durch ein fixiertes Checkprogramm, fordert den Fahrer dabei beispielsweise zu einer

the gear changes. The transmission has such generous dimensions that it alone weighs 120 kilograms.

At almost 2 tons, neither the Veyron nor the Chiron are lightweight anyway. If anything, they are muscle-packed heavyweights. However, with an output of now 1,600 hp, the Bugatti is still top of the heap among super sports cars. The French car is said to do away with zero to 100 km/h in under 2.5 seconds – an onslaught only possible with launch control and all-wheel drive. The permanent flow of power to all four wheels is organized by a Haldex clutch. The rear axle is always under load. The two front wheels are called into action in a flash and automatically when there is slip.

In order to ensure this monster of power never loses its sure footing on its speed runs, there are three downforce strategies. Phase one: The sports car handles normal driving with a ground clearance of 120 millimeters at the front and 130 at the rear, a drag coefficient of 0.36 and without rear wing.

Phase two is called the handling level. It is set automatically from a speed of 200 km/h, but can also be dialed in at the touch of a button. The car hunkers down a little further then (80 millimeters at the front, 95 at the rear) and hydraulics deploy the rear wing. In this configuration, the Veyron generates a maximum of 350 kilograms of downforce and reaches a top speed of 370 km/h.

The fitting complement to this setup is the “Sport” position, now available at the touch of a button, later individually adjustable by the driver. The transmission now shifts a little faster still and the engine operates under constant boost pressure. As a result, the pilot “always commands more than 500 hp with his foot,” reveals Wolfgang Schreiber, the engineer behind the sports car of superlatives and later Bugatti president, who recommends this performance variant mainly for the racetrack.

Speeds of 400 km/h and more are out of reach on normal racetracks. For this, you need to head to VW’s own test track in Ehra-Lessin north of Wolfsburg. Customers also may foray into this speed territory.

However, that takes more than simply mashing the gas pedal firmly. Rather, it follows a prescribed high-speed recipe book. The top speed configuration must be unlocked by turning a key next to the driver’s seat. Together with its pilot, the Veyron then runs through a fixed checklist. For example, it prompts the driver to visually inspect the tires one last time. In high-speed mode, the sports car cowers even lower above the road (60 millimeters at front, 75 millimeters at rear). Flaps in the bow close automatically and the rear wing assumes a more le-

Endkontrolle: Bis zu drei Tage werden die individualisierten Oberflächen poliert. Im Lichttunnel erfolgt dann der finale Check.

Final inspection: The customized surfaces are polished for up to three days. The final check is done in the light booth.



finalen Reifensichtkontrolle auf. Im Highspeed-Modus senkt sich der Sportwagen noch weiter in Richtung Fahrbahnoberfläche ab (vorn 60 Millimeter, hinten 75 Millimeter). Luftklappen im Bug verschließen sich automatisch, und der Heckflügel stellt sich etwas flacher. Bei 400 km/h geht der Abtrieb so „gegen null“ (Schreiber).

400 km/h sind kein Pappenstiel, deshalb soll der Fahrer mit allen Sinnen bei der Sache sein. Und weil man den Bugatti-Fahrer nicht unnötig in Gefahr bringen möchte, gibt es eine Ausstiegsstrategie aus dem Tempoprogramm. Tritt der Pilot aufs Bremspedal, dann fällt der Veyron augenblicklich in die Handling-Konfiguration zurück, der Heckflügel stellt sich steiler auf, der Anpressdruck an der Vorderachse wird ebenfalls erhöht.

Wird der Tritt gegen das Bremspedal heftig, stellt sich binnen 0,4 Sekunden der Heckflügel steil als Windbremse nach oben. Die Insassen erleben dann eine Verzögerungsorgie, die ihresgleichen sucht.

Denn leistungsmäßig erreicht der Franzose sein wahres Maximum nicht beim Vortrieb, sondern beim Verzögern. Jetzt packen 1200 PS Luftbremsleistung den Spoiler am Kragen, und die zur Kühlung wie luftansaugende Kreispumpen ausgebildeten Keramik-Karbon-Bremsscheiben (vorn mit einem Durchmesser von 40 Zentimetern) legen noch einmal 2800 PS drauf. Der Bolide verzögert so in weniger als zehn Sekunden von 400 km/h auf null.

Im Atelier in direkter Nachbarschaft des Bugatti-Stamm-sitzes Schloss Saint Jean in Molsheim werden die Bugatti-Supersportler gefertigt. Es herrscht die Sauberkeit einer Privatklinik. An drei Stationen entsteht gleichzeitig je ein Fahrzeug, das sich aus drei Einheiten zusammensetzt: Vorderwagen, Kohlefaser-Monocoque für die beiden Passagiere und die Antriebseinheit im Heck. 14 Titanschrauben verbinden den Heckantriebsträger, in dem das 1600-PS-Triebwerk sitzt, mit der Fahrgastzelle. Den Motor selbst liefert das VW-Werk in Salzgitter, so wie die meisten Komponenten außerhalb entstehen. Die Fertigungstiefe liegt daher bei nur 15 Prozent.

Ohne Extrawünsche wäre ein Bugatti in rund fünf Monaten gefertigt. Aber Bugatti-Kunden sind Individualisten. Und ihre Bugatti-Modelle sind Unikate. Das geht bei der Lackierung los und endet bei speziellen Veredelungen, beispielsweise Porzellan-Emblemen in den Felgen, Stickereien, Handbemalungen oder in Bronze gegossene Bugatti-Elefanten auf dem Deckel des Ablagefachs in der Mittelkonsole.

Ganz gleich jedoch, wie individuell der Kunde seinen Chiron wünscht, sie müssen alle die identischen Qualitätsprozesse durchlaufen. Am Ende kommt der Supersportler zum Karosseriefinish und wird zweieinhalb Tage lang poliert. Dann geht es in den Lichtkanal. Selbst kleinste Unregelmäßigkeiten werden hier aufgedeckt und anschließend behoben. Ettore Bugatti, der Qualitätsfanatiker, hätte seine helle Freude.

vel position. At 400 km/h, downforce “approaches zero,” says Schreiber.

400 km/h are not a trifling matter. That is why the driver is supposed to give it his or her undivided attention. And because no one wants to endanger the Bugatti driver unnecessarily, there is an exit strategy to get out of high-speed mode. The moment the driver touches the brakes, the Veyron instantly reverts to the handling configuration; the rear wing assumes a steeper position and downforce at the front axle is increased as well.

If the driver presses hard on the brake pedal, the rear wing stands up straight within 0.4 seconds to act as an aerobrake. The occupants then experience a deceleration orgy that is without equal. Because when it comes to performance, the French car achieves its real maximum not when accelerating, but when stopping. A whopping 1,200 aerobrake horsepower now grab the spoiler by the scruff of the neck. The ceramic-carbon brake discs (with a diameter of 40 centimeters at the front) are shaped like aspirating centrifugal pumps for cooling purposes and add another 2,800 hp on top. As a result, the missile comes to a stop from a speed of 400 km/h in under ten seconds.

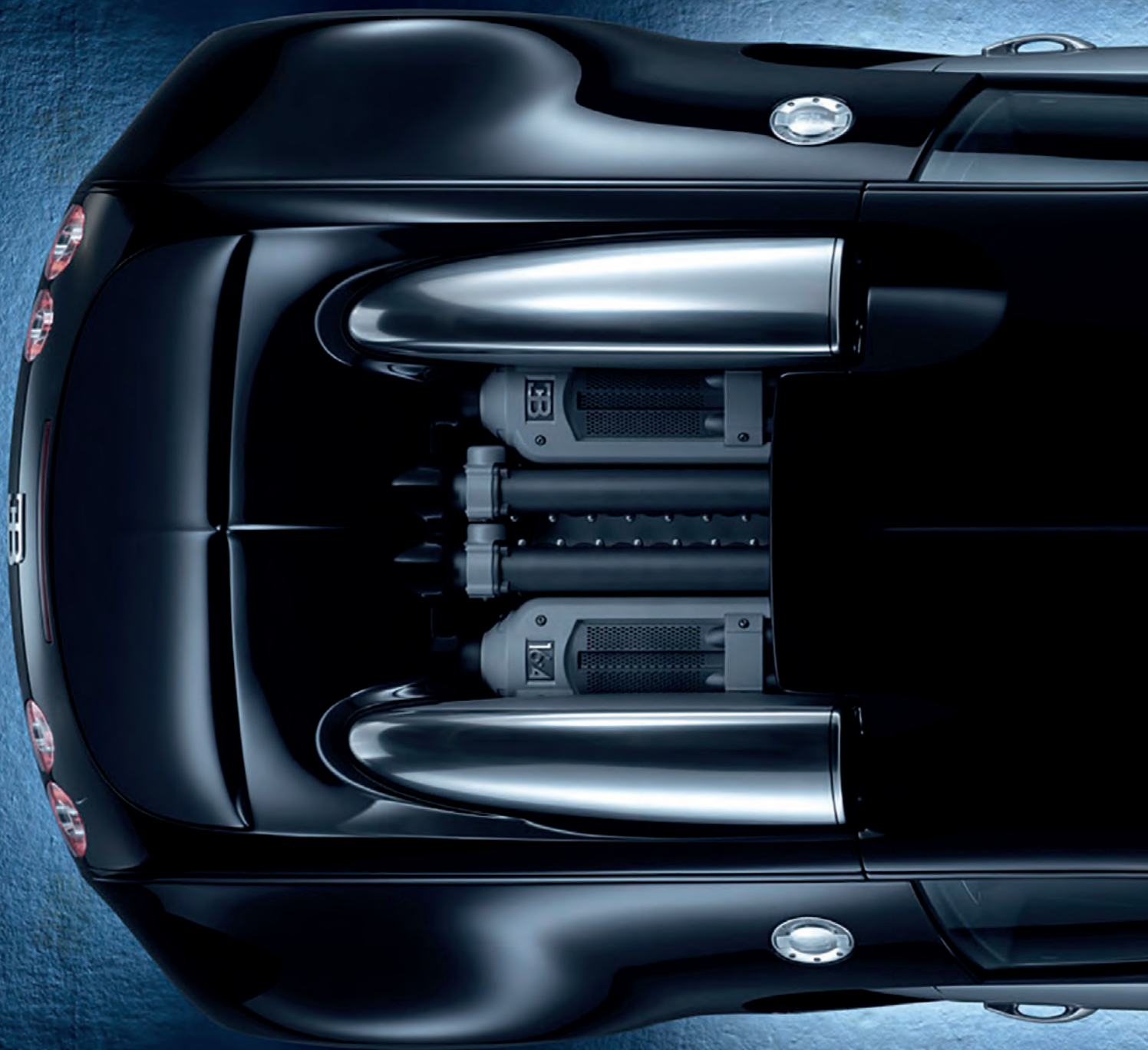
The Bugatti super sports cars are built right next to the Bugatti headquarters, Castle St. Jean in Molsheim. It is as clean there as in a private hospital. One vehicle is being built simultaneously at each of three stations. The vehicles comprise three major assemblies: front section, carbon fiber monocoque for the two passengers and the power unit in the rear. Fourteen titanium bolts connect the rear carrier supporting the 1,600-hp engine to the passenger compartment. The engine as such comes from the VW plant in Salzgitter, just as most components are outsourced. The level of vertical integration is therefore only 15 percent.

A Bugatti would be complete in about five months, were it not for the special requests. But Bugatti customers are individualists. And their Bugatti models are all unique. That starts with the paint finish and ends with special refinements such as porcelain badges in the rims, embroideries, hand-painted motifs or Bugatti elephants cast in bronze on the lid of the storage compartment in the center console.

However, regardless of how much customers want their Chiron tailored to their personal preferences, everything is subject to the identical quality assurance processes. At the end, the super sports car goes to the bodywork finishing section, where it is polished for two and a half days. Then it is off to the light booth. Even the tiniest flaws are revealed here and then rectified. Ettore Bugatti, the quality fanatic, would be tickled pink.

VORSTELLUNG PRESENTATION

BUGATTI EB VEYRON 16.4





**Der Erste der neuen Bugatti-Ära:
Der Bugatti EB Veyron 16.4 wurde im Atelier
in Molsheim ab Ende 2003 gefertigt**

*The first of the new Bugatti era: The Bugatti
EB 16.4 Veyron was built in the workshop in
Molsheim starting in late 2003*

Gewaltiges Kraftpaket: Statt 18 gingen nur 16 Zylindern in Serie. Dafür gibt es acht Liter Hubraum, vier Turbolader, 1001 PS und 1250 Newtonmeter

Mighty power pack: Instead of 18, only 16 cylinders went into series production. In return, there were eight liters of displacement, four turbochargers, 1,001 hp and 1,250 Newton meters







Wuchtiges Flügelwerk: Tritt der Pilot aufs Bremspedal, schnellst der Heckflügel nach oben und erreicht eine Luftbremsleistung von bis zu 1200 PS

Massive wing: When the pilot hits the brakes, the rear wing shoots up and produces an aerodynamic braking power of up to 1,200 hp

1 Technische Eleganz: Mittelkonsole mit geschabtem Aluminium, feinste Ledergarnitur aus den Häuten von 17 Kühen, 2 Geballte Ladung auf 4,4 Metern Länge: Der Veyron-Supersportler mit kurzen Überhängen, den markanten Lufthutzen und dem Diffusor am Heck

1 Technical elegance: Center console with scraped aluminum, the finest leather suite with the hides of 17 cows, 2 Concentrated charge on a length of 4.4 meters: the Veyron super sports car with short overhangs, the distinctive air scoops and the diffuser at the rear



FAHRBERICHT

DRIVING REPORT

BUGATTI T51 & EB VEYRON 16.4



**70 Jahre Bugatti Superlative:
Der Grand Prix-Sieger T51 A trifft den
Supersportler EB Veyron 16.4**

*70 years of Bugatti superlatives:
The Grand Prix winner T51 A encounters
the EB Veyron 16.4 super sports car*



- 1 Hohe Belastung, hoher Verschleiß:**
Die Michelin-Pneus werden nach 4000 Kilometern gewechselt, die Felgen halten 10 000 Kilometer,
- 2 Ungewohnt: PS-Anzeige links neben dem Drehzahlmesser**
- 3 Mit Seilzug: Riesige Trommelbremsen sorgen für zeitgemäße Verzögerung**
- 4 Für schlankes Schuhwerk: Der T51-Fußraum mit hängendem Gaspedal**

1 High loads, high wear: The Michelin tires are replaced after 4,000 kilometers, the rims last for 10,000 kilometers

2 Unusual: Horsepower indicator to the left of the rev counter

3 With cable: Giant drum brakes provide contemporary deceleration

4 For slim footwear: The T51 footwell with hanging gas pedal



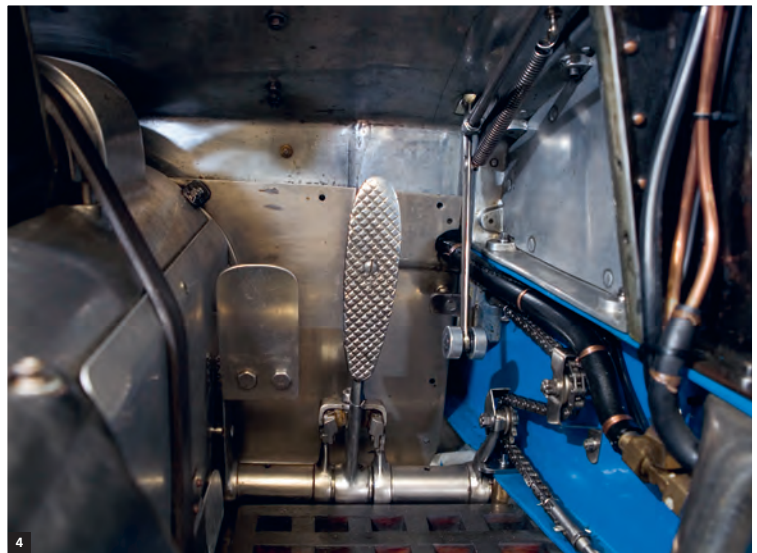
1



2



3



4

Größer könnten Unterschiede wohl kaum sein. Mehr als 70 Jahre liegen zwischen dem flunderflachen Boliden und dem dünnbereiften, hochbeinigen Reitwagen. Es ist die Begegnung zweier Welten. Und doch gibt es Gemeinsamkeiten zwischen dem Bugatti 51 A und dem Bugatti Veyron.

Beide sind sie technische Grenzgänger, jeder auf seine Art. Der Oldie wird befeuert von einem 2,3 Liter großen Achtzylinder-Motor mit zwei oben liegenden Nockenwellen und einem riesigen Kompressor. 160 PS leistet das Triebwerk – wer es mit Methanol betankt, kann bis zu 240 PS mobilisieren. Der Youngster hat gleich vier Turbolader, einen Hubraum von acht Litern und ein Triebwerk mit 16 Zylindern. Wer das Gaspedal beherzt durchtritt, mobilisiert mindestens 1001 PS.

Und er erweckt ein absolut brachiales Tier. Seine Ziehväter, Ex-VW-Boss Bernd Pischetsrieder und Ferdinand Piëch, der ehemalige VW-Aufsichtsratschef, der den Bugatti einst in Auftrag gab, suchen nach Legitimationen. Für Pischetsrieder ist der Veyron ein Entwicklungsträger. Als Beispiel nennt er die Klopfregelung. Mit einer Ionenstrom-Messung wird jeder der 16 Zylinder bis an die kritische Klopfgrenze gefahren. Oder das Doppelkupplungs-Getriebe. „Eigentlich eine Porsche-Entwicklung“, erklärt Piëch, „die wir damals auch beim Audi Sport Quattro eingesetzt haben.“ Da steckte die Technik aber noch voller Tücken. Piëch erinnert sich, dass er beim Rückwärtsfahren einmal in eine dichtbefahrene Hauptstraße gehoppelt war. Erst die Elektroniksteuerung, entwickelt bei Volkswagen, machte aus der störrischen Schaltbox ein unkompliziertes Großserienbauteil, das nun im Veyron mit einem Mörderdrehmoment von 1250 Newtonmetern seinen Härtestest absolviert.

Mochte der technische Grenzgänger Piëch am Veyron die Extravaganz, „ein Auto, das man von keiner anderen Marke der Welt bekommt“, so ist der 16.4 für Pischetsrieder weit mehr als ein Supersportwagen. Der Bugatti-Clan, das waren Künstler. Sie entwarfen Möbel, modellierten Tierskulpturen und schufen Autos, die Kultstatus erreicht haben. „Der Veyron“, so Pischetsrieder, „setzt diese Tradition fort. Er ist ein Gesamtkunstwerk.“

Tatsächlich schafft der Supersportler einen unglaublichen Spagat. Auf der einen Seite das brachiale Beschleunigungstier. Mit der Launch-Kontrolle gestartet, zeichnet er zunächst vier 25 Meter lange Radierspuren auf den Asphalt und katapultiert sich in 2,5 Sekunden auf Tempo 100. Wer am Gas bleibt, der erreicht nach 7,5 Sekunden Tempo 200. Die 300-km/h-Grenze ist nach 16,7 Sekunden eingerissen. Bei Bedarf geht die Beschleunigungs-Orgie im Highspeed-Modus bis jenseits von 400 km/h weiter.

Nur wenige Kunden wollen sich wirklich in diese Region wagen. Die meisten werden wohl mehr die andere Seite des Veyron nutzen, den gelassenen Cruiser. Piëchs Frau Ursula bekam ihren zum 21. Hochzeitstag. Zur Probe fuhr sie den Bugatti in Highheels – kein Problem. Für einen Supersportwagen ist der 16.4 ausgesprochen handzahn und komfortabel. Und luxuriös ist er obendrein.

The differences could hardly be any greater. More than 70 years lie between the powerful sports car as flat as a flounder and the high-riding car running on thin tires. It is the meeting of two worlds. Nonetheless, there are things the Bugatti 51 A and the Bugatti Veyron have in common.

Both are breakers of technological boundaries, each in its own way. The oldie is powered by a 2.3-liter eight-cylinder engine with two overhead camshafts and a huge supercharger. The engine produces 160 hp – if you fill it up with methanol, you can coax up to 240 hp from it. The youngster has no less than four turbochargers, a displacement of eight liters and an engine with 16 cylinders. If you mash the pedal courageously, you mobilize at least 1,001 hp.

And you awaken an absolutely brute beast. Its mentors, former VW boss Bernd Pischetsrieder and Ferdinand Piëch, the former chairperson of the VW supervisory board who once commissioned the Bugatti, are looking for legitimations. For Pischetsrieder, the Veyron is a development mule. He cites the anti-knock control system as an example. Measuring the ion current, each of the 16 cylinders is run up to the critical knock limit. Or the dual-clutch transmission. “Actually a Porsche development,” Piëch explains, “which we also used in the Audi Sport Quattro back in the day.” However, at that time, the technology still had many pitfalls. Piëch recalls that he once bobbed backwards onto a busy main road. Only the electronic control system, developed at Volkswagen, turned the stubborn gearbox into an uncomplicated mass-production component, which now is undergoing its acid test in the Veyron with a murderous torque of 1,500 Newton meters.

While Piëch, the breaker of technological barriers, liked the extravagance of the Veyron, “a car you don’t get from no other brand in the world,” the 16.4 is much more than a super sports car to Pischetsrieder. The Bugatti clan, these people were artists. They designed furniture, molded animal sculptures and created cars that reached cult status. “The Veyron,” says Pischetsrieder, “continues this tradition. It is a synthesis of the arts.”

In fact, the super sports car manages an incredible balancing act. On the one hand, it is a brute acceleration beast. Using launch control, it first leaves 25 meters of rubber on the asphalt as it slings itself to a speed of 100 km/h in 2.5 seconds. If you keep the throttle mashed, you reach 200 km/h after 7.5 seconds. The 300-km/h barrier is torn down after 16.7 seconds. If you want, the acceleration orgy continues beyond 400 km/h in high-speed mode.

Only a few customers will really want to venture into this region. Most of them are likely to make more use of the other

**Moderne trifft Historie: Filigraner
T51 A-Reitwagen mit spitzzulaufendem
Heck und der tief abgeduckte
Veyron mit seinen markanten Lufthutzen**

*Modernity meets history: Delicate T51 A riding
car with pointy rear end and the low-cowering
Veyron with its distinctive air scoops*



Dazu passen die Zweifarben-Lackierung außen, die edlen Lederpolster und das gebürstete Aluminium innen. Es gibt eine feine Soundanlage, und selbst auf ein Navigationsgerät muss man nicht verzichten. Ein kleiner PDA versteckt sich in einer Tasche links neben dem Chauffeur. Die Navi-Signale gibt es entweder per Frauenstimme oder als Wegsignal im Rückspiegel. Für Franz-Josef Paefgen, den späteren Bugatti-Chef und damaligen VW-Forschungschef und in der Mission des Veyron-Geburtshelfers an vorderster Front dabei, ist dies ein „Beispiel für richtungsweisende Bedienung“.

Dies geht schon beim Anlassen los. Im Veyron heißt dies: Schlüssel ins Zündschloss, Starterknopf drücken. Und schon meldet sich der 16-Zylinder sonor, aber nicht aufdringlich zum Dienst.

Das Starten des Veteranen ist dagegen ein Akt, für den es einen definierten Ablaufplan gibt: Benzinahn auf, Benzindruck von Hand aufbauen, Vergaser fluten, Zündung auf „Früh“ stellen, Standgas hoch, Zündung an – und dann den Achtzylinder mit der Kurbel starten. Zum Einstieg braucht man eine gewisse Gelenkigkeit. Von Fußraum kann eigentlich keine Rede sein. Schlankes Schuhwerk ist hier angesagt. Der Sitz bietet wenig Seitenhalt und das dünne Lenkrad ist auch wenig Vertrauen erweckend. Am besten verspannt man den Körper mit den Knien seitlich an den Cockpitwänden. Der Achtzylinder gibt seine Wärme praktisch ungedämmt ans Cockpit und die Passagiere weiter. Schon nach wenigen Kilometern kann man sich vorstellen, wie die Helden von einst einen Grand Prix beendet haben: mit Brandblasen an den Füßen und Schwielen an den Händen.

Dabei wird der Chauffeur im T51 von einer kleinen Windschutzscheibe geschützt. Großgewachsene sitzen allerdings voll im Fahrtwind. Nach wenigen Kilometern tragen sie den Staub der Piste und sie sehen aus, als ob sie gerade von der Siegerehrung aus Monaco kämen. Dort hat der Typ 51 im Jahr 1933 seinen letzten großen Erfolg gefeiert. Achille Varzi schlug im Bugatti den großen Tazio Nuvolari im überlegenen Alfa.

Am Grand-Prix-Sport und der Formel 1 hat der VW-Konzern heute kein Interesse. Piëch damals: „Wir haben eine andere Wettbewerbsart gewählt.“ Der Veyron ist kein Rennwagen. Aber er macht auf der Rennstrecke eine passable Figur. Es ist erstaunlich, welche Kurvengeschwindigkeiten man im Handling-Modus mit dem hochaufgestellten Heckflügel erreicht. Und wie gierig der Veyron die Geraden geradezu wegschnupft. Mit riesigen Keramikscheiben wird die Bewegungsenergie anschließend für die nächste Biegung wieder eingefangen. Nach einigen Runden signalisieren ein etwas länger werdender Bremspedalweg und die angelaufenen Felgen, welche Kräfte hier am Werk sind. Die zwei Tonnen lassen grüßen.

