

CLASSIC DRIVER

Mit zwei Bugatti EB110 Rennwagen zu den 24 Minuten von Wien

Lead

Jeder kennt die Targa Florio, den Monaco Grand Prix und den Prescott Speed Hill Climb. Allerdings gibt es da noch einen anderen, eher unbekannteren Event, der tief in der Bugatti-Historie verwurzelt ist: die 24 Minuten von Wien. Bei der Ausgabe 2019 standen zwei sehr spezielle Bugatti EB110 S am Start

Jedes Jahr werden rund 60 verschiedene Opern in der weltberühmten Wiener Staatsoper aufgeführt. An diesem Abend hallen jedoch auf einmal die Neorenaissance-Fassaden aus dem 19. Jahrhundert nicht von Mozarts Don Giovanni oder Puccinis Madame Butterfly wider, sondern vom schroffen Leerlauf zweier Bugatti EB110 S – den letzten von der französischen Kultmarke gebauten Werksrennwagen.



Die beiden Boliden stehen am spirituellen Herzen der Weltstadt der leichten Muse, der berühmten Staatsoper. Dies ist zugleich der traditionelle Startpunkt zu den 24 Minuten von Wien, einem in den 1920er-Jahren von aristokratischen Playboys aus der Taufe gehobenen Rennen. Dabei preschten sie im Schutz der Dunkelheit mit ihren Bugatti Type 35 über die Ringstraße, um sich dann zu den Nachtschwärmern im Café Schwarzenberg zu gesellen und dort einen Teller Gulasch mit einem guten Bier hinunterzuspülen.

Seitdem sind Bugatti-Evangelisten immer alle paar Jahre aufs Neue auf die nahezu kreisförmige und 5,2 Kilometer lange Ringstraße gefahren, um die Vergangenheit zu romantisieren und den Reifenspuren der frühen Anhänger der Marke zu folgen – in der Regel nicht zur Freude der österreichischen Behörden und des Parlaments, das bekanntlich in prominenter Lage auch direkt an der Ringstraße liegt.



Da das besagte Parlament ja gerade erst durch den „Ibiza-Gate“-Skandal erschüttert wurde und dazu kurz vor den vorgezogenen Neuwahlen im September vermutlich andere Sorgen hat als ein unter dem Radar laufendes Autorennen vor seiner Haustür ist alles angerichtet für eine weitere Ausgabe der 24 Minuten von Wien.

Wer nicht gerade in einer Höhle im Himalaya lebt, wird wissen, dass Bugatti in diesem Jahr seinen 110. Geburtstag feiert. Und wenn die Gerüchte stimmen, wird die Marke in Pebble Beach eine moderne Hommage an den EB110 Supersport enthüllen. Da scheint es absolut angebracht, die beiden wichtigsten Varianten des 1990er-Jahre-Supersportwagen von Romano Artioli in Wien zusammenzubringen: den Bugatti EB110 S Le Mans (LM) von 1994 und einen Bugatti EB110 S Sport Competizione (SC) von 1995.



Ehe wir die imaginäre Startflagge senken und die 1.300 Pferde auf die Champs-Élysées von Wien loslassen, legen wir bei einem traditionellen Wiener Schnitzel eine kleine Geschichtsstunde ein. Quasi als Appetithappen auf dem Tisch stehen ein Turbolader des EB110, ein Teil einer BBS-Felge und die Abdeckung des Sicherungskastens.

Als wäre [Bugattis italienisches Kapitel](#) in den 1990ern nicht allein schon mutig genug gewesen, fiel auch noch die Entscheidung, den EB110 bei Langstreckenrennen einzusetzen. Schließlich erwarb sich die Marke aus Molsheim in den späten 1920er- und frühen 30er-Jahren ihr Renommée durch Motorsportsiege. Und auch Artoli sah darin eine Chance, das Markenimage zu veredeln und technische Innovationen zu fördern.



