
Der Centodieci schafft den Anschluss an Bugattis italienische Phase

Mit der neuen Sonderedition Centodieci erkennt Bugatti mit einer exklusiven und außergewöhnlichen Kleinserie seine jüngere italienische Geschichte an. „Mit dem Centodieci verneigen wir uns vor dem Supersportwagen EB110, der in den 1990er-Jahren entstand und zu unserer traditionsreichen Geschichte gehört“, sagt Stephan Winkelmann, Präsident von Bugatti. Der EB110 war ein Zwischenschritt für die Neugründung der Marke 1998 in Molsheim, der ursprünglichen Heimat der französischen Supersportwagen.

Mit der Sonderedition Centodieci zitiert Bugatti den einstigen Supersportwagen der 1990er-Jahre, der entstanden war, als ein Investor aus den Marken Lotus und Bugatti in der Nähe der Ferrari-Heimat Modena eine neue europäische Supermarke installieren wollte. Der EB110 ist ein sehr flacher und keilförmiger Supersportwagen der späten 1980er-Jahre.

Diese klassische Optik in ein neues Jahrtausend zu transportieren, ohne sie zu kopieren, beschreibt Winkelmann als kompliziert. Die Front des Centodieci duckt sich sehr tief. Das Bugatti-Hufeisen wurde dementsprechend verkleinert, das Bugatti-Logo Macaron sitzt auf der Haube, die in der Mitte durch ein schwarzes Element unterbrochen wird. Durch die optimierte Front mit dem verlängerten Frontsplitter und dem durch die Haube ziehenden Luftstrom verbessert sich die Aerodynamik. Die Front ordnet sich der niedrigen Silhouette des Fahrzeugs unter. Dazu passen die sehr schmalen Scheinwerfer mit integriertem LED-Tagfahrlicht.

Deutlich kleiner als beim Bugatti Chiron¹ sorgen fünf runde Lufteinsätze für ausreichende Luft für das Aggregat. Statt des grafisch zweidimensionalen Hecks des EB110 mit seinen beiden pillenförmigen Rückleuchten setzt der Centodieci zugunsten effizienterer Motorenthermik auf eine breite Luftaustrittsöffnung. Wie beim EB110 präsentiert sich das Triebwerk hinter einer transparenten Glasfläche. Das Heck formiert sich zu einem einzigen Lüftungsloch, geprägt durch die acht Rücklichtelemente, 2+2 übereinander platzierten schwarz matt eloxierten Auspuffendrohren und einem Abtrieb verbessernden Performancediffusor.

Der Heckflügel ist in Anlehnung an das Vorbild EB110 SS fest montiert. Dadurch erhöht sich der Abtrieb. Unterstützt wird dieser durch die aerodynamische Heckklappe und eine laminar strömungsoptimierten Heckscheibe.

Statt V12 im EB 110 präsentiert sich beim Centodieci der 8,0 Liter große W16-Bugatti-Motor mit nun 1600 PS (1176 kW) bei 7000 Umdrehungen pro Minute (U/min). Rein rechnerisch wird der Centodieci von 0 auf 100 km/h in 2,4 Sekunden, auf 200 km/h in 6,1 Sekunden und auf 300 km/h in 13,1 Sekunden spurten, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 380 km/h elektronisch begrenzt. Das ermöglicht das nur 1,13 Kilogramm pro PS.

Die auf zehn Fahrzeuge limitierte und handgefertigte Kleinserie im französischen Molsheim soll in zwei Jahren ausgeliefert werden. Sie ist bereits – zu Stückpreisen ab acht Millionen Euro zusätzlich Mehrwertsteuer. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Bugatti Centodieci.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bugatti



Bugatti Centodieci.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bugatti



Bugatti Centodieci.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bugatti



Bugatti Centodieci.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bugatti



Bugatti Centodieci.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bugatti



Bugatti Centodieci.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bugatti



Bugatti EB 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bugatti



Bugatti-Historie: EB 110 und Veyron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bugatti