Der Typ 51 ist ein kompromissloser Racer, der Veyron kann beides, das Bolzen auf der Piste und das elegante Cruisen. Wenn es sein muss, dann verströmt er jene unaufgeregte Eleganz, die ihn auch zum Schaulauf vor der Oper adelt.

side of the Veyron, the relaxed cruiser. Piëch's wife Ursula got hers for the 21st wedding anniversary. She test-drove the Bugatti in high heels – no problem at all. For a super sports car, the 16.4 is decidedly tame and comfortable. And it is luxurious to boot.

The two-tone paint finish, the posh leather upholstery and the brushed aluminum in the interior are a perfect match for this side of the Veyron. It has a fine sound system and you don't have to do without a navigation system either. A small PDA is hiding in a pocket next to the chauffeur. The navigation instructions are provided either by a woman's voice or in visual form in the rearview mirror. To Franz-Josef Paefgen, who later became the boss of Bugatti and as chief research officer of VW was in the front lines in his mission to assist in the birth of the Veyron, this is an "example of groundbreaking operation."

That begins already with starting the engine. In the Veyron, this means: put the key into the ignition and push the starter button. Bingo, the 16-cylinder reports for duty with a sonorous yet unobtrusive sound.

In contrast, starting the veteran is an act for which there is a defined sequence: open the petcock, build up fuel pressure by hand, flood the carburetor, set ignition to "Advance," turn up the idle, ignition on – and then start the eight-cylinder with the hand crank. Getting in requires a certain flexibility. A footwell is virtually non-existent. Slim footwear is what is called for here. The seat offers little lateral support and the thin steering wheel inspires little confidence as well. It is best to brace your body between the cockpit sidewalls using your knees. The eight-cylinder gives off its heat into the cockpit and the passengers virtually unobstructed. It only takes few kilometers to be able to imagine how the heroes of yesteryear finished a Grand Prix race: with blisters on their feet and calluses on their hands.

The chauffeur in the T51 is protected by a small windshield. However, tall people are fully exposed to the blast of the wind. After just a few kilometers, they are covered in the dust of the road and look as if they had just come back from the victory ceremony in Monaco. That is where the Type 51 celebrated its last great victory in 1933. Achille Varzi in the Bugatti beat the great Tazio Nuvolari in the superior Alfa.

Today, VW Group has no interest in Grand Prix sport and Formula 1. Piëch back then: "We chose a different kind of competition." The Veyron is not a racecar. But it cuts an acceptable figure on the racetrack. The cornering speeds you can reach in handling mode with the rear wing raised up high are astonishing. And how voraciously the Veyron virtually inhales the straights. Huge ceramic discs then lasso the kinetic energy back in before the next turn. After a few laps, slightly increasing brake pedal travel and the tarnished rims signal what forces are at work here. The two metric tons send their regards.

The Type 51 is an uncompromising racer; the Veyron can do both, ripping around the track and elegantly cruising on the boulevard. If need be, it exudes that nonchalant elegance, which also ennobles it to show off in front of the opera.

FAHRBERICHT | DRIVING REPORT

BUGATTI EB VEYRON 16.4



Im Grenzbereich: Bei Tempo 400 legt der Veyron 111 Meter pro Sekunde zurück und verbrennt pro Kilometer einen Liter Kraftstoff

At the limit: At 400 km/h, the Veyron covers a distance of 111 meters per second and burns one liter of fuel per 100 kilometers



1 Boxenstopp: Datenkontrolle nach jedem Temporun, 2 Der Veyron wird scharf gestellt: Der Schlüssel für den 400 km/h-Ritt sitzt links neben dem Fahrersitz

*1 Pit stop: Data check after every speed run,
2 The Veyron is set to hot: The key for the
400 km/h ride sits to the left of the driver's seat*



Überschläge von Le Mans-Rennern der Konkurrenz kommentierte der damalige VW-Konzernchef Ferdinand Piëch 1999 trocken: „Das wäre mir nicht passiert. Wir haben erst unter Ausschluss der Öffentlichkeit in Ehra-Lessien geprobt.“ Und mit einem Augenzwinkern fügte er hinzu: „Da waren nicht meine besten Fahrer im Einsatz.“

Jetzt sitze ich am Steuer eines ganz anderen Sportwagens aus der Ära Piëch auf der VW-Teststrecke – eine Parallele? Der Bugatti 16.4 Veyron ist 1001 PS stark und über 400 km/h

VW CEO Ferdinand Piëch deadpanned about rol-lovers of the competitors in the 1999 Le Mans race: “That would not have happened to me. We rehearsed first in Ehra-Lessien hidden from the public eye.” And added with a wink: “It wasn’t my best drivers doing the driving either.”

Now I am at the wheel of an entirely different sports car from the Piëch era on the VW test track – a parallel? The Bugatti 16.4 Veyron has 1,001 hp and a top speed of over 400 km/h – faster than all the Le Mans and all the Formula 1 racecars today. The regions where the limits are found are never completely without risk. Eight-thousanders without oxygen, for example, or 400 km/h without guardrails. Instead of

schnell – schneller als alle Le Mans und alle Formel 1-Renner der Gegenwart. Grenzregionen sind nicht ganz ohne Gefahr. Achttausender ohne Sauerstoff beispielsweise oder Tempo 400 ohne Leitplanken. Dafür gibt es in Ehra-Lessien an vielen Stellen Böschungen, die in einem soliden Baumbestand enden.

Tempo 400 entspricht 111 Meter pro Sekunde. Die Luft ist stickig. Die Piste noch regennass. Die Bugatti-Crew fürchtet weiteren Regen und mahnt zur Eile. Die kleinen Pfützen sollte man meiden, aber die Flügelseinstellung von zwei Grad und 40 bis 50 Kilogramm Abtrieb an der Hinterachse des Veyron sollten auch bei feuchter Piste für einen guten Geradeauslauf sorgen.

Die Ehra-Lessien-Piste ist gespickt mit zwei Steilkurven. Da geht es problemlos mit 220 km/h durch. Dann wird beschleunigt. Mit Brachialgewalt. Sekundenbruchteile vergehen bis Tempo 300 km/h. Es folgt eine leichte Linkskurve – Tempo 380, und im Rückspiegel baut sich eine gewaltige Gischtfontäne auf. Aber der Bugatti zieht spurtreu seine Bahn. Ruhiger als der Pilot, der im Hinterkopf die Aussage des damaligen Chef-Technikers und späteren Bugatti-Chefs Wolfgang Schreiber abgespeichert hat: „Oberhalb von 350 km/h gibt es Dinge, die man einfach nicht kennt.“ Damit meinte der Ingenieur keine fahrerischen Überraschungen, sondern eher technische.

Beispielsweise die Gummimanschetten an den Gelenkwellen. Ab 350 km/h drückt das Schmierfett so vehement gegen den Gummi, dass er sich wie ein Luftballon aufbläht und an der Karosserie zerrissen wird. Jetzt aber halten Kunststoff-Fangbänder die Gummiteile solide in Form. Oder das Getriebeöl, das bei diesem Tempo so beschleunigt wird, dass es aus allen Ritzen herauschießt. Ausgleichsbehälter sorgen nun für moderate Druckverhältnisse.

Oder die Luftdrucksensoren in den Rädern, die bei Tempo 400 nicht weniger als der 2800-fachen Erdbeschleunigung ausgesetzt sind. Erste Belastungstests wurden auf einer Zentrifuge an der Uni Leipzig gefahren, die Teilchen bis auf Tempo 500 beschleunigen kann. Und die Michelin-Reifen? Die waren laut Schreiber nie ein Problem. Für den Highspeed-Run jenseits von 400 brauchen sie drei bar Luftdruck.

Und es bedarf eines genau definierten Procederes. Dazu gibt es für den engagierten Bugatti-Chauffeur ein Merkblatt mit dem Titel „Checkliste Vmax Fahrt“. Das wichtigste Requisit ist der zweite Zündschlüssel. Neben dem Fahrersitz verbirgt sich im Schweller das 400-km/h-Zündschloss. Ein Schlüsseldreh, im Display erscheint „Topspeed“ – und der Bugatti ist scharf gemacht. Die beiden vorderen Diffusorklappen verschließen sich, der Heckflügel stellt sich flach. Und ganz wichtig: Die Elektronik überwacht penibel alle kritischen Komponenten. Beispielsweise den Reifendruck oder die Radaufhängungen. Quasi das Sprungtuch für den 400-km/h-Sprint. Denn wenn eine der Kenngrößen aus dem Ruder läuft, wird sofort in den Handling-Modus gewechselt. Dann öffnen sich die vorderen Diffusorklappen, und der Heckflügel schwingt nach oben.

those, Ehra-Lessien has embankments all over the place that end in a sturdy tree population.

A speed of 400 km/h translates into 111 meters per second. The air is sticky. The track still wet from the rain earlier. The Bugatti crew fears more rain and reminds me to hurry up. Best to stay away from the small puddles, but the wing angle of two degrees and 40 to 50 kilograms of downforce on the rear axle of the Veyron should ensure good straight-line stability even on a damp track.

The track in Ehra-Lessien has two steeply banked turns. No problem even at 220 km/h. Then you speed up. With brute force. Fractions of a second pass before the speedo indicates 300 km/h. Next is a slight left turn – 380 km/h. An enormous rooster tail rises up in the rearview mirror. But the Bugatti remains precisely on track. Calmer than its driver, who is keeping the statement of then Chief Engineer and later Bugatti boss Wolfgang Schreiber in the back of his mind: “Beyond 350 km/h there are things you simply know nothing about.” The engineer was not referring to driving-related surprises, but rather technical ones. For example, the rubber boots on the drive shafts. Starting at a speed of 350 km/h, the lubricating grease presses against the rubber so vehemently that the latter inflates like a balloon and rips apart at the vehicle body. However, now there are plastic retaining straps that ensure the rubber components keep their shape. Or the transmission fluid, which at this speed is accelerated so hard that it sprays out through all gaps. Expansion tanks now ensure moderate pressure conditions.

Or the air pressure sensors in the wheels, which at a speed of 400 km/h are subject to no less than 2,800 times earth's gravity. Initial stress tests were conducted on a centrifuge at Leipzig University, capable of accelerating particles to a speed of 500 km/h. And the Michelin tires? According to Schreiber, they never were a problem. They require three-bar air pressure for the high-speed run beyond 400 km/h.

And it requires a precisely defined procedure. To this end, there are printed instructions titled “Checklist Vmax Run” for the committed Bugatti chauffeur. The most important prop is the second ignition key. The doorsill next to the driver's seat conceals the 400km/h ignition lock. A turn of the key, the display reads “Top Speed” – and the Bugatti has been set to hot. The two front diffuser flaps close, the rear wing moves into a flat position. And very importantly: The electronics fastidiously monitor all critical components. For example, the tire pressure

Der Veyron im Tempo-Modus: Die vorderen Diffusorklappen sind geschlossen, der Heckflügel hat eine Kauerposition bei zwei Grad eingenommen. Die Bodenfreiheit beträgt vorn 6,5 und hinten sieben Zentimeter

The Veyron in speed mode: The front diffuser flaps are closed, the rear wing is in cowering position at two degrees. The ground clearance is 6.5 centimeters at the front and seven in the rear



Oder es wird einfach die Leistung reduziert. Wie bei meinem ersten Run. Mehr als Tempo 380 war an der Messstelle nicht drin. Die Abgastemperatur war auf 970 Grad geklettert. Und der Technikerstab verordnete dem Patienten eine kleine Abkühlphase. Maximal Tempo 220 oder 5000 Touren im vierten Gang. Dabei sollte auch die heiße Luft aus dem Ansaugtrakt rausgeblasen werden. Mittlerweile ist die Piste abgetrocknet, aber es wird immer heißer. Nächster Versuch: Tempo 398 steht an. Die 400er-Marke wieder nicht geknackt. Diesmal liegt es

or the wheel suspensions. The quasi life net for the 400km/h sprint. Because if one of the parameters gets out of control, the electronics immediately switch to handling mode. The front diffuser flaps open and the rear wing tilts up.

Or the electronics simply reduce the power. Like in my first run. 380 km/h in the speed trap was all she wrote. The exhaust temperature had climbed to 970 degrees. The staff of engineers prescribed the patient a short cooling phase. No more than 220 km/h or 5,000 rpm in fourth gear. This was supposed to blow the hot air out of the intake manifold as well. By now, the track is dry, but it is getting hotter and hotter. Next attempt: This time the needle indicates 398 km/h. Did not crack the 400 mark again. This time it is not the fault of the car, but

nicht am Boliden, sondern am Chauffeur. Auf der Abkühlrunde hatte ich mir die Klimaanlage gegönnt. Welcher Luxus! Kostet mindestens fünf km/h. Also nochmals eine Abkühlrunde, dann volle Konzentration in der Steilwand und volle Beschleunigung aus dem Vierten.

Der Veyron schießt jetzt förmlich über den Asphalt. Ich habe das Gefühl, in einem Kiesel zu sitzen, der flach über eine glatte Wasseroberfläche geworfen wird. Aber keine Angst. Ich habe nie den Eindruck, dass etwas aus der Kontrolle gerät, dass man abheben würde. Der Supersportler läuft zwar etwas aus der Spur, aber er braucht keine Korrekturen. Alles wirkt spielerisch – und schnell. Die Drehzahlmessernadel stand bislang im siebten Gang bei 5800 Touren an. Jetzt sind es 6200. Die 400-km/h-Marke ist geknackt.

Der Bolide entspannt sich, und der Chauffeur stellt sich die Frage: Was ist nun das wirklich Aufregende? Waren es der 400-km/h-Run und die Tatsache, dass gegenüber allen anderen Autos, die ich je gefahren habe, alles nur um 100 km/h nach oben verschoben ist? Oder sind es die Keramikbremsen, die das 1950 Kilogramm schwere Geschoss binnen 31,4 Metern von Tempo 100 zum Stillstand bringen? Oder die Airbrake? Oberhalb von 200 km/h stellt sich beim Bremsen der Heckflügel steil in den Wind. Bei Tempo 375 wird allein durch den Flügel eine Verzögerung von 0,6 g erreicht. Oder ist es die Art, wie der 16-Zylinder mit seinen 1001 PS den Veyron bei Bedarf nach vorn drückt? Wie im Rennsport gibt es eine Launch-Control, eine automatische Starthilfe, die genau so viel Schlupf zulässt, dass nach einer Beschleunigungsorgie vier Radianspuren in den Asphalt gebrannt sind – so stand es im Lastenheft.

Der Veyron macht seine Sache gut: Exakt 25 Meter lang sind die schwarzen Balken. Da dürfte der Rest wohl auch stimmen: null bis 100, so die Werksangabe, in 2,5 Sekunden, bis 200 in 7,3. Bis Tempo 300 anliegt, sollen allenfalls 16,8 Sekunden verstreichen.

Ferdinand Piëch, der technische Grenzgänger, hat Wort gehalten. Sein Sportwagen hat 1001 PS und läuft über 400 km/h schnell. Das eigentlich Faszinierende daran: Wir reden hier nicht über ein bretthartes Rennauto, das sich von der Hunaudières-Geraden in Le Mans in den Straßenverkehr verirrt hat, sondern über einen komfortablen und luxuriösen Supersportwagen. Und noch eines kann sich Piëch in sein Rekordbuch schreiben lassen. Er hat das Ein-Liter-Verbrauchsauto zumindest als Prototyp zum Laufen gebracht. Mit dem Bugatti hat er das andere Extrem geschaffen.

Braucht die Verbrauchszigarre einen Liter auf 100 Kilometer, so konsumiert sein Bugatti bei Vollgas exakt einen Liter auf einen Kilometer. Vollgasfahrten nach Bugatti-Art erfordern eine präzise Planung. Wird das Gaspedal voll durchgetreten, dann sollte alle zwölf Minuten eine Zapfsäule in Reichweite sein.

of the chauffeur. I had indulged in air conditioning during the cool-down lap. What luxury! Costs at least five km/h. Ergo, another cool-down lap, then full concentration in the banked turn and full acceleration from fourth.

Now the Veyron literally cannons over the asphalt. I feel as if I was sitting in a pebble being thrown in a flat line over a smooth water surface. But no worries. I never get the impression that anything is getting out of control; that I might take off. While the super sports car drifts slightly left and right, it does not require any corrections. Everything seems playful – and fast. Before now, the needle of the rev counter stopped at 5,800 rpm in seventh gear. Currently it is indicating 6,200. The 400km/h mark has been broken.

The powerful car is winding down and the chauffeur asks himself: What then is the real thrill here? Was it the 400 km/h run and the fact that compared to all other cars I have ever driven everything is just shifted up by 100 km/h? Or maybe the ceramic brakes, which bring the 1950 kg projectile to a stop from a speed of 100 km/h after just 31.4 meters? Or the airbrake? Above a speed of 200 km/h, the rear wing tilts up sharply during braking. At a speed of 375 km/h, the wing alone provides 0.6 g deceleration. Or is it the way in which the 16-cylinder with its 1,001 hp pushes the Veyron forward if needed? Like in motor racing, there is launch control. An automatic launch aid that permits just enough slip to burn four skid marks into the asphalt after an acceleration orgy – so it said in the performance specifications.

The Veyron acquits itself well: The black stripes are exactly 25 meters long. The rest is probably on the money, too: zero to 100, according to the factory, in 2.5 seconds and 7.3 seconds to 200 km/h. 16.8 seconds at most pass before a speed of 300 km/h is reached. Ferdinand Piëch, the crosser of technical limits, has kept his word. His sports car has 1,001 hp and a top speed of over 400 km/h. But the really fascinating thing about it is that we are not talking about a bone-jarring racecar that strayed from the Mulsanne Straight onto the road, but about a comfortable and luxurious super sports car. And there's something else Piëch can have put in his record book. He has realized the 80 mpg car, at least as a prototype. With the Bugatti, he created the other extreme.

While the cigar-shaped frugality vehicle consumes one liter per 100 kilometers, his Bugatti at full throttle burns exactly one liter per kilometer. Full throttle runs the Bugatti way require precise planning. When the pedal is pushed all the way to the floorboard, a gas station should be close by every twelve minutes.

FAHRBERICHT

DRIVING REPORT

BUGATTI EB VEYRON 16.4 GRAND SPORT



**Mit 16 Zylindern auf dem Sonnendeck:
Das Cabrio-Feeling ist auf 150 Modelle
beschränkt**

*With 16 cylinders on the sundeck:
The convertible feeling is limited to 150 models*





**Im Auge des Hurrikans: Bis Tempo 350 darf
das Polycarbonat-Dach wegbleiben**

*In the eye of the hurricane: No need for the
polycarbonate roof up to 350 km/h*



**Durchgehend geöffnet:
Im Grand Sport dürfen Passagiere
und 16 Zylinder offen reisen**

*Open end-to-end: Passengers
and 16 cylinders have the privilege
of traveling under the open sky*



Noch ahnen der in den Blättern rauschende Maiwind und ein zwitschernder Vogel nichts davon, dass die messingbraune Flunder zu ihren Füßen sie gleich perfide imitieren wird. In den Bruchteilen jener Sekunde, die es dauert, bis das Gaspedal eines Bugatti vom oberen bis zum unteren Anschlag rutscht, atmen die beiden Ansaugschnorchel hinter den Ohren übel zischend ein. So böse, dass man unweigerlich den Kopf duckt, um nicht filetiert im Luftfilter zu enden. Ein Rauschen brandet auf: Vier Turbolader pressen Druckluft in die gewaltige Acht-Liter-Metalllunge. Dann – noch einmal einen winzigen Sekundenbruchteil später – taucht das Bollern der 16 Zylinder wie bei zwei leicht asynchron laufenden V8 aus dem Rauschteppich auf. Und weil der Bugatti immer noch steht, ist der unerfahrene Passagier geneigt zu fragen: Geht's nicht?

Moment, die Traktionskontrolle sammelt sich. Bevor die erste Silbe gesprochen ist, klatscht der Hinterkopf wie ein Lattentreffer gegen die handgestickten Ledersessel, und im Kopf klickt leise die Lösch Taste für alle Beschleunigungserlebnisse. Wie eine Trägerrakete auf dem Weg zur Umlaufbahn explodieren 1001 PS mit dem Veyron nach vorne. In Zahlen? 2,7 Sekunden von null auf 100 sowie 7,3 auf 200 verspricht Bugatti – es gibt wenige Gründe, daran zu zweifeln. Natürliche Gegner? Keine. Allradportionierte Superlativ-Potenz ohne Rauch, Quietschen oder sonstiges Dragster-Gedöns, aber mit einem Heavy-Metal-Gewitter im Kreuz, als sei der jüngste Tag nahe. Die Strecke zwischen zwei Kurven scheint sich zu einem galaktischen Wurmloch zu verdichten, das man ohne Zeitverlust durchheilt. Das Gaspedal schnellt zurück, die Wastegates blasen zwitschernd Überdruck ab, und ein Vögelchen versteht die Welt nicht mehr. Nun gut, dass ein Veyron schnell ist, unglaublich schnell, dürfte niemanden überraschen.

Doch das akustische Aroma der Beschleunigung kreierte den neuen Charme des Grand Sport-Roadsters. Bisher hat der Molsheimer Gepard beim Spurten nur gefaucht, jetzt darf er ohne Rücksicht auf die übliche Cabrio-Contenance durch die Dachluke brüllen. Für die Passagiere heißt das: Geredet wird nur in den Pausen zwischen den Gas-Orgien. Was nicht bedeutet, dass ständig Lattentreffer folgen müssen. Die beiden nackt auf dem Sonnendeck liegenden, W-förmigen V8-Reihen plaudern ihren Dirty Talk schon beim Bummeln im Kanon: Rauschen, Bollern, Zwitschern. Heiß. Damit wird der Grand Sport dem Wunsch der reichen Kundschaft nach mehr Show gerecht. Das Ganze hat natürlich seinen Preis: Umgerechnet zwei Audi R8 zusätzlich muss anlegen, wer das neue, abnehmbare Poly-

The May wind rustling in the leaves and a chirping bird have no idea yet that the brass-brown flounder at their feet is about to imitate them perfidiously. In the fractions of a second it takes the gas pedal of a Bugatti to slide from the upper to the lower stop, the two intake snorkels behind my ears breathe in with an evil hiss. So evil that you inevitably duck your head in order not to end up filetted in the air filter. There is a surging swooshing noise: Four turbochargers push compressed air into the enormous eight-liter metal lung. Then – another tiny fraction of a second later – the rumble of the 16 cylinders emerges from the soundscape of the car, like two V8s running slightly out of sync. And because the Bugatti still isn't moving, the inexperienced passenger tends to ask: Something wrong?

Just a sec, the traction control is gathering itself. Before the first syllable leaves my mouth, the back of my head hits the hand-embroidered leather seat like a soccer ball hitting the goalpost, and in my mind the delete button for acceleration experiences quietly goes click.

The Veyron with its 1,001 hp explodes into forward motion like a rocket on its way into orbit. In numbers? 2.7 seconds from zero to 100 km/h and 7.3 to 200 km/h, Bugatti promises – there are few reasons to doubt it. Natural enemies? None. Superlative power apportioned by all-wheel drive sans smoke, squealing or any other dragster fuss, but with a heavy-metal thunderstorm at your back as if Judgment Day was upon us. The distance between two turns seems to condense into a galactic wormhole, which you speed through without losing time. The gas pedal springs back, the wastegates blow off excess pressure with a chirp and a little bird is utterly confused. Oh well, nobody is really going to be surprised that a Veyron is fast, incredibly fast.

However, what creates the new charm of the Grand Sport Roadster is the acoustic aroma of the acceleration. In the past, the cheetah from Molsheim only hissed during acceleration. Now it is allowed to scream through the hole in the roof without consideration for the usual convertible composure. For the passengers, this means you only talk during the breaks between the throttle orgies. Which doesn't mean your head has to hit a goalpost all the time. The two V8 banks lying naked on the sundeck in the shape of a W already sing the canon of their dirty talk when you are just ambling along: hissing, rumbling, chirping. Hot. As a result, the Grand Sport lives up to the rich clientele's call for more big show. Of course, all of that has its

Speedlimit: Erreicht der Grand Sport mit geschlossenem Dach Tempo 407, so sind mit dem Stoffschirmchen-Verdeck nur 160 km/h drin

Speed limit: While the Grand Sport reaches a top speed of 407 km/h with the roof closed, the little fabric umbrella only allows 160 km/h



carbonat-Dach des Grand Sport spazieren fahren möchte. Ohne Steuern sind insgesamt 1,4 Millionen Euro fällig. Genug, um mit den Kumpels eine Porsche GT3-Rennserie zu gründen. Doch der offene Veyron, das hatten die Bugatti-Mannen schon bei seiner Vorstellung betont, steht nicht in Konkurrenz zu Autos, sondern zu Rennpferden, Yachten und Ferienwohnungen an der Côte d'Azur.

