
Die drei von Bugatti – moderne Stellvertreter auf Erden?

Von Hans-Robert Richarz, cen

Pressesprecher und PR-Manager eines Unternehmens neigen von Berufs wegen zu Übertreibungen. Mal mehr, mal weniger. Wie sollen sie sich auch sonst von der vielstimmigen Konkurrenz der Mitbewerber unterscheiden? Was allerdings die Öffentlichkeitsarbeiter von Bugatti am 31. März aus dem französischen 10 000-Einwohnerort Molsheim im Departement Bas-Rhin in die Welt hinaus posaunten, erinnerte stark an die Trompeten von Jericho.

Zwar brachte der Trommelwirbel aus dem Elsass wahrscheinlich nirgendwo Gebäude zum Einsturz wie die Blechbläser zu biblischen Zeiten eine ganze Stadtmauer. Doch alttestamentarische Parallelen drängten sich geradezu auf bei der Überschrift. „Bugatti EB110, Veyron, Chiron – Die Heilige Dreifaltigkeit der Moderne“, so lautete der leicht blasphemische Titel für die Würdigung eines Terzetts zugegebenermaßen außergewöhnlicher Sportwagen zu außerirdischen Preisen. Sie hatten sich dort zum Fotoshooting versammelt, wo mutmaßlich die größte Zusammenballung jener kaufkräftigen Klientelen, die sich den Erwerb eines Bugatti leisten kann, ansässig sind, nämlich im Scheichtum Dubai am Persischen Golf.

Gewiss. So mancher Krösus mit Benzin im Blut dürfte davon träumen, die Supersportler aus drei Jahrzehnten seiner Sammlung einverleiben zu können. Denn Bugatti EB110, Veyron und Chiron gelten als Meilensteine des Automobilbaus der 1990er-, 2000er- und 2010er-Jahre. Doch sie heilig zu sprechen ginge dann doch wohl etwas zu weit.

Bereits acht Jahre bevor sich der Volkswagen-Konzern unter Ferdinand Piech die Design- und Namensrechte von Bugatti sicherte, hatte der Südtiroler, damaliger Eigentümer der Bugatti Automobili S. p. A. aus Campogalliano nahe Modena und Bugatti-Fan Romano Artioli der Welt den EB110, den ersten Supersportwagen der Neuzeit, präsentiert: EB steht für Ettore Bugatti, 110 für dessen 110. Geburtstag am 15. September 1911.

Dank seines 3,5-Liter-V12-Mittelmotors mit vier Turboladern und einer Höchstdrehzahl von 8250 Umdrehungen pro Minute (U/min) brauchte der Wagen von 0 auf 100 km/h 3,26 Sekunden und schaffte eine Höchstgeschwindigkeit von 351 km/h. Kostenpunkt damals 550 Millionen italienische Lira, auf heutige Kaufkraft umgerechnet etwa 450 000 Euro, inklusive Wartung und Verschleißteile für die ersten drei Jahre. Im vergangenen Jahr brachte ein solches Auto mit Hilfe des Auktionshauses Sotheby's seinem Vorbesitzer 2,03 Millionen Euro.

Der zweite im Bunde, der Bugatti Veyron 16.4. Super Sport war schon ein Volkswagen, der den technischen Ansprüchen von Ferdinand Piech, dem damaligen VW-Boss, ziemlich nahe kam. Das Auto erschien 2005 mit Allradantrieb und vier Turboladern. Es leistete über 1000 PS (736 kW) und fuhr mit 407 km/h mehr als 400 km/h schnell. Das 8,0-Liter-W16-Triebwerk verfügte über 1500 Newtonmeter Drehmoment. Damit kam das Coupé von 0 auf 100 km/h in 2,5 Sekunden, 200 km/h waren nach 7,3 Sekunden erreicht. 2010 schärfte Bugatti den Veyron mit dem Super Sport nach. Nun leistete der Antrieb furchterregende 1200 PS – 883 kW, die abgeregelte Höchstgeschwindigkeit lag bei 415 km/h.

Nur 450 Exemplare des Veyron 16.4., davon 48 als Super Sport, entstanden bis 2015 in Handarbeit am Stammsitz in Molsheim und sind heute gesuchte Sammlerobjekte. Seit Markteinführung stiegen die Preise für einen Veyron durchschnittlich um 30 bis 35 Prozent – Tendenz steigend.

Die Dreifaltigkeit komplett machte der Bugatti Chiron. Der Kraftprotz steht mit 1500 PS (1103 kW) in den Papieren und bietet das astronomische Drehmoment von 1600 Newtonmetern. Das befähigt ihn zu einem Spurt von 0 auf 100 km/h in 2,4 Sekunden, und es sind gerade mal 6,2 Sekunden vorbei, da steht der Geschwindigkeitsanzeiger schon auf 200 km/h, sieben Sekunden später ist die 300 km/h-Marke erreicht. Erst bei 420 km/h ist Schluss – abgeregelt, versteht sich.

Von den geplanten 500 Fahrzeugen sind derzeit schon über 250 Fahrzeuge gebaut und ausgeliefert – zum Stückpreis von mindestens 2,65 Millionen Euro (vor Steuer). Ein besonderer Geschmack ist halt schon immer etwas teurer gewesen.

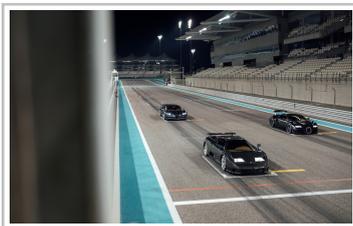
Doch den flotten Dreier in Anlehnung an die himmlische Dreifaltigkeit zu würdigen, bei deren Erklärung selbst Theologen in Schwierigkeiten geraten, ist wohl etwas zu dick aufgetragen. Oder war gar etwas ganz anderes gemeint? Dreifaltigkeit heißt englisch übersetzt „Trinity“. So nannte Robert Oppenheimer seine am 16. Juli 1945 im US-Bundesstaat New Mexico gezündete Atombombe. Das käme den drei Sportwagen aus dem Elsass schon näher. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Bugatti EB 110, Bugatti Veyron, Bugatti Chiron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bugatti



Bugatti EB 110, Bugatti Veyron, Bugatti Chiron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bugatti



Bugatti EB 110, Bugatti Veyron, Bugatti Chiron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bugatti



Bugatti EB 110, Bugatti Veyron, Bugatti Chiron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bugatti



Bugatti EB 110, Bugatti Veyron, Bugatti Chiron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bugatti