Für alle, die ihn sich nicht aus der Portokasse leisten können, ist er schlicht zu teuer. Bei einer limitierten Auflage von 150 Stück (die ersten 50 bekommt nur, wer schon einen Veyron besitzt) ist es eher Chronisten-Pflicht zu erwähnen, was den Roadster sonst noch vom Coupé unterscheidet: die höhere Windschutzscheibe, LED-Tagfahrlicht und eine neue Puccini-Soundanlage. Zudem versteiften die Ingenieure die Struktur und nagelten tüchtig Karbon unter die Mittelkonsole, in die Türen und B-Säule sowie als crashtragenden Bogen ans Ende der Lufthutzen. So wiegt er knapp 100 Kilogramm mehr als bisher – als ob das seine 1250 Newtonmeter irgendwie jucken würde. Nur zur Verdeutlichung: Das Siebengang-Doppelkupplungs-Getriebe von Ricardo verarbeitet intern bis zu 4500 Nm. Sein Gewicht von fast exakt zwei Tonnen wirbelt mühelos um die Kurven. Präzise, ruhig und ohne einen Hauch von Nervosität dreht die Lenkung ein.

All das Divenhafte, das sonst viele Supersportwagen auszeichnet, ist dem Grand Sport so fern wie ein Dieselmotor. Trotz Mini-Serie wirkt der Bolide höchst ausbalanciert, harmonisch und – nicht erschrecken – durchaus komfortabel. Wer einen VW Golf beherrscht, kommt auch mit ihm zurecht – Reichtum ist schließlich nicht gleichzusetzen mit Volant-Virtuosität. Vorausgesetzt, der Fahrer dosiert das Gaspedal sparsam. Darunter wartet ein automobiler Sprengsatz, der im Grenzbereich mit minimalem Wanken elend lange neutral um die Kurve fliegt. Manche Piloten werden chronisch das Problem haben, viel zu schnell am Einlenkpunkt zu sein. Die über jeden Zweifel erhabene Karbon-Keramikkbremse weist überzeugend ankernd jede Schuld daran von sich. Der Grand Sport demonstriert seine extreme Leistung zurückhaltend.

Ach ja, es gibt ihn übrigens in drei serienmäßigen Geschwindigkeitsstufen: mit Stoffschirmchen-Dach bis maximal 160 km/h, mit offener Luke bis 350 und geschlossener bis 407 km/h. Wer subjektiv noch mehr Dynamik will, sollte Jetpilot werden.

price: If you want to take the new removable polycarbonate roof of the Grand Sport for a drive, you have to invest the equivalent of two additional Audi R8s. It will cost you 1.4 million euros in all, excluding taxes. Enough to start a Porsche GT3 racing series with your buddies. However, as the Bugatti fellows already stressed at its presentation, the open-top Veyron does not compete against cars, but with racehorses, yachts and vacation homes on the Côte d'Azur.

Unless you can pay for it with petty cash, it is simply too expensive. In light of a limited edition of 150 cars (the first 50 go only to people who already own a Veyron), the chronicler's duty is more to mention what else differentiates the roadster from the coupe: the taller windshield, LED daytime running lights and a new Puccini sound system. In addition, the engineers stiffened up the structure and industriously nailed plenty of carbon under the center stack, into the doors and B-pillars. They also used it for the crash-bearing arc at the end of the air scoops. Consequently, it weighs just under 100 kilograms more than before – as if that fazed its 1,250 Newton meters in any shape or form. Just to make it clear: Internally, the seven-speed dual-clutch transmission from Ricardo handles up to 4,500 Nm. The car's weight of nearly two metric tons dances effortlessly around the curves. The turn-in of the steering is precise, steady and without even a hint of nervousness.

All those diva-like traits that normally distinguish many super sports cars are as alien to the Grand Sport as a diesel engine. Despite the miniseries status, the powerful car seems highly balanced, harmonious and – don't be spooked – quite comfortable. If you can handle a VW Golf, you can also cope with it – after all, wealth is not the same as virtuosity at the wheel. Provided the driver meters the gas pedal economically. Under it is an automotive explosive charge, which at the limit flies around corners with minimum body roll and neutral handling for a miserably long time. Some drivers will chronically have the problem of arriving at the turn-in point much too quickly. The carbon-ceramics brakes are beyond reproach and drop the anchor convincingly enough to deny any blame for this. The Grand Sport demonstrates its power in a restrained way.

Oh, by the way, it is available in three standard speed levels: with the little fabric umbrella up to a maximum of 160 km/h, with the top down up to 360 km/h and with closed roof up to 407 km/h. If you want to feel even more dynamics, you ought to become a fighter pilot.

VORSTELLUNG PRESENTATION

BUGATTI 16C GALIBIER



Die Limousinen-Studie hatte nicht allein eine stattliche Statur, sie verfolgte auch hohe Ziele: Der Galibier sollte die stärkste und schnellste Reiselimousine der Welt werden

The concept sedan had not only an impressive figure, it also pursued lofty goals: The Galibier was intended to become the world's most powerful and fastest touring sedan



Reduzierte Eleganz: Das Cockpit mit seiner klaren Linienführung wirkt edel und aufgeräumt

Reduced elegance: The cockpit with its clean lines looks classy and tidy



Er war Statement – und eine Provokation. Ein klares Kontrastprogramm zur Öko-Welle mit allen Elektroautos dieser Welt. Dabei setzte der Bugatti 16C Galibier auf Leichtbau mit Aluminium und kohlefaserverstärktem Kunststoff. Und seinen Motor konnte man wahlweise mit Normalbenzin oder Ethanol befeuern.

Damit aber genug des Öko-Tributs. Der Galibier war kein Verbrauchskünstler, sondern von einem ganz anderen Kaliber: Er sollte die stärkste, schnellste und eleganteste Limousine der Welt sein. Dafür hatte er einen acht Liter großen 16-Zylinder im Bug, dem zwei mechanische Kompressoren Druck machen, damit auch richtig viel Dampf von untenheraus da ist. Leistung? Genug. Irgendwo zwischen 800 und 1000 PS.

Der Bugatti ging auf eine Welttournee. In China, Amerika und im Mittleren Osten traf er auf die ganz Reichen dieser Welt. Man wollte ihnen die Wünsche von den Lippen ablesen: Wie schnell muss er wirklich sein? Wie viel Beinfreiheit brauchen sie im Fond? Reichen zwei Plätze hinten, oder muss es eine Sitzbank für drei sein? Auch der Kofferraum wirkt auf den ersten Blick nicht gerade üppig. Aber die Klientel hat ihre eigenen Ansichten. Die erste Kundin, die den Bugatti in Augenschein nehmen durfte, stellte ihre zierliche Handtasche ins Gepäckabteil und befand: „Ausreichend.“

Dabei hatte Designer Achim Anscheidt bereits hier angedeutet, wen er in seinem Galibier einmal sehen wollte: jemanden, der ins Heckabteil einen Koffer aus feinstem Ziegenleder legt. Er beinhaltet die leichte Marschbekleidung für den Rennpiloten eines Bugatti-Oldies T35 – den leichten Sturzhelm, die Rennbrille, feinste Lederschuhe und Handschuhe. Im Galibier reist der T35-Akteur nach dem aufreibenden Rennstrecken- oder Rallye-Trip dann in völliger Gediegenheit. Umgeben von feinstem Leder und edlen Varvona-Hölzern.

Das Cockpit war auf das Nötigste reduziert. Die breite Mittelkonsole beherbergte einen Drehsteller, der auf Druck ausfuhr und alle Gimmicks des Elektronik-Baukastens aus dem Audi A8 bereithielt. Über dem Lenkrad schwebte ein Display, in das man sich die wichtigsten Informationen individuell einspielen konnte. Unten auf der Konsole saß ein großer Bildschirm, der sich einfach abnehmen und im Fond platzieren ließ. Darüber ein kleiner, aber feiner Parmigiani-Chronograph. Wurde der Galibier abgestellt und verschlossen, dann verschwand die Uhr wie von Geisterhand im Armaturenbrett. Sie konnte aber auch aus ihrer Halterung gelöst und ins Lederarmband des Chauffeurs eingeklinkt werden – die ganz große Show.

Mittig in der Konsole, eingebettet in Holz, saßen zwei Rundinstrumente, die man bequem auch vom Fond aus ablesen konnte. Schließlich sollten alle Passagiere wissen, welche Leistung dem 16-Zylinder gerade abverlangt wurde. Die PS-Anzeige ging bis 1000. Entsprechend üppig war der Tachometer ausgestattet, dessen Anzeige erst bei spektakulären 420 km/h endete.

It was a statement – and a provocation. A clear alternative program to the eco-wave with all the electric cars of this world. Even though the Bugatti 16C Galibier relied on lightweight construction with aluminum and carbon fiber reinforced polymer. And its engine could be run on regular gasoline or ethanol.

But that's enough of a tribute to the environment. The Galibier was not a fuel economy miracle, but of an entirely different caliber: It was to be the world's most powerful, fastest and most elegant sedan. To this end, it had an eight-liter 16-cylinder engine in the bow, boosted by two mechanical superchargers to ensure lots of oomph from low revs. Power? Enough. Somewhere between 800 and 1,000 hp.

The Bugatti went on a world tour. It met the very rich of this world in China, America and the Middle East. The intention was to hear what they want straight from the horse's mouth: How fast does it really have to be? How much legroom do they need in the rear? Are two seats in the rear enough or does it have to be a bench for three? The trunk also doesn't look all that large at first sight. However, the clientele has its own opinions. The first female customer allowed to inspect the Bugatti put her small purse in the luggage compartment and decided: "Sufficient."

Designer Achim Anscheidt had already suggested back then who he wanted to see in his Galibier one day: someone who puts a suitcase made from the finest goatskin into the trunk. It holds the light marching apparel for the race driver of a vintage Bugatti T35 – the light-duty crash helmet, the racing goggles, finest leather shoes and gloves. After the exhausting racetrack or rally trip, the T35 driver then travels in complete sophistication in the Galibier. Surrounded by the finest leather and precious Varvona woods.

The cockpit was reduced to the essentials. The wide center console housed a rotary controller that popped up when pushed and offered all the gimmicks of the electronics kit from the Audi A8. A display floated above the steering wheel that could show the information that the individual driver deemed most important. A large screen sat at the front of the center console. It was easy to remove and could be put in the rear compartment. Above it was a fine Parmigiani chronograph. When the Galibier was parked and locked, the watch disappeared in the dashboard as if by magic. However, it could also be taken out of its bracket and snapped into the leather wristband of the chauffeur – grand theatre.

The center of the console held two round gauges embedded in wood that were also easy to read from the rear. After all, every passenger was supposed to know how much power was currently being demanded from the 16-cylinder engine. The horsepower display went to 1,000. The speedometer had a correspondingly exuberant scale that ended at a spectacular 420 km/h.

**Bugatti Classic: Studie mit Hufeisengrill,
der Zweifarben-Optik und die an
den Atlantic erinnernde Kammlinie**

*Bugatti classic: Concept car with horseshoe
grille, two-tone appearance and the ridge
reminiscent of the Atlantic*



Ganz so hurtig sollte es dann in der Realität doch nicht zugehen. Der Sportwagen Veyron bringt es auf 1001 PS und hat auf der VW-Teststrecke in Ehra-Lessien beim auto motor und sport-Fahrtermin 402,7 km/h erreicht. Und der Galibier? Der damalige Bugatti-Chef Franz-Josef Paefgen: „Normalerweise liegt der Sportwagen etwas über der Limousine.“ Eine elektronische Geschwindigkeitsbegrenzung sollte der Galibier aber nicht bekommen. Paefgen: „Wir bauen keine Autos, damit wir sie anschließend abriegeln, sondern damit wir schnell fahren können.“

Beim 1,31 Millionen Euro teuren Veyron war die Stückzahl auf 300 begrenzt. Vom offenen Veyron, dem Grand Sport, entstanden 150 Stück. Paefgen war auch in der größten Branchenkrise aller Zeiten sicher: „Es gibt einen Markt für exklusive Autos.“

Auf der Suche nach dem nächsten Modell hat man viele Varianten durchgespielt, darunter auch einen kleinen Bugatti. Aber Paefgen war sich sicher, dass seine Top-Strategie richtig ist: „Wir haben viel Geld dafür ausgegeben, die Marke oben zu positionieren.“ Sollte die Entscheidung nach der Welttournee des Galibier positiv ausfallen, dann sollte auch er nur in einer limitierten Auflage produziert werden. Diese Stückzahl würde sicher von der Preisgestaltung abhängen. Aber man konnte spekulieren, dass nicht viel mehr als 300 dieser exklusiven Viertürer in den Handel kommen würden.

Im Feld der noblen Limousinen hätte der Galibier sicherlich mit einem Maybach oder Rolls-Royce Phantom konkurriert. Aber Paefgen wollte diese Konkurrenz nicht sehen: „Bestimmt gibt es Autos, die repräsentativer sind, aber in dieser Liga spielen wir nicht.“

Der Galibier wollte mit seiner langen Motorhaube, der flachen Frontscheibe, dem weit nach hinten gerückten Fahrgastabteil und seiner schrägen Heckpartie der Dynamiker im Luxus-Segment sein – fernab von allen Konkurrenten. Bugattitypisch war der Hufeisengrill und die mittlere, an den Typ 57 erinnernde Kammlinie, die im Heckbereich die dritte Bremsleuchte integrierte.

Auch die zweifarbige Optik gehörte zum Bugatti-Stil: Die vorderen Kotflügel und die Türen sind aus poliertem Aluminium, die Karosserie zeigt die feine Kohlefaserstruktur, dezent versteckt unter einer blauen Klarlackschicht. Und damit sich die potenziellen Kunden bei der ersten Begegnung schon realistische Vorstellungen von ihrem Galibier machen können, hatte Bugatti gleich noch vier 1:8-Modelle in anderen Farbkombinationen parat. Für Paefgen waren jedoch die Wunschlackierungen seiner Kunden mittlerweile so interessant, dass er von jedem verkauften Bugatti ein Modell anfertigen lassen wollte.

Dazu kam es nicht. Wie schon der EB 120 kam auch der Galibier nicht über das Showcar-Stadium hinaus. Der Aufsichtsrat schickte die Super-Limousine ins Museum.

In reality, things weren't going to be quite that fast after all. The Veyron sports car has 1,001 hp and during the auto motor und sport driving date on the VW test track in Ehra-Lessien reached a speed of 402.7 km/h. And the Galibier? Then Bugatti boss Franz-Josef Paefgen said: "Usually the sports car is a bit faster than the sedan." However, the Galibier was not intended to have an electronic speed limit. Paefgen: "We don't build cars for restricting them afterwards, but for being able to drive fast."

The Veyron sold for 1.31 million euros and was limited to 300 vehicles. One hundred and fifty vehicles were built of the open-top Veyron, the Grand Sport. Even during the biggest industry crisis ever, Paefgen was sure: "There is a market for exclusive cars."

The team went through many variants in the search for the next model, including a small Bugatti. But Paefgen was sure his top strategy was right: "We have spent a lot of money on positioning the brand at the top." In the event that there was a positive decision after the world tour of the Galibier, it also was only to be produced in a limited edition. This number would surely depend on the pricing. But one could speculate that not many more than 300 of these exclusive four-door cars would come to market.

In the field of posh sedans, the Galibier would have surely competed with a Maybach or Rolls-Royce Phantom. But Paefgen did not want to see this competition: There are certainly cars that are more prestigious, but we are not playing in this league."

The Galibier wanted to be the dynamic one in the luxury segment – with its long hood, the raked windshield, the greenhouse moved far back and its slanted rear end – far removed from all competitors. Typical Bugatti features were the horseshoe grille and the central ridge reminiscent of the Type 57, which integrated the third brake light at the rear.

The two-tone looks also were part of the Bugatti style: The front fenders and the doors are made of polished aluminum, while the bodywork shows the delicate carbon fiber structure, discreetly concealed under a blue clear coat. And to ensure that potential customers were able to get a realistic idea of their Galibier at the first encounter, Bugatti also brought along four 1:8 models in other color combinations. However, by then the desired paint finishes of his customers were so interesting to Paefgen that he wanted to have a model produced of every Bugatti sold.

It never happened. As was already the case for the EB 120, the Galibier also did not make it past the show car stage. The supervisory board sent the super sedan into the museum.

FAHRBERICHT

DRIVING REPORT

BUGATTI EB VEYRON 16.4 SUPER SPORT



Kraftakt: Vier Turbos pressen aus dem Achtliter-W 16 1200 PS. Das reichte am 26. Juni 2010 für eine Weltrekord-Marke von 431 km/h

Tour de force: Four turbos squeeze 1,200 hp from the eight-liter W 16. Enough for a world record of 431 km/h set on June 26, 2010



Limitierte Serie: Der Super Sport wird nur 40 mal gebaut und ist bei 415 km/h elektronisch abgeregelt

Limited series: The Super Sport will be built only 40 times and is electronically limited to 415 km/h





Solider Halt: Die Sitze müssen nicht nur beim Geradeausbeschleunigen stützen, sondern auch bei 1,4 g Querkraft

Solid hold: The seats have to provide support for not only straight-line acceleration, but also when 1.4 g's are pulling you sideways

Von wegen Superdragster: Der Super Sport verbindet Supersportwagen-Dramatik mit hervorragendem Handling und Limousinenkomfort

Super dragster. As if: The Super Sport combines the dramatics of a super sports car with outstanding handling and the comfort of a sedan



Wir stehen irgendwo im spanischen Hinterland, als ein leises Lachen erklingt. Von ganz oben, dort wo Ettore Bugatti auf seiner Wolke thront, während unter ihm der Bugatti Veyron 16.4 Super Sport warmläuft. Endlich, mag der Firmengründer denken, endlich haben sie dem Veyron mal richtig Leistung gegeben. Bisher 1001 PS stark, liefert die Sportvariante 1200 ab, ganz abgesehen von 1500 Newtonmeter Drehmoment. Größere Turbos und Ladeluftkühler, optimierte Atmung und Aerodynamik unterscheiden den Super Sport vom normalen Veyron. Das hätte dem Patron gefallen, schließlich gab er der Welt der dreißiger Jahre unter anderem den Royale, eine Limousine mit 12,7-Liter-Achtzylinder-Reihenmotor. Auf die Frage, wie schnell der Wagen sei, pflegte Bugatti zu bemerken: im zweiten Gang 150, im dritten so schnell Sie wollen. Womit wir zum Veyron Super Sport überleiten. Auch er ist jederzeit in der Lage, so schnell zu fahren, wie sein Pilot es möchte. Werksfahrer Pierre-Henri Ra-

We are somewhere in the Spanish countryside when suddenly there is soft laughter in the air. From all the way up there, where Ettore Bugatti sits enthroned on his cloud, while the Bugatti Veyron 16.4 Super Sport is warming up below him. Finally, the company founder might think, finally they have given the Veyron some real power for a change. Up to now, it produced 1,001 hp. The sport variant delivers 1,200 of them, not to speak of the 1,500 Newton meters of torque. Larger turbos and intercoolers, optimized airways and aerodynamics distinguish the Super Sport from the run-of-the-mill Veyron. The founder would have loved it. After all, he gave the world of the Thirties among other things the Royale, a sedan with a 12.7-liter straight-eight engine. When asked how fast the car was, Bugatti was wont to remark: 150 in second gear, in third as fast as you want. Which brings us to the Veyron Super Sport. It also is capable at any time of going as fast as its driver wants. Works

phanel bewies dies im Juli auf dem VW-Oval in Ehra-Lessien mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 431 km/h – Weltrekord für Serienautos.

Jawohl, Serienautos, denn 40 Exemplare des Super Sport möchten sie in der Manufaktur im elsässischen Molsheim schon bauen. Und die Nummer mit dem Rekord dürfte auch einem anderen Patron gut gefallen haben: VW-Konzernlenker Ferdinand Piëch. Er kommentierte die Rückwärtsüberschläge der Le Mans-Konkurrenz 1999, man selbst habe das diskret in Ehra getestet, wobei nicht die besten Fahrer an Bord gewesen seien – was man Raphanel wohl verschwiegen haben dürfte. Egal, vor uns und dem bei 415 km/h abgeregelten Veyron liegt keine kurvenüberhöhte Asphalt Schleife, sondern eine spanische Landstraße. Der Schlüssel zum Freischalten der Höchstgeschwindigkeit bleibt in der Tasche.

Tränen darüber verschwinden nach dem Losfahren jedoch schlagartig unter dicken Jubelbächen. Selbst Kühne, die schon mal bei einem Superbike-Motorrad den Gasgriffanschlag gespürt haben, glucksen irre, wenn der 1,8-Tonner Sekundenbruchteile nach dem Pedalbefehl den Horizont frisst. Ob der Start gegessen hat, würde ein Gummi-Autogramm zeigen: Sind die vier schwarzen Striche um 25 Meter lang, hat alles gepasst. Die 200er-Marke fällt nach 6,7 Sekunden, Tempo 300 knapp acht Sekunden später. Jetzt würde Ettore endgültig lachen. Als er wegen der Wirtschaftskrise auf seinen Achtzylindern sitzen blieb, steckte er sie kurzerhand in Eisenbahn-Triebwagen, mit denen Sohn Jean direkt einen Geschwindigkeitsrekord aufstellte. Auch der bis zu vier Tonnen Luft pro Stunde atmende, beim Gaswegnehmen lüstern mit den Abblasventilen seiner Turbos zischelnde W16 fühlt sich an, als ob mit ihm die ICE endlich pünktlich kämen.

Vier Tonnen Luft würden uns für einen Monat reichen. Es sei denn, der Atem stockt. Wie auf einem unbeobachteten Straßenstück. Pedal am Boden, die Lader rauschen unter Vollast, als wollten sie ein Weltweit-Vakuum erzeugen, das Doppelkupplungsgetriebe schiebt die Gänge nach, und das Achtliter-Vieh zeigt, wie egal ihm die verordnete Übersetzung ist. Hinter der kilometerlangen Geraden tauchen ruckzuck ein paar flüssige Wechselkurven auf, die eine Ahnung von 1,4 g Querbesehleunigung geben und PR betreiben für die straffere Abstimmung von Federn und Stabis sowie die neuen Sachs-Dämpfer des per Allradantrieb traktionsgesicherten Bugatti mit seinem nochmals steiferen Carbon-Monocoque.

In diesem penibel ausbalancierten Umfeld, das selbst den Anstellwinkel des Heckflügels gradgenau einpegelt, kann die Lenkung selbst bei Supersport-Tempi mit limousiniger Abgeklärtheit reagieren, während die Insassen schon zur Pressatmung wechseln.

Lust bekommen? Dann flugs die Anzahlung jenseits einer halben Million und Geduld bis zum kommenden Herbst mitbringen. Wobei sich der typische Super Sport-Interessent die Wartezeit mit dem bereits vorhandenen Veyron vertreiben kann.

driver Pierre-Henri Raphanel proved that in July on the VW oval in Ehra-Lessien with an average speed of 431 km/h – a world record for production cars.

Yes indeed, production cars, because they do intend to build at least 40 of the Super Sports in the manufactory in Molsheim, Alsace. And the record stunt was likely to have delighted another patron: VW CEO Ferdinand Piëch. He commented on the backward flips of the Le Mans competitors in 1999 by saying that his company had discreetly run in-house tests in Ehra without the best drivers supposedly being at the wheel – which they probably kept secret from Raphanel.

Doesn't matter, in front of us and the Veyron capped at 415 km/h is not an asphalt loop with banked turns, but a Spanish country road. The key for unlocking the top speed stays in the pocket.

However, any tears shed about this dry up in a snap and are replaced by streams of joy once we start driving. Even daredevils, who at one time or another have felt the throttle of a superbike hit the stop, chuckle madly when the 1.8-ton Veyron gobbles up the horizon just fractions of a second after the gas pedal command. Whether the start was accomplished would be evident in a rubber autograph: If the black stripes are about 25 meters long, everything was on the money. The 200km/h mark falls after 6.7 seconds, 300 km/h just under eight seconds later. Ettore would be laughing now for sure. When he ended up not being able to sell his eight-cylinders due to the economic crisis, he just put them in powered railcars, with which son Jean right away set a speed record. The W16 breathes up to four metric tons of air per hour and hisses lewdly from the wastegates of its four turbos when you lift off the throttle. It, too, feels as if it would finally make the ICE trains run on time.

Four metric tons of air would last us a month. Unless you run short of breath. Like on an unwatched stretch of road. Pedal to the floor; the turbos sing under full load as if bent on creating a global vacuum, the dual-clutch transmission sorts through the gears, and the eight-liter beast shows its utter disregard for the selected gear ratio.

At the end of several kilometers of straight road, a couple of flowing S-turns suddenly materialize, which provide an inkling of 1.4 g's lateral acceleration and promote the firmer setup of springs, sway bars and the new Sachs dampers of the all-wheel Bugatti with its even more rigid carbon monocoque.

In this meticulously balanced environment, which even dials in the exact angle of attack of the rear wing, the steering can respond with sedan-like serenity even at super sport speeds when the occupants are already starting to hyperventilate.

Whet your appetite? Then quickly deposit your down payment upward of half a million and be patient until next fall. Until then, the typical Super Sport prospects can while away the time with the Veyron they already have.

VORSTELLUNG PRESENTATION

BUGATTI EB VEYRON 16.4 GRAND SPORT VITESSE





Der schnellste Roadster aller Zeiten: Der Grand Sport Vitesse erreichte 2013 eine Höchstgeschwindigkeit von 408,84 km/h – Weltrekord für einen offenen Sportwagen

The fastest roadster ever: The Grand Sport Vitesse reached a top speed of 408.84 km/h back in 2013 – world record for an open-top sports cars





**Klavierlack, Sichtcarbon und dezent
in orange abgestepptes Leder bestimmen
das Interieur**

*Piano lacquer, clear-coated carbon and
leather tastefully quilted with orange thread
define the interior*

**Optisches Highlight: Sitzflanken und
Kopfstützen in Arancio Orange**

*Visual highlight: Seat side bolsters and
head restraints in Arancio Orange*





1 Exklusiv: Der offene Rekordhalter wurde nur achtmal gebaut, **2** Flügel hoch: In der Handling-Stellung erreicht der Vitesse "nur" 375 km/h, **3** Von vier Turbos beflügelt: 1200 PS reichen für einen Roadster-Rekordrun, **4** Eigens für den Veyron entwickelt: Die Michelin-Pneus sollten vor jedem Highspeed-Ausflug erneuert werden

1 Exclusive: The open-top record holder was built only eight times, 2 Raise the wing: In handling position, the Vitesse "only" goes 375 km/h, 3 Spurred on by four turbos: 1,200 hp are sufficient for a roadster record-breaking run, 4 Developed specifically for the Veyron: The Michelin tires should be replaced before every high-speed excursion

FAHRBERICHT

DRIVING REPORT

BUGATTI EB VEYRON 16.4 GRAND SPORT VITESSE



**Großer Open-Air-Auftritt: Der offene
Grand Sport Vitesse ist mit 1200 PS der
stärkste in Serie gebaute Roadster**

*Big open-air show: The open-top Grand Sport
Vitesse is the most powerful roadster built in
series production with 1,200 hp*



**Im Handling-Modus mit hochgestelltem
Flügel: Bei 375 km/h ist Schluß**

*Raise the wing: In handling mode,
it "only" runs 375 km/h*



Was haben ein gutbürgerlicher Pool und drei Badewannen mit einem Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse zu tun? Nun ja, wenn seine 16 Zylinder direkt hinter den Ohren lautstark Sauerstoff einschlürfen wie ein hyperventilierender Tyrannosaurus Rex, taucht unweigerlich das Volumen eines ebensolchen Pools vor dem geistigen Auge auf: 50 000 Liter Luft pro Minute atmet das Turbo-Quartett bei Volllast – was den Inhalt des zweisitzigen Innenraums bei weitem übertrifft, somit kurzzeitig irrationale Atemangst aufbranden und den Fuß feige vom Gaspedal rutschen lässt.

Keine so gute Idee, denn das 14 Zentner schwere Motor-Monster schnaubt sogleich frustriert kübelweise Überdruck aus seinen Wastegate-Nüstern. Logisch, er will mit 1200 PS spielen, da erzeugt Zucken verständlicherweise monströs zwitternden Unmut. Der übrigens klingt wie damals, als Walter Röhrl die Audi Gruppe B-Boliden linksbremsend ums Eck wuchtete. Die Ur-Quattro hätten längs übrigens keine Chance gehabt, und zu den Badewannen kommen wir gleich.

„Schaut’s, dass da noch was geht“, hatte Quattro-Erfinder und Konzern-Legende Ferdinand Piëch seine Mannen bekannt subtil zu mehr Leistung aufgefordert, um wieder Distanz zwischen dem bisher – ähem – „nur“ 1001 PS starken Veyron und dem Rest der gar so aufmüpfigen Supersportwagen-Welt zu legen. So entstand der Super Sport und jetzt die Roadster-Variante namens Vitesse.

Vitesse, also Geschwindigkeit – das klingt so nett und harmlos wie ein Golf GTI-Sondermodell. Dabei packt das Über-Cabrio mit vergrößerten Turbos und Ladeluftkühlern fast dessen Basisleistung nochmal obendrauf und türmt ein 1500-Nm-Kraftplateau steil wie die Eiger-Nordwand auf.

Was schon auf dem Datenblatt furchterregend aussieht, kündigt sich dem Piloten wie ein Tsunami an. Zuerst zieht sich die Kraft im Vergleich zum Basis-Veyron unter 3000/min etwas zurück. Nennen wir es Drehmomentschwäche, wohlweisend, dass sie sich immer noch im Rahmen eines Audi RS6 abspielt. Innerhalb eines Wimpernschlags bricht die Welle dann brüllend über den Fahrer herein, klatscht seine Augäpfel zum Touchdown mit ihrer Schädelhöhle und den Veyron wie eine Nussschale gen Horizont.

Eine zwei Tonnen schwere, allradgetriebene Nussschale, um genau zu sein. Wer jetzt die nächsten 16 Sekunden das Gaspedal tapfer auf den Boden presst, bringt die Leistungsanzeige nicht nur zum Vollausschlag, sondern das ganze Brachial-Vehikel auf Tempo 300.

So bleibt etwas Zeit, um den Pool durch die erwähnten Badewannen auszutauschen. Die saugen nämlich die vier Spritpumpen (zwei mehr als bisher) innerhalb einer Stunde theoretisch leer. Dabei plumpst das Kohlendioxid pfundwei-

What do a home pool and three bathtubs have to do with a Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse? Well, when its 16 cylinders right behind your ears loudly suck in oxygen like a hyperventilating Tyrannosaurus Rex, the image of such a pool inevitably comes to mind. At full throttle, the turbo quartet breathes 50,000 liters of air per minute – which far exceeds the volume of the two-seat interior and consequently causes temporary irrational breathing anxiety and a cowardly lift off the gas pedal.

Not such a good idea, because the 14 hundredweight engine monster immediately snorts excess pressure through its wastegate nostrils by the bucket-load in frustration. Logical, because it wants to play with 1,200 hp, which means any twitching understandably creates monstrously chirping resentment. Which, by the way, sounds just like it did back when Walter Röhrl heaved the Audi Group B rally cars around corners under left-footed braking. Incidentally, the original Quattro wouldn't have had a chance and we'll get to the bathtubs in a second.

“Make sure this isn't all there is,” had Quattro inventor and corporate legend Ferdinand Piëch called on his men to find more power in his famously subtle way to put more distance once more between the Veyron producing – ahem – “only” 1,001 hp until then and the all too rebellious super sports car world. The result was the Super Sport and now the roadster variant named Vitesse.

Vitesse, in English speed – that sounds as nice and harmless as a special model of the Golf GTI. Actually, the uber-convertible with larger turbos and intercoolers adds almost that car's basic output on top and piles up a 1,500 Nm torque plateau as steep as the Eiger North Face.

What already looks scary on the data sheet, announces itself to the driver like a tsunami. Compared with the base Veyron, the power below 3,000 rpm is a little more subdued. Let's call it a lack of torque, knowing full well that we're still talking about the equal of an Audi RS6. In the blink of an eye, the wave then breaks over the driver with a roar, slams his eyes back into his skull and slings the Veyron toward the horizon like a nutshell. A nutshell weighing two metric tons with all-wheel drive, to be precise. If you keep the gas pedal boldly pushed to the floor now for the next 16 seconds, you not only redline the power display, but also speed up the whole brachial vehicle to 300 km/h.

As a result, there is a little bit of time to replace the pool with the aforementioned bathtubs. Theoretically, the four fuel pumps (two more than before) suck those empty in an hour. While doing so, the carbon dioxide gushes from the tailpipes

1 Zeit ist äußerst relativ im Grand Sport
Vitesse: Nur 2,6 Sekunden vergehen
bis Tempo 100, **2** Die Details zeigen den
Perfektionismus, mit dem der Vitesse gebaut
wurde, **3** Mit feiner Naht: Schalthebel,
4 Blankpoliert: Wischerhebel

*1 Time is extremely relative in the Grand Sport
Vitesse: Just 2.6 seconds pass while getting from
zero to 100 km/h, 2 The details illustrate the
perfectionism, with which the Vitesse was built,
3 With classy stitching: Shifter, 4 Polished to a
shine: Wiper controls*



se aus den Endrohren. Bei einer jährlichen Fahrleistung eines Veyron-Besitzers von im Durchschnitt 1800 Kilometer ökologisch alles halb so schlimm. Hier explodiert automobiler Superlativ nach vorne, und die Daumen dürfen auch heutzutage ruhig nach oben gehen.

Leistungsmäßig erreicht der Vitesse sein wahres Maximum jedoch nicht beim Vortrieb. Es bedarf bei Tempo 410 vielmehr eines schlagartigen Wechsels vom rechten zum linken Pedal. Jetzt packen 1200 PS Luftbremsleistung den Spoiler am Kragen, und die zur Kühlung wie luftansaugende Kreisel-pumpen ausgebildeten Keramik-Karbon-Bremsscheiben legen noch mal 2800 PS drauf. Das ist nicht nur physikalisch sinnvoll, sondern tut auch der tempogepeinigten Seele gut, wenn sich die nächste Kurve heranzoomt wie nach Mausklicks auf Google Earth.

Eine Kurve, zwei Tonnen Gewicht und der Blick auf die bis 430 reichende Tachoanzeige sind bei Volllast durchaus dazu geeignet, auch erfahrene Piloten in zarte Aufregung zu versetzen. Die der Vitesse ganz locker in Begeisterung auflöst, wenn der Fahrer das alte Allrad-Gesetz beherzigt, dass es etwas langsamer rein, viel schneller wieder rausgeht.

Kaum merklich nickt der noch mal einen Zentimeter tiefer liegende Vitesse beim Bremsen ein und schneidet selbst über 200 km/h präzise wie ein Laserskalpell um die Kurve. Das ist ungewohnt, zeigte der Veyron hier bisher doch eine leichte Hochtempo-Nervosität, die ihm die Ingenieure mit einer verbesserten Lenkung und Aerodynamik sowie neuen Stoßdämpfern mit Zusatzvolumen und zweitem Ventil zur besseren Ansprache erfolgreich ausgetrieben haben. Laut Bugatti zentri-fugieren einen dann bis zu 1,4 g ums Rund, was sich nicht nur für so ein Trumm ziemlich sensationell anfühlt. Hecklastigere Stabilisatoren und mutigeres ESP erlauben solventen Abenteu-rern sogar einen rauchenden 1500-Nm-Drift.

An dieser Stelle sollte man durchaus seinen Preis von 2,3 Millionen Euro ins Gespräch bringen. Dafür hat man immerhin die Möglichkeit, das Dach abzunehmen, um sich bei Bedarf offen einen 350-km/h-Scheitel ziehen zu lassen. Was so einfach nicht funktioniert, denn selbst bei diesem Tempo krümmt sich das Haupthaar dank eines neuen, aufsteckbaren Dachkantenspoilers kaum. So erschließt sich die wahre Lufthoheit des Vitesse in der Art und Weise, wie er lautstark das uns umgebende Gas verarbeitet: Dieses Schlürfen, Zwi-tschern, Brüllen und Rauschen entfaltet nur im offenen Veyron ein ungefiltertes, bisher nie gehörtes Extremsound-Bukett.

Nun könnte man aus eher bürgerlichen Gehaltsregionen kleinlich den Aufpreis eines Einfamilienhauses anprangern, den der luftige Spaß mehr zum Super Sport kostet. Doch das wird dem Veyron-Besitzer nur ein Lächeln abringen. Er hat statistisch schon zwei der auf jeweils 300 Stück limitierten Zweisitzer in seiner Garage, und ein dritter sähe neben dem 50-Meter-Pool in Marbella sicherlich auch pittoresk aus.

by the pound. Given the average distance Veyron owners drive each year, a mere 1,800 kilometers, it's not as bad as it seems ecologically. In this case, automotive superlatives explode forward and the thumbs may still go up even these days.

However, with regard to performance, the Vitesse reaches its true maximum not in acceleration. Rather, that comes when you abruptly move from the right to the left pedal at 410 km/h. Now there are 1,200 air-brake horsepower grabbing the spoiler by the scruff of its neck. The ceramic brake discs, shaped for cooling purposes like centrifugal pumps, add another 2,800 hp into the bargain. That is not only sensible in terms of physics, but also balm to the speed-stricken soul when the next curve zooms towards you like when you click on something on Google Earth.

One curve, two metric tons of weight and a look at the 430 km/h speedometer scale at full throttle are quite capable of slightly alarming even experienced drivers. A feeling that the Vitesse completely casually turns into thrill when the driver heeds the ancient all-wheel-drive law that you go into the turn a little slower and out of it much faster.

The Vitesse rides another centimeter lower and shows virtually no body dive during braking. Even at speeds north of 200 km/h, it goes around turns with the precision of a laser scalpel. That is unusual, as the Veyron used to exhibit a slight high-speed edginess, which the engineers successfully eliminated with an improved steering system and enhanced aerodynamics, as well as with new shocks with additional volume and a second valve for improved response. According to Bugatti, you're being centrifuged around with a force of up to 1.4 g's then. That feels sensational and not only for a hefty chunk such as this. More rear-biased sway bars and a more daring ESP even allow adventurers with financial means smoking 1,500 Nm drifts.

At this point, it is quite appropriate to mention its price of 2.3 million euros. But it does at least buy you the option of taking off the roof to have your hair blow-dried at 350 km/h when needed. Which is not quite as easy as it sounds, because even at that speed your hair is hardly being ruffled thanks to a new attachable roof edge spoiler. As a result, the Vitesse's true command of the air lies in the way in which it processes the gas around us. You only get to hear this slurping, chirping, roaring and hissing in the open-top Veyron, an unfiltered and never before heard bouquet of extreme sounds.

Coming from more middle-class income regions, it would be possible yet petty to decry the premium the open-air fun adds to the cost of the Super Sport – the value of a single-family home. But that is peanuts to a Veyron owner. Statistically, he already has two of the two-seaters limited to 300 cars each in his garage, and a third one would surely look quite picturesque next to the 50-meter pool Marbella.

IMPRESSION

BUGATTI VISION GRAN TURISMO



Hommage an die beiden Bugatti Le Mans-Siege 1937 und 1939: Der Vision GT wurde für das Videospiel Gran Turismo entwickelt, zeigt aber schon das Acht-Augen-Gesicht der nächsten Generation

In homage to the two Bugatti Le Mans victories in 1937 and 1939: The Vision GT was developed for the Gran Turismo video game, but already shows the eight-headlight face of the next generation



1 Ersetzt die Klimaanlage: Seitliche Schiebefenster, 2 Aerodynamisch optimiert: Kamera ersetzt Rückspiegel, 3 Mit Zentralverschluß: Futuristische Bugatti-Felge

1 Replaces the air conditioning: Sliding side windows, 2 Aerodynamically optimized: Camera replaces rearview mirror, 3 With center lock: Futuristic Bugatti rim



Zu den Unternehmenswerten des gemeinen Autoherstellers zählt ja gerne alles Mögliche: Innovationskraft, Technologieführerschaft und Nachhaltigkeit ganz unbedingt – mindestens. Der Bescheidenheit machen sie sich dagegen höchst selten verdächtig. Dann allerdings poppt sie auf, die Ausnahme von der Regel, einfach so, ausgerechnet in einem Pamphlet von Bugatti – jener Marke, die noch nie, wirklich nie als Synonym für Bescheidenheit verwendet wurde. Und das dürfte ebenso für die nahe Zukunft gelten.

Von einer „ausdrucksvollen Formensprache“ ist dort zu lesen, bezogen ausgerechnet auf das Design der Studie Vision Gran Turismo, jenes in zwei Blautöne getauchten Monsters, dessen Debüt die automobile Welt ein wenig aus dem Rhythmus brachte, noch bevor es andere Ereignisse taten. Jetzt steht der Sportwagen da, wo ihn künftig Millionen von Kunden parken werden: in der Boxengasse des Circuit des 24 Heures von

Common automakers like to include all kinds of things in their corporate values: innovative strength, technology leadership and, quite imperatively, sustainability – at least. In contrast, the one thing they are very rarely suspected of is modesty. However, it does pop up here and there, that exception to the rule, and of all things in a pamphlet of Bugatti – the brand that has never ever really been used as a synonym for modesty. And that is likely to be true equally for the near future as well.

It talks of an “expressive design idiom,” and ironically refers to the design of the Vision Gran Turismo concept car, that two-toned blue monster whose debut made the automotive world briefly skip a beat even before other events did the same. Now the sports car sits where millions of customers will park it in future: in the pit lane of the Circuit des 24 Heures of Le Mans. However, this Bugatti is real, while its numerous copies are of a virtual nature, which certainly will hardly bother the game console users, because even in that world you are unlikely to see anything more spectacular.

Le Mans. Dieser Bugatti allerdings ist real, seine zahlreichen Kopien dagegen sind virtuell, was die Spielkonsolen-Nutzer sicher kaum stören wird, denn selbst in dieser Welt sieht man kaum Spektakulärereres.

Etwas Schnelleres wohl ebenfalls nicht, denn in einigen Abschnitten des 13,5 Kilometer langen Kurses soll der Vision Gran Turismo mit deutlich über 400 km/h entlangpeitschen können. Ob das echte Auto wohl auch ...? Nein. Reden wir jetzt nicht lange herum: Die Studie kann nicht annähernd das, was seine Schöpfer errechneten und vorerst nur die PlayStation-Junkies dieser Welt hinter ihren Monitoren erfahren werden. Daran ändert selbst das mächtige 16-Zylinder-Aggregat nichts, das nach dem insektenschwarmigen Anlassersirren den offenbar mit größter Leidenschaft verbauten Beton anbrüllt, der den zornigen Schall sofort zurückschmettert.

Jetzt dürften vielleicht doch noch ein paar Einwohner der Loire-Stadt aufgewacht sein. Nur einmal im Jahr, Mitte Juni, steppt hier der Bär, und zwar höchst virtuos. Beim 24-Stunden-Rennen liefern sich die Hersteller eine völlig unbescheidene Materialschlacht, die Fahrer dann auch – nicht selten endet sie in spektakulären Unfällen.

Seit 1923 feiern sie hier dieses Spektakel, Bugatti feierte ebenfalls – zwei Siege nämlich, in den Jahren 1937 und 1939. Der Typ 57C Tank ging damals an den Start, erreichte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 136,99 km/h und muss nun als Vorbild für den Vision Gran Turismo herhalten. Doch das Team um Design-Direktor Achim Anscheidt verzettelte sich nicht in der Vergangenheit, vermied einen zu bemühten Retro-Look. Eigentlich blieb nur die Lackierung in den zwei unterschiedlichen Blautönen übrig.

Alle anderen Designmerkmale wie der hufeisenförmige Kühlergrill sowie die markante, längs und mittig über das gesamte Fahrzeug verlaufende Linie ankern anderswo in der Markenhistorie, dem Typ 57 SC Atlantic beispielsweise. Sie zählen sicher auch zu den Charakteristika jenes Sportwagens, der die Bugatti-Geschichte fortschreiben soll.

„Wie unser virtuelles Vision-Gran-Turismo-Projekt bereits angedeutet hat, wird die Zukunft markante Designelemente bringen, etwa das Acht-Augen-Gesicht sowie an der Seite die dreidimensionale Bugatti-Linie, die sowohl eine aerodynamische Funktion hat als auch die charakteristische Zweifarbigkeit technisch sauber darstellt. Die hintere Fahrzeugpartie zeigt mit dem Abrissheck und einem neuen, einzigartigen Leuchtkonzept einen radikalen Bruch zum Veyron“, verrät Anscheidt.

Ach ja? Schluss mit optischer Bescheidenheit? Stattdessen ein voller Akkord auf der Weltbeherrschungsortel des Designs? „Die höheren Leistungswerte des neuen Bugatti, mit denen noch anspruchsvollere Anforderungen bei der Aerodynamik und der Kühlung einhergehen, erforderten zwangsläufig neue Gestaltungsansätze. Ein Beispiel ist das Abrissheck,

Probably not anything faster either, because in some sections of the 13.5-kilometer course, the Vision Gran Turismo is supposedly able to whip along at more than 400 km/h. Wonder if the real car also might be able to ...? No. Let's not beat about the bush: The concept car doesn't even come close to deliver the performance that its creators calculated and which will only be experienced by the PlayStation junkies of this world in front of their screens for the time being. Not even the massive 16-cylinder engine can change that. Following the buzz of the starter that sounds like a swarm of insects, said engine screams at the concrete seemingly poured with extreme passion, which instantly blares back the angry sound.

A few more inhabitants of the city on the Loire have probably been awakened now. Around here, hell breaks loose only once a year, in mid-June, and in a highly virtuoso manner. At the 24-hour race, the manufacturers engage in an entirely immodest battle of materials. The drivers end up doing the same and frequently this ends in spectacular accidents.

They have been celebrating this spectacle here since 1923. Bugatti celebrated as well – two victories in the years 1937 and 1939. Back then, it was the Type 57C Tank at the starting line. It recorded an average speed of 136.99 km/h and is now being pressed into service as the role model for the Vision Gran Turismo. However, the team led by Achim Anscheidt, Director of Design, did not get bogged down in the past and avoided an overly eager retro look. Actually, the only remnant is the two-tone blue paint finish. All other design features such as the horseshoe-shaped radiator grille as well as the distinctive line running down the center of the entire vehicle from front to back are rooted somewhere else in the brand history, the Type 57 SC Atlantic, for example. They are certainly among the characteristics of this sports car intended to continue the Bugatti history.

“As our virtual Vision Gran Turismo project has already suggested, the future will bring distinctive design elements, for example, the eight-headlight face as well as the three-dimensional Bugatti line at the side, which has an aerodynamic function and showcases the characteristic two-tone color scheme in a technically proper way. The rear section of the vehicle with its rear end in edge-separation design and a new, unique lighting concept represents a clear departure from the Veyron,” reveals Anscheidt.

Oh, really? Enough of visual modesty? Instead, a complex chord played on the world domination organ of design? “The higher performance figures of the new Bugatti, which entail even more demanding requirements on the aerodynamics and the cooling, inevitably made new design approaches necessary. One example is the rear end in edge-separation design, which furthermore also demonstrates stylistically what the point is:

Vision-Heck: Hohes Flügelwerk und horizontales Leuchtenband – der nächste Bugatti lässt grüßen

Vision rear end: Tall wing and horizontal light panel – the next Bugatti sends its regards



das zudem auch stilistisch zeigt, worum es geht: konsequente Reduktion auf das Wesentliche – pur und authentisch ist hier unsere Aussage. Insgesamt wird der neue Bugatti ein ganzes Stück mehr Beast sein, bei immer noch reichlich Beauty“, erklärt der Design-Direktor.

Gut, Leistung war ja bekanntlich nie ein Manko des Veyron. Aber es gibt nun mal eine Welt, deren Bewohner mehr wollen, immer mehr, und die bereit sind, für noch mehr entsprechend zu bezahlen. Ob sie auch bereit sind, sich in die Enge der Fahrgastzelle des Bugatti einpassen zu lassen? Keine Sorge, denn während sich die Studie ausschließlich nach den Homologationsregeln der Sport-Hoheiten FIA und ACO richtet, muss sich das Serienmodell an den Bedürfnissen der Hoheiten aus Fleisch und Blut sowie den Bestimmungen für den Straßenbetrieb orientieren. Vor allem aber soll sich der neue Bugatti ebenso unspektakulär fahren lassen, wie der Veyron aussah. Im

systematic reduction to the essential – our statement here is pure and authentic. Overall, the new Bugatti will be a lot more beast, but still plenty of beauty,” explains the director of design.

Well, as everybody knows, power was never a weakness of the Veyron. However, we do live in a world whose inhabitants want more, more and more, and who are willing to pay for even more accordingly. Whether they will also be willing to be fitted into the tight confines of the passenger compartment? No worries. While the concept car is tailored solely to the homologation rules of the sports sovereignties FIA und ACO, the production model will have to adapt to the requirements of the flesh and blood sovereignties as well as to the regulations for road use. However, the new Bugatti is supposed to be above all as unspectacular to drive as the Veyron looked. So in principle, move the shifter to D, hit the throttle (okay, maybe a little more carefully than in a VW Golf) and done. In principle? No, in reality as well, because already the Veyron draws a large part

Prinzip also den Wählhebel auf D rücken, Gas geben (okay, ein bisschen vorsichtiger als bei einem VW Golf vielleicht) und gut is'. Im Prinzip? Nein, auch in der Realität, denn schon der Veyron bezieht einen großen Teil seiner Faszination aus seiner Unkompliziertheit – zumindest für den Nutzer.

Nun gut, zum Äußersten kommt es heute auf dem Circuit Bugatti nicht, gemächlich rollt der Vision Gran Turismo aus der Box hinaus durch die Rechts-links-rechts-Kombination hinauf zum berühmten Dunlop-Bogen. Der Schalensitz zwick ein wenig, das Fragment eines Lenkrads wirkt ungewohnt, erinnert ein bisschen an K. I. T. T., das TV-Wunderauto der 80er. Neunmalklug daherreden mag der Bugatti indes nicht, zum Glück. Bei ihm sprechen Form und Material – und ein bisschen auch das Achtliter-Triebwerk. Das einschüchternde akustische Aufblähen fehlt allerdings, denn die vier Turbolader fühlen sich ob des mäßigen Tempos nicht zum Druckaufbau animiert. Damit entfällt auch das laute Seufzen beim Gaswegnehmen, wenn der überschüssige Druck abgebaut wird. Die Sicht nach vorne wirkt ein bisschen so, als habe man sich einen übergroßen Vollvisierhelm übergestülpt. Und nach hinten? Dort herrscht tiefschwarze Nacht. Mal abgesehen davon blickt Bugatti viel lieber nach vorn.

Bekommen Kunden eines neuen Bugatti wieder jeden Individualisierungswunsch erfüllt? Einlegearbeiten aus Porzellan? Speziell gefärbtes Sichtcarbon? Oder gar mehr? Jetzt wird Designer Anscheidt philosophisch: „Ich vergleiche das gerne mit der Musik: Wird es jemals einen Punkt geben, an dem es keine neuen Kompositionen mehr geben wird? Entscheidend für uns ist, dass die Individualisierung unserer Produkte im Einklang mit den Werten unserer Marke erfolgt und ein harmonischer Dialog zwischen Stilistik und Technik herrscht. So können wir garantieren, dass jeder Bugatti, der Molsheim verlässt, wie auch immer er individualisiert sein mag, ein authentisches Produkt unserer Marke ist“. Zur Authentizität des Vision Gran Turismo zählt Wärme. Langsam heizen Motor und Getriebe den ebenfalls in zwei Blautönen eingefärbten Innenraum, leise knarzt es im Chassis. Hier drinnen bevorzugen die Designer mattes Sichtcarbon, das den Fahrer nicht blenden kann.

Übrigens: Das Veloursleder, das hier reichlich verlegt ist, lieh man sich aus der Fertigung von Formel-1-Schuhen – aufgrund der höheren Strapazierfähigkeit. Um den Status als rollende Machbarkeitsstudie zu untermauern, experimentiert die Marke gerne mit Materialien. Wie auch immer der Materialmix aussehen wird: Der nächste Bugatti soll sich auch auf der Rennstrecke beweisen, nicht nur im Stadttempo wie die Studie, und nicht nur virtuell, sondern ganz real.

Dabei dürfte ihm das zu erwartende Fahrzeuggewicht von rund 1,9 Tonnen kaum im Weg stehen. Spätestens seit dem Nissan GT-R wissen nicht nur Spielkonsolen-Fans, dass Masse niedrigen Rundenzeiten nicht im Weg stehen muss. Apropos: Zu eventuell realisierbaren Zeiten in Le Mans oder auf dem Nürburgring äußert sich Bugatti derzeit nicht. Jaja, wie bescheiden so ein Autohersteller doch sein kann.

of its fascination from its simplicity – at least as far as the user is concerned.

Well, we don't get touch on any extremes today on the Circuit Bugatti, the Vision Gran Turismo leisurely rolls out of the pit lane through the right-left-right combination up to the famous Dunlop Arch. The bucket seat pinches a bit; the fragment of a steering wheel seems unfamiliar and is a little reminiscent of K. I. T. T., the marvelous TV car from the Eighties. Luckily, the Bugatti is not inclined to wisecrack, however. Form and material do its talking – and so does its eight-liter engine to some extent. Admittedly, what is missing is the intimidating acoustic swell, because the four turbochargers do not feel motivated to generate pressure in light of the moderate speed. This also means there is no loud sighing when you lift off the throttle and the excess pressure is purged. The forward visibility seems a little bit as if you had donned an oversized full-face helmet. And to the rear? It's dark as night there. Besides, Bugatti much rather prefers to look ahead.

Will customers of a new Bugatti will again have every customization request fulfilled? Inlays made of porcelain? Specially tinted naked carbon? Or even more? Designer Anscheidt turns philosophical now: "I like to compare that with music: Will there ever be a point when there will no longer be any new compositions? What is decisive to us is that the customization of our products takes place in accordance with the values of our brand and that there is a harmonious dialog between stylistics and technology. This always allows us to guarantee that every Bugatti that leaves Molsheim, regardless how customized it may be, is an authentic product of our brand." Part of the authenticity of the Vision Gran Turismo is warmth. Slowly but surely, the engine and transmission are heating up the likewise two-tone blue interior, the chassis is creaking softly. In here, the designers prefer matte naked carbon that cannot dazzle the driver.

By the way, the velour leather that has been laid here abundantly was borrowed from the manufacture of Formula 1 shoes – due to the greater wear resistance. In order to substantiate the status as a feasibility study on wheels, the brand also likes to experiment with materials. Whatever the material mix may look like, the next Bugatti is to prove its mettle on the racetrack, not just at city speeds like the concept car. And not just in the virtual world, but in real life.

The vehicle weight to be expected of 1.9 metric tons is unlikely to get in the way. Ever since the Nissan GT-R, game console fans are not the only ones who know that mass does not need to hamper fast lap times. Speaking of lap times: Bugatti currently does not comment on potentially achievable lap times in Le Mans or on the Nürburgring. Amazing how modest an automaker like this can be.

SONDERMODELLE SPECIAL EDITIONS

LES LEGENDES

Eine Hommage an die großen Namen der ruhmreichen Bugatti-Historie: Der Bugatti Grand Sport Vitesse „Jean-Pierre Wimille“, benannt nach dem zweimaligen Le Mans-Sieger, der Vitesse „Jean Bugatti“, der Vitesse „Meo Constantini“, der Vitesse „Rembrandt Bugatti“, benannt nach dem Künstler, der den tanzenden Elefanten schuf, der Vitesse „Black Bess“ und schließlich als Krönung der Serie, der Vitesse „Ettore Bugatti“ (von oben nach unten)

Homage to the biggest names in the glorious Bugatti history: The Bugatti Grand Sport Vitesse „Jean-Pierre Wimille“, named after the two-time Le Mans winner, the Vitesse „Jean Bugatti“, the Vitesse „Meo Costantini“, the Vitesse „Rembrandt Bugatti“, named after the artist who created the dancing elephant, the Vitesse „Black Bess“ and finally, as the crowning achievement of the series, the Vitesse „Ettore Bugatti“ (from top to bottom)



Eine Verneigung vor einem Auto und seinem Besitzer: Der Typ 18 wurde in England „Black Bess“ genannt. Einer seiner ersten Besitzer war Roland Garros, der Flugpionier

A bow to a car and its owner: In England, the Type 18 was called "Black Bess." One of its first owners was Roland Garros, the aviation pioneer



BUGATTI VITESSE „BLACK BESS“





**Auf der Klappe zwischen den Sitzen:
Der Typ 18 „Black Bess“ ist stets dabei**

*On the cover between the seats: The Type 18
"Black Bess" is a constant companion*









BUGATTI VITESSE „ETTORE BUGATTI“

**Der Elefant tanzt zwischen den Sitzen:
Die Skulptur erinnert an Rembrandt
Bugatti, den Künstler in der Familie**

*The elephant dancing between the seats:
The sculpture is a reminiscence to Rembrandt
Bugatti, the artist in the family*

**Autosilhouette schmückt die Türverkleidung:
Jean Bugatti, der begnadete Autodesigner,
schuf den Atlantic**

*Car silhouette adorns the door panel:
Jean Bugatti, the gifted automotive designer,
created the Atlantic*



BUGATTI VITESSE „JEAN BUGATTI“







BUGATTI VITESSE „MEO CONSTANTINI“

**Mit Rennstrecken-Profil am Heckflügel:
Der Vitesse erinnert an Meo Constantini,
Targa Florio-Sieger und Bugatti Rennleiter**

*With racetrack profile on the rear wing:
The Vitesse commemorates Meo Constantini,
Targa Florio winner and Bugatti racing director*



VORSTELLUNG

PRESENTATION

BUGATTI CHIRON





Großes Erbe: Der 2016 vorgestellte Veyron-Nachfolger wurde nach dem mehrfachen Gran Prix-Sieger Louis Chiron benannt. Neu ist das Acht-Augen-Gesicht und die stärker zugepfeilte Fronthaube

Great legacy: The Veyron successor presented in 2016 was named after multiple Gran Prix winner Louis Chiron. The "eight eyes" look and the more pronounced V-shape of the front hood are new



Modern gestylt: Der 16-Zylinder bekam eine neue Abdeckung. Die rechte Zylinderbank informiert über die Leistung des Achtliter-Motors: 1500 PS

Modern styling: The 16-cylinder was fitted with a new cover. The right cylinder bank provides information about the power output of the eight-liter engine: 1,500 hp



1 Edel: Türverkleidung in Leder,
2 Futuristisch: Heckleuchte und Leuchten-
band, **3 Elegant:** Chiron-Schriftzug in der
Kopfstütze, **4 Klassisch:** Der Chiron hat
einen Zündschlüssel, gestartet wird per
Knopfdruck

*1 Classy: Leather door panel, 2 Futuristic:
Taillight and light strip, 3 Elegant: Chiron
logotype in the head restraint, 4 Classic:
The Chiron has an ignition key; it is started at
the push of a button*

**Klassik trifft Moderne: Mittiger Dachfalz
als historisches Zitat, scharfe Abrisskante
am Heck**

*Classical meets modern: Center roof fold
as a historical quote, sharp separation edge
at the rear*





Der Vision GT lässt grüßen: Hinter dem markanten seitlichen Rundbogen verbirgt sich ein aerodynamisch gestalteter Lufteinlass

*The Vision GT sends its regards:
Behind the distinctive round arch at the side
is an aerodynamically designed air intake*





BUGATTI CHIRON



Großer Auftritt: Im August 2019 knackte der Brite Andy Wallace in einem seriennahen Chiron-Prototyp die 300 Meilen-Barriere. 304,773 mph oder 490,484 km/h sind ein neuer Weltrekord

Grand entrance: In August 2019, Brit Andy Wallace broke the 300-mile barrier in a near-production Chiron prototype. 304.773 mph or 490.484 km/h are a new world record

Der Körper baut einen Schub Adrenalin schnell ab, das dauert höchstens drei Minuten, sagt die Wissenschaft. Also ist es schlicht die Aufregung, die nur langsam aus dem Bauch weicht. Jetzt, am Flughafen von Lissabon, da der Mond sich langsam an den Himmel drängt und dabei die Antwort auf alles gibt. Den Mensch drängt es zum Unerreichbaren, dem Unmöglichen, aber nur wenige vermögen es, unverrückbar geglaubte Grenzen zu sprengen. Vielleicht sollte man sich die Entwicklung des Chiron wie eine Weltallmission vorstellen. Nicht zum Mond – da war Bugatti schon mit dem Veyron – sondern weiter hinaus.

Der Chiron ist eine andere Dimension. Deshalb müssen wir erst erklären, was ihn so einzigartig macht – nämlich alles.

Das beginnt bei seiner reinen Existenz. Schon sein Vorgänger, der 1001 PS starke Veyron, war ein Auto, von dem man erst dachte, es könne so was nie geben. Als es ihn dann gab, glaubten alle, so ein Auto könne es nur einmal geben. Doch dann gab es ihn 450-mal – wobei es zur Besonderheit dieses Wagens gehört, dass die Zahl der verkauften Exemplare deutlich höher ist als die Zahl der Käufer. Dieser Zirkel beschränkt sich auf 320 Personen. Das sind meist Herren, deren Vermögen sich im unübersichtlichen Milliardenbereich bewegt. Im Schnitt haben sie 42 Autos, drei Jets, drei Hubschrauber, eine Yacht, fünf Wohnsitze und eher keinen Besuch beim Bankberater vor sich, wenn ihnen danach ist, 2 856 000 Euro für den schnellsten Straßensportwagen der Welt auszugeben.

Falls es da noch Unsicherheiten gibt, ob der Bugatti sein Geld wert ist, sorgen wir auch da für Klärung. Mit ein paar Details, die zeigen, welch immenser technischer Aufwand auf 9,22 Quadratmetern verwirklicht wurde, um das stärkste und schnellste Serienauto der Welt zu bauen. Fangen wir beim Motor an: Der leistet nun 1500 PS – 50 Prozent mehr als der Veyron, 25 Prozent mehr als der Super Sport. Dafür bekam er größere Turbolader, je zwei für jede der beiden Achtzylinder-Einheiten, die zusammen den acht Liter großen W16 bilden. Damit die 69 Prozent volumenstärkeren Turbos nicht bei niedrigen Drehzahlen in einer Ladedruckflaute herumdümpeln, sind sie nun in Reihe geschaltet. Auf jeder Bank kommt der ganze Ladedruck – maximal 1,85 bar – erst von einem Turbo.

Das allein prustet den Motor schon auf die vollen 1500 PS und 1600 Nm. Der zweiten Lader kümmert sich darum, das Leistungs- und Drehmomentniveau zu halten. Ab 2000 Touren öffnet sich dazu auf jeder Seite ein Ventil, damit sich die zwei anderen Turbos warm laufen können. Bei 3800/min sind sie dann voll dabei. Und, oh ja, so richtig, richtig voll.

Was ein schöner Moment ist, um mal über den Volllastzustand zu reden. Dann liegt der Spitzendruck im Motor bei 160 bar, auf jeden Pleuel wirkt eine Kraft von 336g, also die 336-fache Erdbeschleunigung. Die Ölpumpe pumpt 120 Liter pro Minute durch den Motor und den Trockensumpf, die Kraftstoffpumpe fördert pro Minute 14,7 Liter Benzin aus dem 100-Liter-Tank, der Motor saugt jede Sekunde 1000 Liter Luft an. Dabei entsteht eine Abwärmeleistung von bis zu 3000 PS. Damit der Motor das aushält, werden jede Minute 880 Liter Wasser durch das Kühlsystem gepumpt, damit ließen sich – da haben wir sie – sechs Badewannen füllen.

Um die Reinigung der Abgase kümmern sich sechs Katalysatoren. Legte man das Material in den Kats nebeneinan-

The body quickly breaks down a shot of adrenaline. Science says it takes no more than three minutes, max. Therefore, it simply must be the excitement that only slowly diminishes in my gut. Right now, at the Lisbon Airport, as the moon slowly rises into the sky and provides the answer to everything. Man is driven to the unachievable, the impossible. But only few are able to push boundaries that were thought to be immovable. Maybe we should imagine the development of the Chiron like a space mission. Not to the moon – Bugatti has already been there with the Veyron – but farther into outer space.

The Chiron is another dimension. That is why we first need to explain what makes it so unique – everything, in fact.

That starts with its mere existence. Already its predecessor, the Veyron with 1,001 hp, was a car that you first thought would never exist. When it finally did exist, everybody thought there could only ever be one such car. However, there ended up to be 450 of them – with one of the peculiarities of this car being that the number of vehicles sold was significantly higher than the number of buyers. This circle is limited to 320 people, mostly men whose assets are in a range where it is easy to lose track of the exact number of billions. On average, they own 42 cars, three jets, three helicopters, a yacht, five residences, and are unlikely to plan a visit to their banker if they feel like spending 2,856,000 euros for the world's fastest street-legal sports car.

If there are still any uncertainties whether the Bugatti is worth its money, we will help to clear that up as well. With a few details that show, what immense technical effort has been realized on 9.22 square meters in order to build the fastest and most powerful production car in the world. Let's start with the engine: It now puts out 1,500 hp – 50 percent more than the Veyron, 25 percent more than the Super Sport. To this end, it was fitted with larger turbochargers, two for each of the two eight-cylinder units, which together create the eight-liter W16. To ensure that the two turbos with 69 percent higher capacity are not sulking around in the boost pressure doldrums at low revs, they are now sequential. In each bank, the full boost pressure – max 1.85 bar – is first generated by one turbo.

That by itself blows the engine to the full 1,500 hp and 1,600 Nm. The second charger's job is to maintain the output and torque level. To this end, a valve on each side opens at 2,000 rpm to allow the other turbos to warm up. At 3,800 rpm, they are fully part of the show. And yes, a big, big part of the show.

Which seems like the perfect moment to talk about what happens under full load. The peak pressure in the engine at that point is 160 bar. Each connecting rod is subject to a force of 336 g, which is to say 336 times earth's gravity. The oil pump circulates 120 liters per minute through the engine and the dry sump. The fuel pump delivers 14.7 liters of gasoline from the tank per minute; the engine sucks in 1,000 liters of air each second. There is up to 3,000 hp of waste heat. To ensure the engine withstands this, 880 liters of water are pumped through the cooling system each minute, enough – there they are – to fill six bathtubs.

Six catalysts are in charge of purifying the exhaust gases. Were you to take the material in the catalysts and spread it

Der richtige Dreh: Links am Lenkrad lassen sich per Drehknopf die Fahr-Modi einstellen, auf der Mittelkonsole wird das Klima per Dreh einjustiert

The right twist: The drive modes can be dialed in with the rotary controller on the left side of the steering wheel. The climate setting are adjusted by turning the buttons on the center stack



der, bedeckte es 230 266 Quadratmeter, so viel wie 30 Fußballfelder. Wir könnten noch lange so weitermachen, von den 50 Steuergeräten erzählen, von den Carbonkarosserieteilen, deren Maserung exakt ausgerichtet ist, was alleine zwei Monate Arbeit braucht. Vom Carbon-Monocoque, dass es mit einer Verwindungsfestigkeit von 50 000 Nm pro Winkelgrad so steif ist wie bei einem LMP1-Rennwagen, dass alle darin verbauten CFK-Fasern aneinandergereiht 3,3 Millionen Kilometer lang wären oder dass es zwei Monate dauert, es herzustellen. Über die Reifenventile, die bei Tempo 400 einer Belastung von 3600g ausgesetzt sind. Oder vom Heckflügel, dessen Fläche ein Drittel größer ist als bisher, der im Handling-Modus für maximal 350 Kilo Abtrieb sorgt und der ab 180 km/h als Airbrake funktioniert. Dann stellt er sich in einem Winkel von 49 Grad auf, das bringt 600 Kilo weiteren Abtrieb und mit den vier Keramikscheibenbremsen eine Verzögerung von bis zu zwei g. Aber nun steht Andy Wallace da, Le-Mans-Sieger, Daytona-Sieger, Geschwindigkeitsweltrekord-Aufsteller sowie offizieller Bugatti-Pilot und fragt höflich, ob ich bereit sei, den Wagen zu fahren.

Nun, man kann sich bestenfalls bereit fühlen für eine Fahrt im Chiron, aber es gibt nichts, was einen wirklich darauf vorbereiten könnte.

Durchaus im Sinne aller Beteiligten – Hersteller, Versicherer, eigentlich ganz Portugal – setzt sich Andy zuerst hin-

out, it would cover an area of 230,266 square meters or 30 soccer fields. We could keep going in this vein for a long time, talk about the 50 control units, the carbon bodywork components, whose grain is precisely aligned, which by itself takes two months of work. About the carbon monocoque, which with a flexural rigidity of 50,000 Nm per angle degree is as stiff as an LMP1 racecar; about the fact that all CFC fibers would be 3.3 million kilometers long laid end to end or that it takes two months to produce it. About the tire valves, which at a speed of 400 km/h are subject to a load of 3,600 g. Or about the rear wing, whose area is larger by a third than before and in handling mode produces a maximum of 350 kilos of downforce and starts to work as an airbrake at a speed of 180 km/h. Then it positions itself at an angle of 49 degrees, which produces another 600 kilos of downforce and in concert with the four ceramic disk brakes delivers up to 2 g deceleration. But now Andy Wallace stands there, Le-Mans winner, Daytona winner, and setter of speed world records as well as official Bugatti driver, and asks politely whether I am ready to drive the car.

Well, at best, you can feel ready for a drive in the Chiron, but there is nothing that could really you prepare for it. Entirely in the interest of all parties involved – manufacturer, insurance

ter das Lenkrad. Wir schnallen uns vor den W16. Es sind die letzten Momente der Stille und des Stillstands. So richtig viel zu erklären gibt es nicht in diesem Auto, dessen Besonderheit auch darin gründet, dass es sich bedienen lässt wie ein normales Auto. Was das betrifft, könnte Tante Trude von ihrem Fabia umsteigen und sich zum Bäcker aufmachen, von dem sie wohl nur etwas eiliger zurück wäre.

So sitzt du auf einem klammerigen, bequemen Sportsessel in einer kleinen Copilotenkanzel, in der du wenig mehr machen kannst, als dich mit den Füßen abzustützen und an den Klimareglern herumzudrücken, bis sie statt des Klimas die maximal erreichten Werte für Leistung und Höchstgeschwindigkeit anzeigen. Startknopf. Der Motor wütert los, bollert dann im Leerlauf. Ja, Geräusch kann er auch. Der Chiron rollt an und sacht über den manikürten Kiesweg zur Straße. Das Display springt auf zwölf PS abgerufene Maximalleistung.

Wir schleichen ein paar Kilometer durch die Stadt. Das Getriebe doppelverkuppelt sich seine sieben Gänge hoch, lässt den Motor knapp über Leerlaufdrehzahl herumödeln. Portugal ist informiert über die Anwesenheit des Chiron. Es gibt dafür frei gehaltene Straßen, was eine gute Sache ist, denn für das, was so ein Bugatti beim Beschleunigen anstellt, ist Beschleunigung gar kein Ausdruck. Und jetzt den Fußball bitte.

Denn dann weitet sich das Land, die Straße streckt sich breit und leer den Bergen entgegen, die sich wohl einen Tagesritt entfernt aus dünnen Wolken recken. Andy drückt das Gaspedal in den flauschigen Bodenteppich. Was dann folgt, muss man sich so vorstellen, als säße man in einem Fußball am Torabschlagpunkt. Letzte Spielminute im WM-Endspiel, alle Spieler vor dem gegnerischen Tor. Dann nehmen Manuel Neuer, Jens Lehmann, Oliver Kahn und Toni Schumacher gemeinsam Anlauf (eine Metapher, der geneigte Literaturwissenschaftler wird es gemerkt haben, für die vier Turbos), und dreschen den Ball gemeinsam nach vorn. Ja, mit dem Allradantrieb klatscht der Bugatti bei Vollgas einfach voran, ohne Scharren, ohne Reifenkreischen. Die 21-Zoll-Michelins vergriffen sich in den Asphalt, und der Chiron schießt, ja wirklich, schießt voran. Zweifünf auf hundert, dreizehnsechs auf 300. Es ist unfassbar. Die Berge stürzen auf uns zu.

Wenige Minuten, einige Beschleunigungen und viele Kilometer später tickert der Bugatti auf einem Parkplatz. Fahrerwechsel. Andy steigt aus. Ich umründe das Auto, es ist ein weiter Weg hinter das Lenkrad. Nicht wegen der Dimension des Wagens, sondern jener der Aufgabe. Der Weg dauert lange – so lange, dass das Adaptivfahrwerk die vorprogrammierte Höhe einstellt, in der das Auto stehend am attraktivsten aussieht – weil es noch ein wenig zu bedenken gibt, und ich mich ein wenig fürchte. Vor dem Chiron, und auch vor mir.

Einsteigen, anschnallen, Sitz, Lenkrad, Spiegel einstellen. Ein Blick nach rechts zu Andy. Der schaut mit dem Blick eines Mannes, der gerne zuversichtlich, optimistisch und entspannt schauen würde, aber schon zu oft enttäuscht wurde. Linken Drehknopf am Lenkrad in den EB-Modus, in dem Dämpfer, Lenkung und Regelelektronik es sachter angehen. Blaue Taste rechts unter Lenkradspeiche drücken. Der Anlasser: ououou..., dann brüllt der Motor los. Wählhebel auf D, Fuß von der Bremse, ich fahre los.

company, actually all of Portugal – Andy takes the wheel first. We strap in in front of the W16. These are the last moments of silence and of immobility. There's not a whole lot that needs explaining in this car whose special feature lies also in the fact that it can be operated like a normal car. As far as that is concerned, Aunt Trudy could get out of her Fabia and head to the bakery with the Chiron. Only she'd be back a bit sooner.

As a result, you sit in a clingy, comfortable sports seat in a small co-pilot cockpit where you can do little more than use your feet to support yourself and play around with the climate controllers until they show the maximum figure for horsepower and torque achieved so far instead of the climate. Start button. The engine roughly coughs to life and then thumps at idle speed. Yes, it can do noise as well. The Chiron starts to roll gingerly along the manicured gravel path to the road. The display jumps to twelve horsepower as the maximum output commanded by the driver so far.

We crawl through the city for a few kilometers. The transmission dual-clutches up through its seven speeds and lets the engine loaf around just above idle speed. Portugal is informed of the presence of the Chiron. There are roads closed off for it, which is a good thing, because the term acceleration utterly fails to adequately describe what such a Bugatti delivers in this regard. And now the soccer ball, please.

Then the land opens up, the wide and empty road stretches out toward the mountains, which rise up from the thin clouds probably a day's ride away. Andy pushes the gas pedal into the fluffy carpeting. What follows next, you have to think of it as if you were sitting inside a soccer ball waiting for a goal kick. Last minute of the game in the World Cup Final, all players in front of the opponent's goal. Then Manuel Neuer, Jens Lehmann, Oliver Kahn and Toni Schumacher all together run up to the ball (a metaphor for the four turbos, as the well-disposed literary scholar will have noticed), and hammer the ball jointly down the field. Yes, with all-wheel drive and at full throttle, the Bugatti just takes off, no scraping, no tire squealing. The 21-inch Michelins grip the asphalt and the Chiron shoots forward, indeed, really shoots. Two point five to a hundred, thirteen six to 300. It is mind-boggling. The mountains are rushing towards us.

A few minutes, some sprints and many kilometers later, the Bugatti is ticking on a parking lot. Driver change. Andy gets out. I walk around the car. It's a long way to get behind the steering wheel. Not because of the dimensions of the car, but because of that task ahead. It takes a long time – so long that the adaptive suspension sets the preprogrammed ride height that makes the car look best when it is sitting still – because there are still a few things to ponder and I am a little bit scared. Of the Chiron and of myself as well.

Get in, buckle up, adjust seat, steering wheel and mirrors. A glance to the right at Andy. He looks at me like a man who would love to look confident, optimistic and relaxed, but has been disappointed too often already. Set left rotary button on the steering wheel to EB mode, in which the dampers, steering and control electronics go about their business more gently. Push blue button on the right under steering wheel spoke. The starter: ououou..., then the engine starts to scream. Gear selector to D, foot off the brake, I am starting to move.

Funktionales Feature und optisches Highlight: Die markante Chiron-Seitenkontur ist einerseits Abgrenzung der Bugatti-typischen Zweifarben-Lackierung, andererseits verbirgt sie dahinter die Luftzufuhr für den 16 Zylinder

Functional feature and visual highlight: The distinctive Chiron side profile is differentiation of the hallmark Bugatti two-tone paint finish on one hand while it hides the air intake for the 16-cylinder engine on the other



Wir machen das bei auto motor und sport auch schon seit vielen Jahren. Manchmal, ja manchmal haben wir in der Zeit gerne mal den Eindruck vermittelt, dass uns nichts umhauen kann. Soso, sagten wir dann in den älteren Zeiten, einen Hyperwagen habt's ihr entwickelt. Na, zeigt mal her, mal schauen, ob der was taugt.

Kurz hinter einem Dorf, dessen Name ich mir merken wollte, der mir aber abhanden kam, liegt diese Gerade. An ihrem Ende muss ich in den Rückspiegel schauen, um zu wissen, wo ich eigentlich gerade gewesen bin. Denn noch überragender als die Beschleunigung aus dem Stand ist, was der Bugatti anstellt, wenn du so bei 70 km/h mal aufs Gas gehst. Da liegt mal der vierte Gang an oder auch der fünfte. Du drückst das Gas herunter, aber es gibt keinen Kick-down. Das Getriebe sieht auch so keinen Anlass zum Zurückschalten. Stattdessen braut sich hinter dir was zusammen.

Die ersten beiden Turbos schnauben los: ein Sturm. Der Chiron fegt voran, als wöge er nicht zwei Tonnen, sondern sei ein Baseball, der auf einen Schläger trifft. Nur weil du es weißt, nimmst du an, dass es die zwei weiteren sind, die dafür sorgen, was ein paar Zehntelsekunden später folgt: der Orkan. Es bleibt keine Zeit, auf den Tacho zu schauen, weil es scheint, als wür-

At auto motor und sport, we have actually been doing this for many years. Now and then, yes, now and then during that time, we have occasionally given the impression that nothing can floor us. Well, well then, we said in the olden days, you developed a hypercar, did you? Bring it on then, let's see if it's any good.

Just past a village, whose name I wanted to remember but which has slipped my mind, there is this long straight. At its end, I have to look in the rearview mirror to know where I actually have just been moments ago. Because what is even more phenomenal than the acceleration from rest, is what the Bugatti does when you hit the gas at 70 km/h. At that speed, the car is in fourth or sometimes in fifth gear. You mash the pedal, but there is no kick-down. The transmission also sees no reason to shift down. Instead, something starts brewing behind you.

The first two turbos begin to snort: a tempest. The Chiron storms forward as if it didn't weight two metric tons, but was rather a baseball meeting a bat. Only because you know it to be so, you assume that it is the other two that are behind what follows a few tenths of a second later: the hurricane. There is no time to look at the speedo, because it seems as if the road under the Bugatti was being ripped away. On top of that, you also have to steer because that corner that you thought would show up much later is already there. Oops, the next one. And another one. You mind goes oh, oh, because there is a stretch

de die Straße unter dem Bugatti weggerissen. Zudem musst du lenken, weil da schon die Kurve ist, die du viel später erwartet hattest. Huch, die nächste. Und schon wieder eine. Oh wei, denkst du dir, weil da vorn ein öffentlicher Straßenabschnitt kommt, nein, eigentlich jetzt schon da ist. Bremsenbremsenbremsen. Waren das zehn oder 20 Sekunden? Egal, atmen wäre jetzt jedenfalls mal wieder zweckmäßig, denn dafür war gerade keine Zeit, keine Kapazität.

Es geht weiter, die Straße schlängelt sich in weiten Bögen und über sachte Hügel nordwärts. Sie wollen wissen, was im Chiron im Grenzbereich passiert? Der bleibt auch bei sehr ambitioniertem Tempo einfach neutral. Biegt hochpräzise in Kurven mit der grandiosen Lenkung, die scharf anspricht, aber nicht giftig, dabei perfekt rückmeldet. Bevor du so richtig in der Kurve bist, kannst du schon wieder aufs Gas, weil der Allrad mit der elektronisch geregelten Längssperre im Vorderachsgetriebe für überragende Traktion sorgt. Und für Beschleunigung.

Es gibt ja eigentlich kein Auto, an dessen Leistung du dich nicht gewöhnst. In jeder Richtung. Fahre eine Woche einen Porsche 911 Turbo, und du wirst denken, dass so ein Turbo S auch nicht geschadet hätte. An die Leistung des Chiron aber wird sich niemand gewöhnen können. Ein Turbo S ist ein Auto, vor dem du Respekt haben solltest. Vor dem Chiron sollte man sich fürchten. Vielleicht liegt auch darin der Grund, warum ihn die Käufer so sehr schätzen. Es gibt wohl nicht viele Leute, von denen sich Milliardäre etwas vorschreiben lassen. Der Bugatti aber fordert Demut, seine Grenzen liegen so viel höher als die seines Fahrers. Er ist die Vervollkommnung der Perfektion. Es gelingt kaum, seine ganze Leistung wirklich auszunutzen. Nicht mal jetzt, auf diesem letzten Streckenabschnitt.

„Du hast jetzt noch 20 Kilometer leere Autobahn, mach was du willst“, sagt Andy. Ich weiß nicht, ob ich will, was ich will. Will es dann aber doch. Gas. Der Motor berserkert los, das Getriebe legt die Gänge nach, fugenlos im Sekundentakt. Die Wucht drückt mich in den Sitz. Und drückt, und drückt, drückt noch immer und immer weiter. Ein Augenzwinkern nur, so scheint es, und die Nadel des Tachos steht auf der Zwölf, hat damit die Hälfte ihrer 500-km/h-Skala (fünfhundert!) aufgebraucht. Die Stabilität ist sensationell, Bodenwellen ignoriert das Fahrwerk nicht einmal, federt selbst im strafferen Autobahn-Modus Unebenheiten sorgsam weg.

Der wird schneller und schneller, lässt nicht nach. Die Bahn wird jetzt eng, der Bugatti noch immer schneller, als da hinten irgendwo zwischen meinen Ohren jemand mal am Hirn anklopft. Geht rein und schaut nach, ob da noch alle Tassen im Schrank sind.

Aber da ist es ohnehin vorbei, die nächste Ausfahrt ist unsere. Bremsen, der Heckflügel klappt als Airbrake hoch. Blinker. Ausfahrt. Wieder atmen. Ein Blick auf die Instrumente in der Mittelkonsole, sie zeigen als maximal abgerufene Leistung an: 1466 PS. Die Zeit: 15.15 Uhr. Wir waren drei Stunden unterwegs, genug, um Dimensionen zu verschieben.

22.40 Uhr. Ich sitze im Flugzeug, noch 50 Minuten bis München. Unter mir 30 000 Fuß Dunkelheit, über mir der Mond. Ich schaue hoch und überlege, wie das wohl so ist für die Unerreichbarkeit. Jetzt, wo sie sich wieder was Neues einfallen lassen muss.

of public road ahead, correction, is actually already here. Brakebrakebrake. Was that ten or 20 seconds now? No matter, breathing again would be expedient right now, because there just hadn't been any time, any capacity for it before.

We keep going, the road winds its way northward through wide curves and over gentle hills. You want to know what happens in the Chiron at the limit? It just remains neutral even at very ambitious speeds. Turns into corners with high precision thanks to the magnificent steering, which responds sharply but not venomously and provides perfect feedback. In fact, you can already get back on the throttle before you are really in the corner, because the all-wheel drive with its electronically controlled limited-slip differential in the front axle provides outstanding traction. And acceleration.

There actually is no car whose performance you don't get used to. In any direction. Drive a Porsche 911 Turbo for a week and you will think that a Turbo S would have been nice. However, nobody will be able to get used to the performance of the Chiron. A Turbo S is a car for which you ought to have respect. The Chiron you should fear. Maybe that is also the reason why the buyers prize it so highly. There probably aren't that many people who are in a position to dictate billionaires what to do. But the Bugatti demands humility. Its limits are so much higher than those of its driver are. It is the perfection of perfection. It is hardly possible to really use its full performance. Not even now on this last stretch.

“You have 20 kilometers of empty autobahn left ahead of you, do whatever you want,” says Andy. I don't know whether I want, what I want. But in the end, I do want. Full throttle. The engine cuts loose like a maniac, the transmission sorts through the gears, seamlessly at one-second intervals. The force pushes me into my seat. And pushes, and pushes, and keeps pushing on and on. Just a blink of the eye, so it seems, and the needle of the speedo points straight up and thus has used up half the 500-km/h scale (five hundred!). The stability is sensational. The suspension doesn't really ignore bumps, but even in firm autobahn mode, it diligently dampens them away.

It is picking up more and more speed, does not let off. The road is becoming narrow now; the Bugatti is still getting faster when someone somewhere between my ears finally starts to knock on my brain. Come in and check whether I am still quite right in the head.

But then it's over anyhow, the next exit is ours. Brake, the rear wing changes its angle to act as an airbrake. Turn signal. Exit. Breathe again. A look at the gauges in the center stack shows the maximum power demanded by the driver to have been 1,466 hp. The time: 3:15 pm. We were on the road for three hours, enough to shift dimensions.

10:40 pm. I am sitting on the plane, another 50 minutes to Munich. Below me are 30,000 feet of darkness, above me the Moon. I look up and ponder what the deal with unattainability might be. Now that they have to come up with something new once more.

VORSTELLUNG PRESENTATION

BUGATTI DIVO



**Sportabzeichen: Dank ausgefeilter
Aerodynamik gilt der Bugatti Divo als
wahrer Kurvenstar**

*Sport badge: The Bugatti Divo is considered a
veritable cornering star thanks to sophisticated
aerodynamics*



Druckverfahren: Dank imposantem Heckflügel und mächtigem Diffusor erreicht der Divo 456 Kilogramm Abtrieb

Under pressure: Thanks to the monumental rear wing and massive diffuser, the Divo generates 456 kilograms of downforce





Farbgebung: „Racing Blue“ ist der Seite des Fahrers vorbehalten und dient zur Akzentuierung sportlicher Karosserie-features

Color scheme: „Racing Blue“ is reserved to the driver's side and serves to highlight sporty bodywork features



Veyron, Chiron, Divo. Die Typennamen für die Bugatti-Supersportwagen der Neuzeit sind die Namen von Rennfahrern glanzvoller alter Zeiten: Pierre Veyron, Louis Chiron und Albert Divo. Die drei eint, dass sie in den 1920er- und 1930er-Jahren mit und für Bugatti Rennen fuhren – und große Siege feierten. Albert Divo gewann 1928 und 1929 im Bugatti T35 die Targa Florio, Pierre Veyron war 1939 (mit Jean-Pierre Wimille) im Bugatti Typ 57C bei den 24 Stunden von Le Mans erfolgreich.

Divo also. Der Pilot, der seinen Bugatti auf den engen und winkligen Bergstraßen Siziliens zum Sieg donnerte, er ist gewissermaßen so etwas wie der Schutzpatron für den Supersportler – passt. Denn der Divo, den Bugatti 2018 im Rahmen des Pebble Beach Concours d’Elegance in Kalifornien erstmals präsentierte, „ist für Kurven gemacht“, wie Bugatti-Präsident Stephan Winkelmann bemerkt. Im Vergleich zum Chiron, auf dem er basiert, ist der Divo „deutlich performanter in Sachen Querschleunigung, Agilität und Kurvenverhalten“. Das bedeutet: Der Chiron kann brutal schnell geradeausfahren, der Divo ist dafür verdammt zügig in Kurven unterwegs.

Unter der Motorabdeckung gibt es im Prinzip nichts Neues. Wie im Chiron (und Veyron) ist im Divo der bewährte Achtliter-W16-Zylinder mit 1500 PS Leistung und 1600 Nm Drehmoment am Werk. Der Divo verfügt, natürlich, ebenfalls über den permanenten Allradantrieb. Da die Bugatti-Ingenieure bei der Entwicklung aber nicht die ultimative Endgeschwindigkeit, sondern die ideale Fahrdynamik im Fokus hatten, riegelt im Divo der W16 aufgrund des erhöhten Radsturzes bei Tempo 380 elektronisch ab. Der Chiron schafft 420 km/h. Dafür revanchiert sich der Divo auf der 6,2 Kilometer langen Handling-Teststrecke im süditalienischen Nardo: Da knöpft er dem Chiron acht Sekunden pro Runde ab.

Um dem Divo zu mehr Kurvendynamik zu verhelfen, haben sie bei Bugatti nicht nur den Radsturz erhöht, sondern auch die Dämpfung straffer und die Lenkung direkter ausgelegt. Außerdem haben sie 35 Kilogramm Gewicht aus dem Sportwagen bugsiert – dank leichter Räder, neuer Kohlefaser-Abdeckungen für die Ladeluftkühler und fixierter Diffusorklappen in der Front. Auch im Interieur wurde konsequent aufgeräumt: weniger Dämmmaterial, ein leichteres Soundsystem, keine Ablagen mehr in der Mittelkonsole und in den Türverkleidungen.

Der Innenraum ist übrigens zweigeteilt, die Fahrerseite in „Divo Racing Blue“ gehalten (in einem hellblauen Farbton, der auch die Frontlippe und die Seitenschweller der Karosserie und die mittige Finne hervorhebt), während der Beifahrer auf dunkelgrauem Alcantara Platz nimmt. Weil es ja rasanter durch die Kurven geht, bieten die Sportsitze im Divo auch mehr Seitenhalt.

Veyron, Chiron, Divo. The model names for the Bugatti super sports cars of the new era are the names of race drivers from glory days of old: Pierre Veyron, Louis Chiron and Albert Divo. All three raced in Bugatti cars and for Bugatti in the 1920s and 1930s – and celebrated major victories. Albert Divo won the Targa Florio in 1928 and 1929 driving a Bugatti T35. Pierre Veyron was victorious in the 24 Hours of Le Mans in 1939 (with Jean-Pierre Wimille) in the Bugatti Type 57C.

So, Divo then. The driver, who steered his Bugatti to victory on the narrow and twisty mountain roads of Sicily. In a way, he is somewhat the patron saint of the super sports cars – a perfect fit. Because the Divo, which Bugatti first presented as part of the Pebble Beach Concours d’Elégance in California in 2018, “is made for cornering,” as Bugatti president Stephan Winkelmann notes. Compared with the Chiron, on which it is based, the Divo “delivers significantly better performance in terms of lateral acceleration, agility and cornering ability.” This means: The Chiron is brutally fast in a straight line, the Divo is damned quick in corners.

There is nothing really new under the engine cover. Like the Chiron (and Veyron), the Divo uses the tried and proven eight-liter W16-cylinder with an output of 1,500 hp and 1,600 Nm of torque. The Divo of course also has permanent all-wheel drive. However, because the development work of the Bugatti engineers did not focus on the ultimate top speed, but rather on the ideal driving dynamics, the W16 in the Divo limits the speed electronically to 380 km/h due to the increased camber. The Chiron can hit 420 km/h. The Divo makes up for it in turn on the 6.2 km handling test track in Nardo in southern Italy, where it is eight seconds faster per lap than the Chiron.

To give the Divo greater cornering dynamics, they not only increased the camber at Bugatti, but also devised a firmer damper setup and a more direct steering system. In addition, they pulled 35 kilograms of weight out of the sports car – thanks to lighter wheels, new carbon fiber covers for the intercoolers and fixed diffuser flaps in the front. They also rigorously tidied up in the interior: less insulation, a lighter sound system, and no more storage facilities in the center console and in the door panels.

By the way, the interior is divided into two. The driver’s side is finished in “Divo Racing Blue” (a light blue color that also highlights the front lip, the rocker panels and the central dorsal fin), while the passenger takes a seat on dark gray Al-

Kraftakt: Das bewährte Achtliter-W16-Aggregat riegelt im Divo bei 380 km/h elektronisch ab. Sein Speedmanko gegenüber dem Chiron macht der Sportler in Kurven mehr als wett

Feat of strength: The tried and proven eight-liter W16 engine in the Divo hits its electronic limiter at a speed of 380 km/h. In corners, the sports cars more than makes up for the speed it lacks compared to the Chiron



Mächtig Hand angelegt haben Ingenieure und Designer an der Karosserie des Divo: Der markentypische Kühlergrill in Hufeisenform ist im Vergleich zum Chiron deutlich größer, die Fronthaube ist mit Lufteinlässen versehen, wodurch die Stirnfläche geringer, der Luftfluss verbessert und die Aerodynamik effizienter wurde. Die markanten Verkleidungen der Seitenschweller stehen weiter heraus, die „Air Curtains“ wurden optimiert und sorgen dafür, dass die Luft optimal am Fahrzeug entlanggeleitet wird. Der breitere Frontsplitter erzeugt mehr Abtrieb und schaufelt mehr Luft ins Kühlsystem.

Mehr Kühlung brauchen auch die Bremsen, weshalb ihnen über Einlässe in den vorderen Kotflügeln sowie am vorderen Radiator und an den Diffusoren vor den Reifen ausreichend viel Luft zuströmt. Die heiße Luft leitet ein Hitzeschild wieder ab, außerdem werden die Radkästen durch Lamellen auf den Kotflügeln entlüftet.

Auffälligstes aerodynamisches Bauteil ist natürlich der imposante Heckflügel. Er misst stolze 1,83 Meter und fällt somit 23 Prozent größer aus als der automatisch ausfahrbare Heckspoiler des Chiron. Der Divo-Heckflügel ist je nach Fahrmodus verstellbar, generiert deutlich mehr Abtrieb und dient als „Air Brake“. Im Zusammenspiel mit dem modifizierten Heckdiffusor, in den die vier Auspuffendrohre integriert sind, erreicht der Divo 456 Kilogramm Abtrieb – das sind 90 Kilo mehr als der Chiron.

Auch bei solch nachhaltigen Karosserieretuschen bleibt der Divo optisch selbstverständlich ein typischer Bugatti: also Hufeisen im Grill, die typische Linie an der Seite (auch wenn der charakteristische Halbkreis hinter den Türen nicht ganz so ausgeprägt ausfällt), die dezente Finne über die Längsachse. Insgesamt haben die Designer eine flacher erscheinende Silhouette kreiert, der untere Teil der Karosserie mutet durch das Sicht-Carbon technischer an.

Alle 40 Exemplare der limitierten Kleinserie sind verkauft gewesen, bevor der Supersportler in Pebble Beach die Öffentlichkeit sah. Er war einem erlauchten Kreis von Stammkunden bereits im Vorfeld der Präsentation vorgestellt worden – und die griffen ganz beherzt zu. Ob sie den Kurvenstar, dem Patron Divo zu Ehren, auf die Rennstrecke ausführen werden? Vermutlich nicht. Aber über die winkligen und engen Bergstraßen Siziliens vielleicht.

cantara. Because the Divo is quicker in corners, the sport seats offer increased lateral support as well.

The engineers and designers also turned quite a bit of their attention to the bodywork of the Divo. The hallmark horseshoe-shaped radiator grille of the brand is considerably larger than that of the Chiron. The front hood is fitted with air intakes, which reduces the frontal area, improves the airflow and increases the aerodynamic efficiency. The distinctive rocker panels stand more proud and the “air curtains” were optimized to ensure that the airstream is optimally routed past the vehicle. The wider front splitter generates more downforce and scoops more air into the cooling system.

The brakes need more cooling as well, which is why air intakes in the front fenders as well as at the front radiator and at the diffusers in front of the tires provide them with plenty of air. A heat shield dissipates the hot air and gills on the fenders vent the fender wells.

The most striking aerodynamics component is the monumental rear wing, of course. It measures an impressive 1.83 meters in width and is thus 23 percent larger than the automatically deploying rear spoiler of the Chiron. The Divo rear wing is adjustable depending on the drive mode. It generates significantly more downforce and serves as an air brake. In concert with the modified rear diffuser, which integrates the four exhaust tailpipes, the Divo generates 456 kilograms of downforce – 90 kilos more than the Chiron.

Even with such profound bodywork modifications, the Divo remains a typical Bugatti in terms of its looks: that is to say, a horseshoe in the grille, the typical line at the side (even if the characteristic semicircle behind the doors is not quite as pronounced), and the subtle dorsal fin along the longitudinal axis. Overall, the designers created a profile that seems lower, while the naked carbon gives the lower section of the bodywork a more technical character.

All 40 cars of the limited small-series production run were sold before the public got to see the super sports car in Pebble Beach. It had been presented to an illustrious circle of long-time customers in advance – and they were more than happy to seize the opportunity. Are they going to take the cornering star out to the racetrack in honor of Divo, the patron? Probably not. But maybe they’ll drive it on the twisty and narrow mountain roads of Sicily.

VORSTELLUNG | PRESENTATION

BUGATTI LA VOITURE NOIRE





**Ehrenwache: „La Voiture Noire“ ist eine
Hommage an den Bugatti Type 57 SC
Atlantic von 1936**

*Honor guard: “La Voiture Noire” is an homage
to the 1936 Bugatti Type 57 SC Atlantic*





**Liniendienst: Purismus und Eleganz
spiegeln sich in den Oberflächen und
klaren Linien wider**

*The power of lines: Purism and elegance are
reflected in the surfaces and clean lines*

Lichtgestalt: Die Scheinwerfer erinnern in ihrer Grundform an die des Divo, haben aber eine ganz andere Leuchtengrafik

Shining light: The basic shape of the headlamps is reminiscent of those of the Divo, but they have an entirely different light signature



Sie hatten lange genug schwarzgesehen, dass sie den Bugatti Type 57 SC Atlantic in irgendeinem Winkel der Erde ausfindig machen würden. Dieses eine Modell von ohnehin nur vier Exemplaren, die zwischen 1936 und 1938 gebaut worden waren. Den legendären Sportwagen mit der Fahrgestellnummer 57453, der seinerzeit von Jean Bugatti himself privat genutzt wurde und der an einem schwarzen Tag anno 1940 auf einen Zug verladen wurde, als Bugatti, auf der Flucht vor den Deutschen, die Firma in aller gebotenen Eile aus dem besetzten elsässischen Molsheim ins freie Bordeaux verlagerte.

Auf dem Weg ins Exil verliert sich tatsächlich die Spur jenes Atlantic, der komplett in Schwarz lackiert war – er gilt bis heute als verschollen. „La Voiture Noire“, dieses sagenumwobene Automobil, ist ein gigantischer Mythos der Marke Bugatti.

„Unsere Geschichte ist Privileg und Verantwortung zugleich, das Erbe von Bugatti auch in Zukunft weiter auszubauen“, philosophiert Bugatti-Präsident Stephan Winkelmann. „Dem zollen wir mit ‚La Voiture Noire‘ Respekt und transportieren Schnelligkeit, Technik, Luxus und Ästhetik in ein neues Zeitalter.“

Voilà: „La Voiture Noire“, nouvelle édition. Weltpremiere auf dem Automobilsalon zu Genf im März 2019. Eine Hommage an einen großen Klassiker. Die Fortführung eines Erbes und die Speerspitze des Automobilbaus. „La Voiture Noire“ ist aber weit mehr als nur eine moderne Interpretation von Jean Bugattis Type 57 SC Atlantic“, betont Winkelmann, „es ist ein Fest der Ästhetik.“ Eine „skulpturale Schönheit mit einer einzigartigen Technologie“, formuliert der Firmenchef, die perfekte Symbiose aus dem behaglichen Komfort einer Luxuslimousine und der schieren Power eines Hypersportwagens.

Auch wenn „La Voiture Noire“ auf dem Bugatti Chiron basiert, ist kein Quadratzentimeter der Karosserie unangetastet geblieben. „Mit der klassischen Bugatti-Seitenlinie müssen wir nicht immer den großen Bogen machen, wir können auch eine schnellere Linie zeichnen“, erläutert Achim Anscheidt, seit 2004 „Head of Design“ bei Bugatti. Man fange die Luft eben da ein, wo sie am effektivsten eingefangen werden könne. „Das streckt das Auto“, sagt Anscheidt. „Dann haben wir eine etwas stärkere Keilform mit einem etwas verlängerten Vorderwagen. Und im hinteren Bereich wird nur noch mit den Muskeln gespielt. Das ergibt eine ganz andere Statur.“ Die Karosserie komplett in Sichtcarbon entspricht haargenau der Formenlehre des Jean Bugatti: das Auto als Skulptur.

Long enough they had been pessimistic about finding the Bugatti Type 57 SC Atlantic in some remote corner of the world. That one model of only four cars built between 1936 and 1938. The legendary sports car with chassis number 57453, which in those days was used by Jean Bugatti for private purposes and which on a dark day in the year 1940 was loaded onto a train when Bugatti on the run from the Germans moved the company from occupied Molsheim to free Bordeaux with all due expediency.

In fact, all traces of that Atlantic with all-black paint finish vanish on the way into exile – it is still presumed lost today. „La Voiture Noire“, this mythical automobile, is such a gigantic legend of the Bugatti brand.

„Our history is at the same time a privilege and an obligation to keep building on the legacy of Bugatti in future“, philosophizes Bugatti president Stephan Winkelmann. „Because with ‘La Voiture Noire,’ we pay tribute and carry speed, technology, luxury and aesthetics into a new age.“

Voilà: „La Voiture Noire“, nouvelle édition. World premiere at the Geneva Motor Show in March 2019. An homage to a grand classic. The continuation of a legacy and the spearhead of automotive construction. „However, ‘La Voiture Noire’ is much more than a modern interpretation of Jean Bugatti’s Type 57 SC Atlantic“, stresses Winkelmann, „it is a feast of aesthetics.“ A „sculptural beauty with unique technology“, as the company boss describes the perfect combination of the cozy comfort of a luxury sedan and the sheer power of a hypercar.

Even though „La Voiture Noire“ is based on the Bugatti Chiron, not a single square inch of the bodywork remained unchanged. „We don’t always have to do the big arc with the classic Bugatti side profile, we can also draw a faster line“, explains Achim Anscheidt, head of design at Bugatti since 2004. They simply collect the air where it is most effective to do so. „This stretches the car“, says Anscheidt, „and then we end up with a somewhat more pronounced wedge shape with a slightly longer front section. And at the rear, we just flex the muscles. This results in an entirely different stature.“ The bodywork made entirely from naked carbon precisely matches the design theorem of Jean Bugatti: the car as a sculpture.

„La Voiture Noire“ projects 25 centimeters further past the front axle, the hood is heavily contoured, the raked windshield seems to literally blend into the side windows, the extreme beads at the front give way to round and flowing forms towards the rear, while the rear end is dominated by the massive

Formenlehre: „La Voiture Noire“ glänzt mit der Karosserie in Sichtcarbon tiefschwarz – die perfekte Form im perfekten Finish

Design theorem: “La Voiture Noire” shines with a deep black paintjob on its naked carbon bodywork – the perfect shape with the perfect finish



„La Voiture Noire“ ragt 25 Zentimeter länger über die Vorderachse, die Motorhaube ist stark konturiert, die flache Windschutzscheibe scheint förmlich in die Seitenscheiben überzugehen, die extremen Sicken der Front weichen nach hinten runden und sanften Formen, Richtung Heck dominieren die wuchtigen Kotflügelbacken. Die Schürzen sind in die Kotflügel integriert, die Frontscheinwerfer erinnern in ihrer Grundform an die des Divo, bestechen aber durch eine ganz andere Leuchtengrafik.

Die Reminiszenz an „La Voiture Noire“ von 1936 ist eine angedeutete Finne, die sich vom Kühlergrill in der obligatorischen Bugatti-Hufeisenform mittig über das ultraflache Coupé bis zur Heckabrisskante erstreckt. Die Finne gemahnt an das herausragende Design-Merkmal des Atlantic – an den aufgerichteten Kamm, der senkrecht vom Scharnier der teilbaren Haube bis zum Heckende verlief und an dem die geteilte Karosserie zusammengenietet war. Der mittig anstehende Scheibenwischer führt die Finne fort.

Beim Motor gibt es indes keine Überraschung: „La Voiture Noire“ wird, natürlich, von jenem W16-Aggregat angetrieben, das auch im Chiron und im Divo bewährte Dienste verrichtet. Das bedeutet: 1500 PS aus acht Litern Hubraum, ein maximales Drehmoment von 1600 Nm. Dazu: automatisches Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Vorwärtsgängen und Allrad.

Designchef Achim Anscheidt verrät: „Der Teil, der uns am meisten beschäftigt hat, war die Kühlung des Motors. Um den Anforderungen der Ingenieure zu entsprechen, haben wir im Heck eine perforierte Struktur hinzugefügt, aber auch das reichte nicht aus. Dann haben wir die Rücklichter angehoben.“

Zum Auspuff hat Achim Anscheidt eine weitere Anekdote parat. Nach Ansicht der ersten Entwürfe zeigte sich der Kunde mehr als begeistert, bestand allerdings auf eine kleine, aber entscheidende Korrektur: Er forderte für „La Voiture Noire“ sechs Endrohre. Auch eine Hommage an das Original, den Atlantic, und ein optisches Statement dazu.

Bleibt noch der Preis: Elf Millionen Euro, ohne Steuern versteht sich, kostet „La Voiture Noire“. Interesse? Das schwarze Auto ist leider ein Einzelstück – und bereits verkauft.

Wie viele betuchte Bugatti-Liebhaber und enthusiastische Sammler sich wohl schwarzzögern?

flared fenders. The fasciae are integrated into the fenders and the basic shape of the headlamps is reminiscent of those of the Divo, but captivate with an entirely different light signature.

The reminiscence to “La Voiture Noire” from 1936 is a stylized dorsal fin that stretches along the center of the ultra-low-profile coupe from the radiator with its obligatory horseshoe shape to the rear trailing edge. The dorsal fin evokes the outstanding design feature of the Atlantic – the upright comb that ran from the hinge of the split hood to the rear end where the split body was riveted together. The centered wind-shield wiper continues the dorsal fin.

The engine on the other hand holds no surprises: “La Voiture Noire” is of course powered by that same W16 engine that also does its proven duties in the Chiron and in the Divo. This means: 1,500 hp from a displacement of eight liters, a peak torque of 1,600 Nm. In addition, an automatic dual-clutch transmission with seven forward gears, and all-wheel drive.

Chief designer Achim Anscheidt reveals: “The detail that concerned us most was the cooling of the engine. To meet the requirements of the engineers, we added a perforated structure in the rear end, but that was not enough either. Then we raised the taillights.”

Achim Anscheidt has another anecdote to share about the exhaust. After looking at the initial drafts, the customer was more than thrilled, but insisted on a small but crucial correction: He demanded six tailpipes for “La Voiture Noire.” Another homage to the original, the Atlantic, and a visual statement to boot.

That leaves the price: “La Voiture Noire” costs eleven million euros, excluding taxes of course. Interested? Unfortunately, the black car is a one-off – and already sold.

A black day for how many wealthy Bugatti lovers and enthusiastic collectors?

BUGATTI CENTODIECI

Glanz und Gloria: Der Centodieci soll extremer und sportlicher als der Divo und gleichzeitig eleganter als „La Voiture Noire“ sein

Grand style: The Centodieci is supposed to be more extreme and sportier than the Divo, while being more elegant than "La Voiture Noire" at the same time



**Macht und Herrlichkeit: Als Reminiszenz
an den Bugatti EB110 thront am
imposanten Heck des Centodieci ein
wuchtiger einstellbarer Heckflügel**

*Power and glory: A massive adjustable wing
throne on the imposing rear end of the
Centodieci as a reminiscence to the Bugatti EB110*







Luft und Liebe: 1 Über ovale Löcher hinter der B-Säule saugt der W16 Frischluft ein, 2 über ein breites Loch, liebevoll von doppelreihigen LED-Leuchten kaschiert, atmet er heiße Luft aus

Love and air: 1 The W16 takes in fresh air through oval apertures behind the B-pillar, 2 It exhales hot air through a wide aperture lovingly masked by two rows of LED lights

Centodieci, einhundertzehn also. Die neueste Création aus dem Hause Bugatti, die im August 2019, wieder als Sidekick beim Pebble Beach Concours d'Elegance, präsentiert wurde, ist zum einen, natürlich, das selbst gemachte Geschenk zum 110. Geburtstag der Marke Bugatti. Zum anderen ist das Hypercar auch eine Hommage an den legendären Bugatti EB110, der zwischen 1991 und 1995 gebaut wurde.

Es war Romano Artioli, damals stolzer Besitzer von Bugatti, der mit dem EB110 – EB für Ettore Bugatti, 110 für dessen 110. Geburtstag – einen Supersportwagen der Superlative schuf. Ohne einen Vorgänger, entsprechend frei waren Karosserie – superflach, extreme Keilform – und Technik: 3,5-Liter-V12, vier Turbolader, 555 PS, Allradantrieb, 345 km/h Top-Speed (was auch für heutige Verhältnisse noch ein absoluter Spitzenwert ist). Gebaut wurde der EB110 im italienischen Campogalliano, einer Ortschaft in der Emilia-Romagna. Daran gemahnt die Typenbezeichnung „Centodieci“, die sich rassistischer und leidenschaftlicher liest und anhört als etwa „Cent dix“.

„Mit dem EB110 katapultierte sich Bugatti nach 1956 mit einem neuen Modell wieder an die automobilen Weltspitze“, berichtet Stephan Winkelmann. Er betont: „Wir sind stolz auf unsere lange Bugatti-Geschichte, zu der auch der EB110 gehört. Deshalb feiern wir mit dem Centodieci eine Neuinterpretation des einstigen außergewöhnlichen Fahrzeugs.“ Der Bugatti-Präsident sieht den Centodieci als wichtigen Zwischenschritt zur Neugründung in Molsheim im Jahr 1998, zu den französischen Wurzeln Bugattis und zum ersten Hypersportwagen der Neuzeit, dem Veyron.

„Die Herausforderung lag darin, sich nicht von dem Design des historischen Fahrzeugs gefangen nehmen zu lassen und nur in der Retrospektive zu arbeiten, sondern eine moderne Interpretation der damaligen Form und Technik zu kreieren“, erläutert Achim Anscheidt, der Chefdesigner bei Bugatti. Demnach soll der Centodieci noch sportlicher und extremer sein als die Supersportwagen Chiron und Divo, gleichzeitig aber auch mindestens so elegant und zeitlos wie „La Voiture Noire“.

Bei Entwicklung und Design standen sie bei Bugatti vor gleich mehreren technischen Herausforderungen. Anscheidt: „Der EB110 ist ein sehr flacher, keilförmiger und grafisch quasi eindimensionaler Supersportwagen der späten 1980er-Jahre. Diese klassische Optik in ein neues Jahrtausend zu transportieren, ohne sie zu kopieren, war nicht zuletzt technisch kompliziert.“ Mit den Kollegen musste Anscheidt eine neue Art und Weise definieren, um die komplexen aerothermischen Anforderungen der Chiron-Technik mit einer völlig anderen ästhetischen Anmutung zu vereinen.

Der Centodieci basiert also auf dem Chiron, und Bugattis Designer und Ingenieure zogen alle Register, um ein Modell entstehen zu lassen, das seine Wurzeln nicht verleugnet, aber

Centodieci – hence one hundred and ten. The latest creation from Bugatti, which was again presented as a sidekick at the Pebble Beach Concours d'Elégance in August 2019, for one is of course the homemade gift for the 110th anniversary of the Bugatti brand. For another, the hypercar is also an homage to the legendary Bugatti EB110, which was built between 1991 and 1995.

It was Romano Artioli, then the proud owner of Bugatti, who created a superlative super sports car in the EB110 – EB for Ettore Bugatti, 110 for his 110th birthday. It did not have a predecessor and was therefore accordingly open in terms of the vehicle body – super low, extreme wedge shape – and of the technology: 3.5-liter V12, four turbochargers, 555 hp, all-wheel drive, 345 km/h top speed (which is still right up there today). The EB110 was built in Italy in Campogalliano, a town in Emilia Romagna. We are reminded of this by the model designation “Centodieci,” which sounds more racy and passionate than “Cent dix,” for example.

“With the new EB110, Bugatti catapulted itself back into the automotive world elite with a new model for the first time since 1956,” related Stephan Winkelmann. He stresses. “We are proud of our long Bugatti history, which also includes the EB110. That is why we are celebrating a new interpretation of the once so exceptional vehicle with the Centodieci.” The Bugatti president sees the Centodieci as an important interim step on the path to the re-establishment in Molsheim in 1998, to the French roots of Bugatti, and to the first hypercar of the new era, the Veyron.

“The challenge lay in not falling under the spell of the design of the French vehicle and solely working in retrospective, but in creating a modern interpretation of the shape and technology of the day,” explains Achim Anscheidt, chief designer at Bugatti. Therefore, the Centodieci is to be even sportier and more extreme than the super sports cars Chiron and Divo. However, at the same time, it is also supposed to be at least as elegant and timeless as “La Voiture Noire.”

The development and design faced the people at Bugatti with several technical challenges at once. Anscheidt: “The EB110 is a very low, wedge-shaped and graphically a quasi one-dimensional super sports car of the late 1980s. Transporting this classic look into a new millennium without copying it was also technically complicated.” Anscheidt and his colleagues had to define a new way for combining the complex aerothermal requirements of the Chiron technology with an entirely different aesthetic appeal.

BUGATTI CHIRON SPORT „110 ANS BUGATTI“

Gestern und heute: Der Chiron Sport „110 ans Bugatti“, eine auf 20 Exemplare limitierte Sonderedition, zeigt sich 2019 bei der historischen Mille Miglia

Yesterday and today: The Chiron Sport “110 ans Bugatti,” a limited special edition of 20 cars,” is on display for the first time at the historical Mille Miglia in 2019



seine optische Eigenständigkeit und Markanz entwickelt. An der Front fällt der im Vergleich zum Chiron wesentlich kleinere Kühlergrill auf, das deutlich kleinere Hufeisen zitiert den EB110 und sitzt in einer neu gestalteten Schürze, die mit der des Chiron kaum noch Ähnlichkeit hat.

Der Frontspoiler ist pfeilförmig ausgeprägt, der untere Splitter scheint nahezu zu schweben. Die Fronthaube ist so geformt, dass der Fahrtwind sie durchströmen kann. Auf der Haube prangt der Markenschriftzug, der von extrem schlitzförmigen und an den Seiten nach hinten ragenden LED-Scheinwerfern flankiert wird. Komplett aufgelöst haben die Designer das typische C-Element an der B-Säule, die bislang alle neuzeitlichen Bugatti-Modelle prägt. Stattdessen ist die Form an den Flanken kantiger. Über fünf ovale Einsätze in einer Raute hinter den Seitenfenstern saugt der 16-Zylinder-Motor des Centodieci die notwendige Frischluft an.

Im Heck verlässt das Design dann komplett die Hommage an den EB110, um die Abluft optimal herauszuleiten. Der Motor darf sich zwar, wie bei seinem Vorbild, hinter einer transparenten Abdeckung präsentieren, die heiße Luft atmet er jedoch über zahlreiche Öffnungen aus. Ein einziges großes Lüftungsloch haben die Designer mit acht doppelreihigen LED-Heckleuchten kaschiert. Darunter kommt für den Abtrieb ein Diffusor zum Einsatz, in den jeweils zwei übereinander angeordnete mattschwarz eloxierte Auspuffendrohre integriert sind. Als Reminiszenz an den Urvater ist der riesige einstellbare Heckflügel montiert.

Auch im Centodieci arbeitet der bekannte W16 mit acht Litern Hubraum und vier Turboladern. Im Gegensatz zum Chiron haben die Bugatti-Techniker dem Power-Aggregat aber nochmals 100 PS entlockt – macht unterm Strich satte 1600 PS. Die Fahrleistungen werden so ausfallen, wie man sie von einem modernen Bugatti erwartet: nur 2,4 Sekunden von null auf 100 km/h, 6,1 Sekunden von null auf 200 km/h und 13,2 Sekunden von null auf 300 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit gibt man bei Bugatti mit 380 km/h an, wobei dann ein elektronischer Riegel den Vortrieb begrenzen muss. Im Vergleich zum Chiron wiegt der Centodieci 20 Kilogramm weniger, dank leichter Scheibenwischer und Stabilisatoren aus Karbon.

Um einiges leichter wird auch der Kontostand der Kunden ausfallen, wenn sie, bei einer Lieferzeit von zwei Jahren, acht Millionen Euro zuzüglich Mehrwertsteuer zu überweisen haben. Im Molsheimer Werk werden die Centodieci gebaut, sie sollen 2021 ausgeliefert werden. Exakt zehn Stück – also: dieci.

The Centodieci is based on the Chiron, and Bugatti's designers and engineers left no stone unturned to create a model that does not deny its roots, but develops its own appearance and distinctiveness nonetheless. At the front, the significantly smaller radiator grille stands out, as does the considerably smaller horseshoe that cites the EB110 and sits in a redesigned fascia, which hardly resembles that of the Chiron any longer.

The front spoiler has an arrow shape; the lower splitter virtually seems to float. The front hood is shaped to allow the airstream to flow through it. On the hood is the prominent brand logotype, bordered on either side by extremely slit-shaped LED headlamps that wrap around towards the rear. The designers completely dissolved the typical C-element on the B-pillar, which so far characterizes all Bugatti models of the new era. Instead, the shape at the flanks is more edgy. The 16-cylinder engine of the Centodieci takes in the required fresh air through five oval inserts arranged in the shape of a diamond behind the rear side windows.

At the rear, the design then departs completely from the homage to the EB110 in order to purge the waste air optimally. Although the engine is allowed to present itself behind a transparent cover like on the car that inspired it, it nonetheless exhales the hot air through a host of apertures. The designers concealed a single large ventilation hole with LED tail lamps arranged in two rows. Beneath them is a diffuser for generating downforce, which integrates two sets of black anodized over-and-under tailpipes. The huge wing is mounted as a reminiscence to the forefather.

The Centodieci likewise is powered by the familiar W16 with a displacement of eight liters and four turbochargers. Contrary to the Chiron, the Bugatti engineers coaxed another 100 hp from the power plant – that adds up to a fat 1,600 hp overall. The performance on the road will be as you would expect from a modern Bugatti: zero to 100 km/h in a mere 2.4 seconds, 6.1 seconds from zero to 200 km/h and 13.2 seconds from zero to 300 km/h. Bugatti claims a top speed of 380 km/h, which requires an electronic limiter. The Centodieci weighs 20 kilograms less than the Chiron thanks to lighter windshield wipers and carbon sway bars.

Also quite a bit lighter will be the customers' bank account when they have to transfer eight million euros plus VAT with a delivery lead-time of two years. The Centodieci cars will be built in the plant in Molsheim with deliveries scheduled to start in 2021. Precisely ten of them – hence: dieci.

"THIS WOULD BE A DREAM"

Stephan Winkelmann, 55, ist seit Januar 2018 Präsident der Bugatti Automobiles S.A.S. Geboren in Berlin, ist der Diplomatensohn in Rom aufgewachsen. Nach dem Studium der Politikwissenschaften startete er seine Berufskarriere beim Finanzdienstleister MLP. Seine Leidenschaft aber gehört den Automobilen. Und so kam Winkelmann über Mercedes-Benz zu Fiat und Alfa Romeo. Er führte die Fiat-Ländergesellschaften in Österreich, in der Schweiz und in Deutschland. 2005 wechselte Winkelmann zu Volkswagen und führte Lamborghini. Ab 2016 leitete Winkelmann die Audi Sport GmbH und wechselte dann zu Bugatti.

Stephan Winkelmann, 55, has been president of Bugatti Automobiles S.A.S since January 2018. Born in Berlin, the son of a diplomat grew up in Rome. After studying political science, he started his professional career at financial services provider MLP. But his passion is cars. And that is what brought Winkelmann to Fiat and Alfa Romeo via a stint at Mercedes-Benz. He managed the national Fiat subsidiaries in Austria, Switzerland and Germany. In 2005, Winkelmann moved to Volkswagen and managed Lamborghini. In 2016, Winkelmann became head of Audi Sport GmbH before moving on to Bugatti.



Herr Winkelmann, seit dem 1. Januar 2018 sind Sie Präsident der Bugatti Automobiles S.A.S. Was waren Ihre vorrangigen Aufgaben, als Sie mit der Arbeit in Molsheim begannen?

Winkelmann: Für mich galt damals und gilt heute, aus der Marke Bugatti mehr zu machen als sie es heute ist, mit einer einzigen Modellreihe. Das bedeutet, dass wir nicht nur Statements in Sachen Technik setzen, sondern auch das Unternehmen finanziell auf gesunde Beine stellen. Wir sind heute, was die Finanzen angeht, in einem relativ ruhigen Fahrwasser. Wir haben 2018 Geld verdient, und wir verdienen 2019 Geld. Meine große Aufgabe besteht nun darin, den Beweis zu erbringen, dass wir uns aus eigener Kraft einen Nachfolger für den Chiron leisten können. Darüber hinaus erscheint es mir als das Wichtigste, für die Firma Bugatti eine breitere Basis zu schaffen.

Sie denken an ein zweites Bugatti-Modell?

Winkelmann: Ja. Grundsätzlich gibt es Überlegungen, einen Supersportwagen mit einer etwas klareren Ausrichtung zu bauen. Der Chiron ist ja ein Alleskönner, gewissermaßen so etwas wie die eierlegende Wollmilchsau. Er ist nicht nur wahnsinnig schnell und hat ein unglaubliches Beschleunigungsvermögen, er ist ebenfalls überraschend komfortabel und durchaus recht alltagstauglich. Auch nach einer Fahrt von über 500 Kilometern steigt man fit und entspannt aus einem Chiron aus. Also: Wir könnten neben dem Chiron oder dessen Nachfolger auch einen extrem sportlichen Supersportwagen bauen. Und die andere Variante wäre ein absolut alltagstaugliches Auto.

Eine Limousine schließen Sie aus?

Winkelmann: Ich spreche mit vielen meiner Kollegen, und keinem von denen würde es in den Sinn kommen, einen Euro in das Limousinen-Segment zu stecken. Die neue Käufergeneration findet keinen Gefallen an Limousinen. Das Segment wird immer unwichtiger. Es gibt andere Optionen.

Einen SUV?

Winkelmann: Ich bin SUV-Fan, auch wenn momentan jeder dagegen redet. Ich glaube aber nicht, dass ein SUV das Richtige für Bugatti wäre.

Bis wann müssen Sie die Entscheidung treffen?

Winkelmann: So schnell wie möglich. Ich habe ein Finanzierungskonzept, um das Projekt auf die Beine zu stellen. Ich habe heute aber noch keine Mannschaft dafür, und es fehlt auch das Montagewerk. Platz haben wir hier. Und es wäre wichtig, hier in Molsheim zu produzieren.

Wollen Sie Ihre Produktion deutlich ausweiten?

Winkelmann: Jetzt bauen wir weniger als 100 Autos im Jahr. Mit einem zweiten Modell wären es weniger

Mr. Winkelmann, you have been president of Bugatti Automobiles S.A.S since January 1, 2018. What were your primary tasks when you started to work in Molsheim?

Winkelmann: What was important to me then and what is important to me now is to turn the Bugatti brand into more than it is today with a sole model series. This means we are not just making statements in terms of technology, but also put the company on a sound financial footing. As far as the finances are concerned, we are in relatively calm waters today. We made money in 2018 and are making money in 2019. My major job now is to prove that we can afford a successor for the Chiron on our own. In addition, I think the most important issue is to create a broader basis for Bugatti as a company.

Are you considering a second Bugatti model?

Winkelmann: Yes. In principle, we are considering building a super sports car with a somewhat clearer focus. The Chiron is an all-rounder, in a sense something like the Swiss army knife among super sports cars. Not only is it insanely fast and delivers incredible acceleration, it is also surprisingly comfortable and offers quite suitable daily practicality. Even after a 500 km trip, you get out of a Chiron and are fit and relaxed. In addition to the Chiron or its successor, we could build an extremely sporty super sports car. The other variant would be a car with ultimate daily practicality.

You are ruling out a sedan?

Winkelmann: I talk with many of my colleagues and none of them would think of spending even a single euro on the sedan segment. The new generation of buyers does not fancy sedans. The segment is becoming less and less important. There are other options.

An SUV?

Winkelmann: I am an SUV fan, even though everybody is opposed to them right now. However, I do not believe that an SUV would be right for Bugatti.

By when will you have to make the decision?

Winkelmann: As soon as possible. I have a financing concept for setting up the project. However, as of now, I don't have a team for it yet, and we also don't have the assembly plant. We do have the space here. It also would be important to have the production here in Molsheim.

Do you intend to expand production significantly?

Winkelmann: We are building less than 100 cars a year today. With a second model, it would be less than 1,000. If it was a Bugatti with daily practicality. If we build another super sports car, we would talk about different quantities.



**Rekordrunde: In Ehra-Lessin knackte Andy Wallace
im Bugatti Chiron Sport 300+ mit 304,773 mph
(490,484 km/h) die 300-Meilen-Barriere**

*Record lap: Andy Wallace broke the 300mph barrier
driving the Bugatti Chiron Sport 300+ to a speed of
304.773 mph (490.484 km/h) in Ehra-Lessin*

als 1000. Wenn es ein alltagstauglicher Bugatti wäre. Sollten wir einen weiteren Supersportwagen bauen, kämen wir auf andere Stückzahlen.

Was erwarten denn Ihre Kunden?

Winkelmann: Wir reden viel mit den Kunden. Und alle sagen: Uns gefällt die Marke. Was ihr macht, ist High End, darüber gibt es nichts mehr. Aber wir hätten gerne ein Auto, das alltagstauglich ist. Ich habe mich mit der Geschichte von Bugatti auseinandergesetzt. Ettore Bugatti hat den T35 gebaut. Aber sie hatten auch den Royale und den Atlantic. Von Bugatti gab es alles, was damals an Karosserieformen denkbar war, nicht nur Supersport- und Rennwagen. Mit dieser Vergangenheit im Rücken können wir viel mehr machen.

Wie passt der Veyron zu dieser Geschichte?

Winkelmann: Es kommt mir wie ein Wunder vor, dass der Veyron so werden konnte, wie er tatsächlich ist. Romano Artioli hat mit dem EB 110 einen Supersportwagen gebaut, der ganz in seine Zeit passte. Aber Ferdinand Piëch hat mit dem Veyron ein alles überragendes epochales Zeichen gesetzt. Im Veyron sind die drei Modelle fusioniert, die Ikonen sind: der T35, der Royale und der Atlantic, der für mich ein atemberaubendes Design hat. Mit dem Veyron hat Piëch die Marke Bugatti von null auf 400 beschleunigt. Das ist sensationell. So was ist aber auch nur möglich, wenn die Marke einen veritablen Wert hat.

Ettore Bugatti war ein ausgesprochen kreativer Konstrukteur, er hat sogar ein Elektroauto entwickelt. Spielt der Elektroantrieb in Ihren Überlegungen eine Rolle?

Winkelmann: Bei einem Supersportwagen sehe ich schon noch ein großes Zeitfenster für die Verwendung von Verbrennungsmotoren. Wenn es die Möglichkeit gibt, mit einem System zur Rückgewinnung kinetischer Energie die Leistungsfähigkeit eines Bugatti zu erhöhen, ist das eine Option für uns. Aber das Auto muss so konzipiert sein, dass ein Sammler es auch noch in 20 oder 30 Jahren uneingeschränkt nutzen kann. E-Supersportwagen sehe ich nicht. E-Mobile werden schnell veraltet sein.

Können Sie sich mit Bugatti aus der Debatte um erhöhte CO₂-Emissionen heraushalten?

Winkelmann: Wir verkaufen weniger als 100 Autos im Jahr. Diese 100 Autos legen jährlich durchschnittlich jeweils nur 2000 Kilometer zurück. Gleichwohl beschäftigen wir uns natürlich mit der Frage, wie wir CO₂-Neutralität schaffen können – bei unserem Werk in Molsheim, bei unserem Standort in Wolfsburg und bei den Fahrleistungen, die unsere Kunden absolvieren. Wir werden Biogas einsetzen, und wir werden Bäume pflanzen. Wenn wir die Technologie wechseln, muss dieser Change zur Marke Bugatti passen. Wir werden dann nicht die Ersten sein – aber die Besten.

What do your customers expect?

Winkelmann: We talk with the customers a lot. And they all say: We like the brand. What you do is high end, there is nothing surpassing it. But we would like a car that offers daily practicality. I studied the history of Bugatti. Ettore Bugatti built the T35. But they also had the Royale and the Atlantic. Bugatti offered every body style conceivable at the time, not just super sports cars and racecars. Buoyed by this history, we can do a lot more.

How does the Veyron fit this history?

Winkelmann: It seems a miracle to me that the Veyron could turn out the way it actually did. Romano Artioli built a super sports car in the EB 110 that was a perfect fit for its time. In contrast, Ferdinand Piëch left a sublime epochal mark with the Veyron. The Veyron is a fusion of three models that are all icons: the T35, the Royale and the Atlantic, which in my eyes has a breathtaking design. With the Veyron, Piëch accelerated the Bugatti brand from zero to 400. That is sensational. But you can only do such a thing when the brand has a veritable value.

Ettore Bugatti was a decidedly creative constructor. He even developed an electric car. Is the electric powertrain a factor in your considerations?

Winkelmann: When it comes to super sports cars, I see the use of combustion engines continuing for quite some time to come. If there is the possibility to enhance the performance of a Bugatti with an energy recovery system, that is an option for us. However, the car has to be designed in a way that a collector can still use it without restrictions 20 or 30 years from now. I don't see electric super sports cars. Electric cars will be outdated quickly.

Can you stay out of the debate about higher CO₂ emissions with Bugatti?

Winkelmann: We sell fewer than 100 cars a year. Each of these 100 cars travels only 2,000 kilometers a year on average. Nevertheless, we are of course concerned with the question of how we can achieve carbon neutrality – in our plant in Molsheim, at our location in Wolfsburg and with regard to the trips our customers make. We will use biogas and we will plant trees. If we switch technologies, that change must be a fit for the Bugatti brand. We will not be the first then – but the best.

Ettore Bugatti war nicht nur Autobauer, sondern auch Anbieter von Mobilität. Er baute Flugzeugmotoren, Züge und Boote. Ist Diversität für Bugatti heute ein Thema?

Winkelmann: Man muss erst einmal laufen lernen, bevor man rennt. Wenn ich mir mögliche Angebote zum Thema Mobilität anschau, fallen mir Mini-Hubschrauber ein. Da könnten wir mit Bugatti Vorreiter sein. Solche Mini-Hubschrauber werden extrem teuer sein, aber wir haben die passenden Kunden. Im Moment habe ich jedoch noch nicht die passende Idee, wie wir uns das als kleiner Hersteller leisten könnten.

Bugatti hat mal ein Powerboot vorgestellt. Verfolgen Sie dieses Thema noch?

Winkelmann: Es gab immer mal wieder Ansätze, aber bis jetzt haben wir keinen geeigneten Partner gefunden. Ich bin auch gar nicht so sicher, ob das der richtige Weg für uns wäre. Da würde ich lieber etwas machen, was vom Motor weggeht. Denn ich möchte einen Vergleich zum Auto lieber vermeiden.

Mit 1600 PS haben Sie gerade einen neuen Leistungs-Peak definiert. Ist damit Schluss? Oder setzen Sie das Powerplay fort?

Winkelmann: Mit unserem Motor sind wir am Anschlag. Wir müssten neu investieren. Aber die Frage ist: Können und dürfen wir das noch? Dass wir es können, davon bin ich überzeugt.

Sie haben mit einer Geschwindigkeit von über 300 Meilen pro Stunde (also über 490 km/h) einen neuen Weltrekord aufgestellt. Was bedeutet diese Grenzüberschreitung für Sie?

Winkelmann: Das ist eine Sensation, wenn man bedenkt, was es bedeutet, ein Auto bei diesem Tempo am Boden zu halten. Und dieses Auto kann man kaufen. Wir werden es etwas drosseln. Aber das ist für mich immer noch der Traum des Automobilbaus. Politisch nicht korrekt, aber damit können wir leben. Wer das richtig einordnen kann, wird nie was dagegen haben.

War der Rekord ein weiteres Highlight für Ihre Kundschaft?

Winkelmann: Als wir den Rekord während unserer Grand Tour verkündet haben, gab es Standing Ovationen. Am Abschlussabend der Kundenveranstaltung haben wir das Rekordauto auf die Bühne gefahren – für zwei Stunden war es vor lauter Andrang nicht mehr zu sehen. Die 30 Sondermodelle wurden während der Veranstaltung verkauft.

Ettore Bugatti was not only a carmaker, but also a provider of mobility. He built aircraft engines, trains and boats. Is diversity important for Bugatti today?

Winkelmann: You have to learn to walk before you run. When I look at possible mobility offerings, mini helicopters come to mind. We could be a pioneer in this field with Bugatti. Such mini helicopters will be extremely expensive, but we have the right customers. However, at the moment I do not have a suitable idea yet how we as a small manufacturer could afford this.

Bugatti once presented a powerboat. Are you still pursuing this subject?

Winkelmann: There have been repeated attempts, but we have not found a suitable partner to date. I am also not all that sure whether it would be the right course for us. I'd rather do something that departs from the engine. The reason being that I would rather avoid a comparison with the car.

You just defined a new performance peak, 1,600 hp. Is that the end? Or will you continue to play on power?

Winkelmann: We are at the limit with our engine. We would have to reinvest. But the question is: can we and may we still do so? I am convinced that we can.

You set a new world record with a speed in excess of 300 miles per hour (over 480 km/h). What does crossing this threshold mean to you?

Winkelmann: It is a sensation when you consider what it means to keep a car on the ground at this speed. And you can buy this car. We will govern it a little. However, to me, it is still the dream of automotive construction. Politically not correct, but we can live with it. No one capable of putting that into the right perspective will ever have anything against it.

Was the record another highlight for your clientele?

Winkelmann: There were standing ovations when we announced the record during our grand tour. On the last evening of our customer event, we drove the car up onto the stage – it was hidden behind the throng of guests for the next two hours. The 30 special models were sold right there during the event.

Records therefore continue to be an important currency for your clientele?

Winkelmann: Yes. But I said: Enough is enough with the world records for the time being. I am someone who prefers the speed on a circuit to just going fast in a straight line. A car has different performance options. In the league where Bugatti plays, you have to make up your mind. We should not offer a car that can



Rekorde sind also weiter eine wichtige Währung für Ihre Klientel?

Winkelmann: Ja. Aber ich habe gesagt: Mit diesem Weltrekord ist es erst einmal genug. Ich bin einer, der eher die Geschwindigkeit auf der Rundstrecke liebt, als einfach nur geradeaus schnell zu fahren. Ein Auto hat verschiedene Leistungsmöglichkeiten. In der Klasse, in der Bugatti spielt, muss man sich entscheiden. Wir sollten kein Auto anbieten, das alles kann. Entweder Handling oder sensationeller Geradeauslauf. Ich bin den Chiron auf einem Handling-Parcours gefahren. Es ist schon sensationell, was das Auto kann, bei seinem Gewicht.

Bugatti hat zweimal in Le Mans gewonnen. Wäre Rennsport nicht etwas, was die Marke noch weiter pushen könnte?

Winkelmann: Das wäre ein Traum. Aber dazu fehlt mir heute die Fantasie. Der erste Schritt muss sein, die Firma auf eine breitere Basis zu stellen. Ob das mit einem Fahrzeug möglich ist, das rennstreckentauglich ist, muss man sehen. Ich denke da speziell an Gentleman-Driver, zu denen wir den Kontakt über den Rennsport aufrechterhalten könnten.

Sie denken an einen Markenpokal?

Winkelmann: Das wäre eine Sache, aber das reicht heute nicht mehr. Man braucht ja dann in Asien und in Nordamerika und in Europa einen Cup. Dazu habe ich aber noch nicht einmal im Ansatz ein Konzept. Unser Auto wäre dafür im Grunde genommen auch zu teuer.

„Black Bess“ einst und heute: Der Typ 18 aus dem Jahr 1913 und sein modernes Gegenstück, der Vitesse „Black Bess“. Erster Besitzer des Typ 18 war der Flugpionier und Kampfpilot Roland Garros, der im Ersten Weltkrieg abgeschossen wurde

“Black Bess” then and now: The Type 18 from 1913 and its modern counterpart, the Vitesse “Black Bess.” First owner of the Type 18 was aviation pioneer and fighter pilot Roland Garros, who was shot down in World War I

do it all. Either handling or sensational straight-line stability. I drove the Chiron on a handling course. It is definitely sensational what this car can do given its weight.

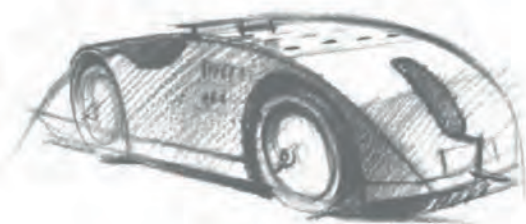
Bugatti has won twice in Le Mans. Wouldn't motorsport be something that could push the brand even further?

Winkelmann: That would be a dream. But I am lacking the necessary imagination today. The first step must be to put the company on a broader foundation. Whether that is possible with a vehicle that is suitable for going on a racetrack is something we'll have to see. I am thinking in particular of gentlemen drivers, which motorsport would allow us to stay in contact with.

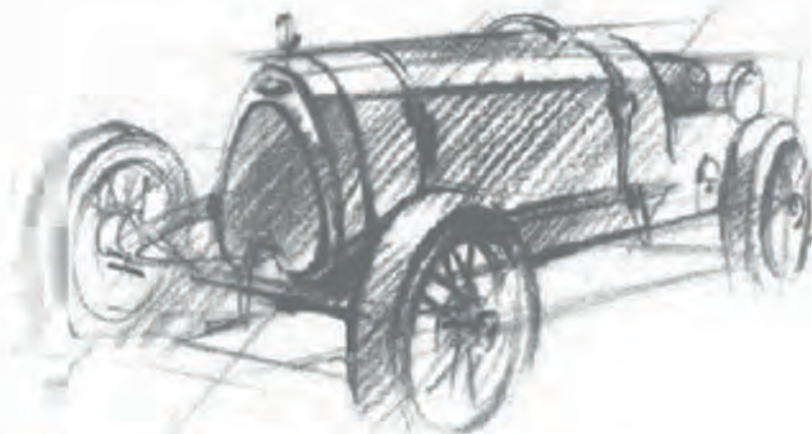
You are thinking of a one-make racing series?

Winkelmann: That would be a thing, but it is no longer enough today. You would need a racing series in Asia and in North America and in Europe. But I don't even have the beginning of a concept for this. Essentially, our car would also be too expensive for that.

BUGATTI 1909-2019



1923 Type 32 Tank



1910 Type 13 Brescia



1927 Type 41 Royale



1924 Type 35



1932 Type 55 Super Sport



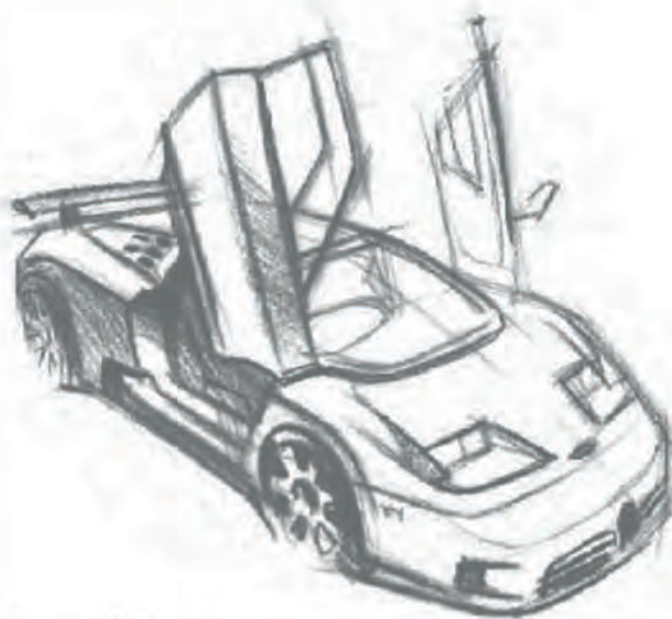
1937 T 57 Atalante



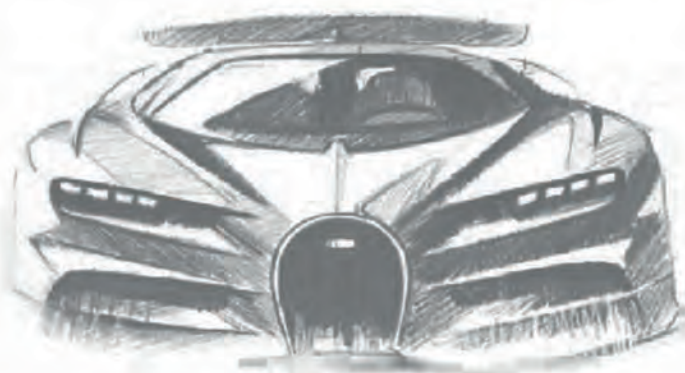
1937 Type 57 Tank



1936 Type 57 Atlantic



1991 EB 110



2016 Chiron



2005 16.4 Veyron



2018 Divo

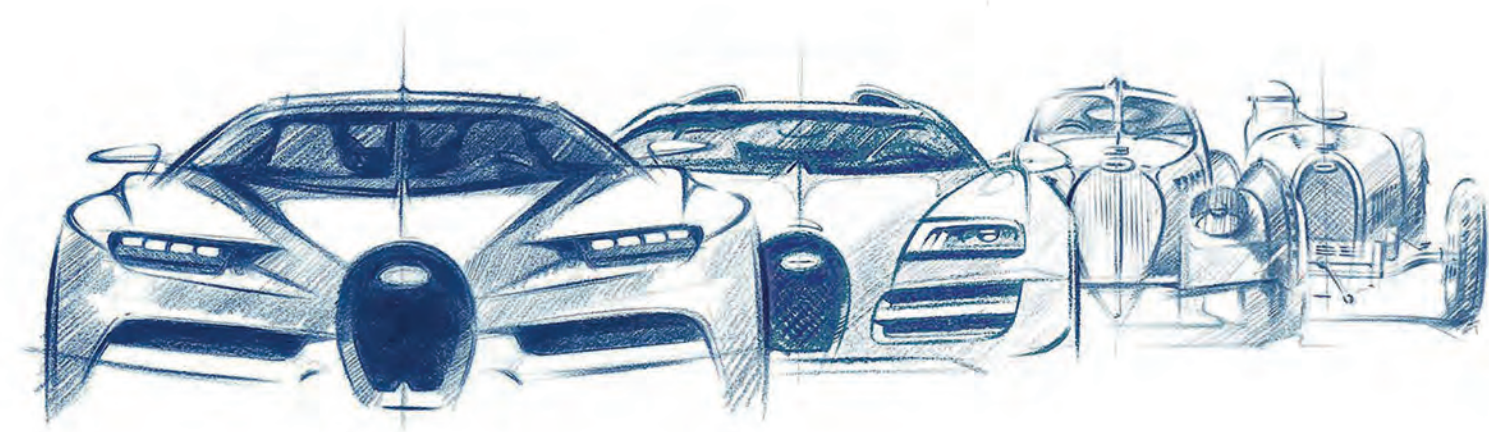


2019 La Voiture Noire

2019 Centodieci



TECHNISCHE DATEN | TECHNICAL DATA



Fahrzeugtyp	Motor/Zylinderzahl	Hubraum cm ³	LeistungkW/PS	Drehmoment Nm	Leergewicht kg	Länge x Breite x Höhe mm	Radstand mm	Höchstgeschw. km/h
T13	Reihe/4	1368	22/30		450		2000	
T18	Reihe/4	5027	75/100		1250		2550	
T19 Bébé	Reihe/4	855	7/10		350		2620	60
T35	Reihe/8	2262	77/105		750	3700 x 1200 x 985	2400	ca. 180
T46	Reihe/8	5359	103/140		1134		3505	150
T50	Reihe/8	4972	147/200				3099	
T51	Reihe/8	2262	118/160		750	3700 x 1200 x 985	2400	230
T41 Royale	Reihe/8	12760	220/300	80	3300	6500 x 2030	4530	190
T57 C	Reihe/8	3527	129/175		1500		3000	180
T57 SC Atlantic	Reihe/8	3257	147/200		1400	4020 x 1500	2980	200
T64	Reihe/8	4432	136/185		1265	4850 x 1730 x 1530	3300	180
T252	Reihe/4	1490	88/120		870	3950 x 1650 x 1050	2280	
EB 110	V/12	3500	405/550	569	1470	4380 x 1990 x 1115	2550	345
EB 112	V/12	5995	399/460	590	1750	5070 x 1960 x 1405	3100	300
EB Chiron 18.3	W/18	6255	408/555	650		4420 x 1994 x 1150	2650	
EB Veyron 18.4	W/18	6255	408/555	650		4380 x 1994 x 1206	2710	
EB Veyron 16.4	W/16	7993	736/1001	1250	1990	4462 x 1998 x 1204	2710	407
EB Veyron 16.4 Grand Sport	W/16	7993	736/1001	1250	2090	4462 x 1998 x 1204	2710	407
16C Galibier	W/16	7993				5000 x 2000		
EB Veyron 16.4 Super Sport	W/16	7993	882/1200	1500	1838	4462 x 1998 x 1190	2710	415
EB Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse	W/16	7993	882/1200	1500	1990	4462 x 1998 x 1190	2710	410
Vision GT	W/16	7993	882/1200	1500		4730 X 2130 X 1130	2710	
Chiron	W/16	7993	1103/1500	1600	1995	4544 x 2038 x 1212	2710	380/420
Chiron Sport	W/16	7993	1103/1500	1600	1977	4544 x 2038 x 1212	2710	420
Chiron Super Sport 300+	W/16	7993	1177/1600	1600		4794 x 2038	2710	490,484
Divo	W/16	7993	1103/1500	1600	1960	4641 x 2058 x 1212		380
La Voiture Noire	W/16	7993	1103/1500	1600		4930 x 2180 x 1230	2691	
Centodieci	W/16	7993	1177/1600	1600	1970	4600 x 2180 x 1230	2710	380



Das Auto steht in der Kritik. CO₂-Emissionen, Feinstaubbelastung, Klimaerwärmung – das sind die Schlagworte der aktuellen Umweltdiskussion. Der Wunsch nach Elektromobilität setzt die Automobilhersteller unter Druck. Ein 1600 PS starker Bugatti Chiron Super Sport 300+, der mit 490,484 km/h gerade einen neuen Geschwindigkeitsrekord markiert hat, mag in diesem Kontext als reinste Provokation gelten. Doch jeder Trend löst einen Gegentrend aus. So sind es gerade die Automobile von Bugatti, die die Herzen von Enthusiasten höherschlagen lassen. Ettore und Jean Bugatti bauten in den 1920er- und 1930er-Jahren Autos, die heute von den Fans als veritable Kunstwerke von höchstem historischen Wert verehrt werden. Vater und Sohn begründeten den Mythos Bugatti. Wirtschaftskrisen und Missmanagement setzten 1963 dem ersten großen Kapitel der Bugatti-Geschichte ein unrühmliches Ende. 1987 belebte der Italiener Romano Artioli die Marke mit dem Supersportwagen EB 110. Die eigentliche Renaissance ereignete sich jedoch 1998 – durch Ferdinand Piëch und den Volkswagen-Konzern mit dem Hypercar Bugatti EB Veyron 16.4. *auto motor und sport* und *Motor Klassik* haben die Geschichte von Bugatti hautnah begleitet. Die Redakteure sind die frühen Modelle gefahren, haben die erste Wiederbelebung durch Artioli verfolgt und miterlebt, wie Piëch mit seinen visionären Ideen den Bugatti-Mythos wiederbelebte und neu interpretierte. René Staud, dem bekannten Studio-Fotografen, ist es gelungen, mit seinen eindrucksvollen Bildern die Bugatti-Historie und die Bugatti-Moderne in einem spannungsgeladenen Bogen für dieses Buch einzufangen.

The car is under fire. CO₂ emissions, respirable dust pollution, global warming – these are the buzzwords of the current environmental debate. The desire for electric mobility is putting pressure on the automakers. A Bugatti Chiron Super Sport 300+, a car with 1,600 hp that just recently set a new speed record of 490.484 km/h, may be considered pure provocation in this context. But every trend triggers a countertrend. Case in point: the automobiles from Bugatti in particular are what make the hearts of enthusiasts skip a beat. In the 1920s and 1930s, Ettore and Jean Bugatti built cars revered today as veritable artworks of the highest historical value. Father and son built the Bugatti legend. Economic crises and mismanagement brought the first chapter of the Bugatti history to an inglorious end in 1963. Italian Romano Artioli revived the brand with the EB 110 super sports car in 1987. However, the actual renaissance came in 1998 with the Bugatti EB Veyron 16.4. hypercar – courtesy of Ferdinand Piëch and Volkswagen Group. 'auto motor und sport' and 'Motor Klassik' magazines followed the history of Bugatti from a front row seat. The editors drove the early models, tracked the first revival by Artioli and witnessed how Piëch resurrected and reinterpreted the Bugatti legend with his visionary ideas. René Staud, the famous studio photographer, succeeded in capturing the Bugatti history and the modern age of Bugatti for this book in a thrilling arc of impressive images.

www.motorbuch.de

ISBN 978-3-613-04264-3