Nur: Der EB110 war von Haus aus als Supersportwagen für die Straße konzipiert worden und daher wenig geeignet für Einsätze auf der Rennstrecke, was die unstillbar begeisterungsfähigen Ingenieure in Campogalliano dennoch nicht davon abhielt, es mit einer Transformation zum Rennwagen zu versuchen.

Gelder und Erfahrungswerte steuerten Partner bei, allen voran das Synergie Rennteam aus Frankreich. In nur drei Monaten entstand dann in der Bugatti PS-Küche *Reperto Esperienze* ein für den Start bei den 24 Stunden von Le Mans gedachter blauer EB110 S LM. In guter alter Manier wurde er auf öffentlichen Straßen nach Le Mans gefahren, begleitet vom EB110 GT-Vorführmodell des Werkes und einer Polizei-Eskorte. Artoli beließ es *nie* bei halben Sachen...



Beim Rennen das Bugatti zuletzt 1939 gewonnen hatte machte der von Alain Cudini, Éric Hélary und Jean-Christophe Boullion pilotierte und die DNA des straßentauglichen Supersport verströmende EB110 S LM zunächst eine sehr gute Figur. Nach 15 Stunden lag das in der GT1-Klasse genannte Auto auf Platz sechs im Gesamtklassement, fiel dann aber mit Problemen am Turboladersystem nach 22 Stunden bis auf Platz 20 zurück. Dann kam, 45 Minuten vor Ende, das bittere, späte Aus – nach einem Dreher von Boullion beim Anbremsen der ersten Schikane auf der Hunaudières.

Für die Jungs in Campogalliano blieb dennoch die Erkenntnis, dass die ermutigende Vorstellung schon allein ein Sieg war, der dann zum Aufbau eines zweiten und radikal weiterentwickelten Modells führte: des für Rennen in der IMSA-Serie konzipierten SC. Und auch auf der anderen Seite des großen Teiches zeigte das Auto dann eine vielversprechende Performance.



Bekanntlich machte die weltweite Rezession in Kombination mit – wie Artioli behauptet – Industriespionage Bugatti Automobili den Garaus. So blieb die Motorsportwelt im Ungewissen, was aus diesen Turbo-Titanen noch hätte werden können. Wer noch mehr wissen will über Bugattis Rennsportaktivitäten in den 1990er-Jahren, dem sei [diese wunderbar gefilmte Dokumentation](#) wärmstens empfohlen.

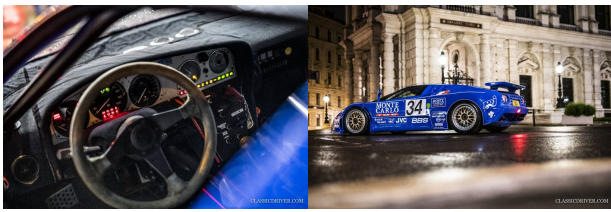
Doch zurück ins nächtliche Wien. Beim Bau der 1865 von Kaiser Franz Joseph feierlich eröffneten Ringstraße gehörte die Staatsoper zu den ersten dort errichteten Repräsentationsbauten. Sie bietet sich aus einem speziellen Grund als logischer Startpunkt zum 24-Minuten-Rennen an.



Als Volkswagen-Chef Ferdinand Piëch 1998 Romano Artioli als dritter Patriarch der Bugatti-Geschichte folgte, war sein Briefing für den späteren Veyron eindeutig: extrem schnell, extrem stark sowie zugleich elegant und alltagstauglich genug, um ihn und seine Frau Ursula bei der Ankunft an der Oper nicht in Verlegenheit zu bringen. Nachdem Volkswagens Tochter Bugatti Automobiles S.A.S. mittlerweile Artioli's Bugatti Automobili S.p.A. offiziell anerkannt hat, fühlt es sich schon etwas kurios an, diese so herrlich unpraktischen Campogalliano-Rennwagen mit all ihren Kampfspuren und in ihrer Rennbemalung vor 'Piëch's Opernhaus' parken zu sehen. Warum sonst, denken Sie, haben unsere Fahrer wohl einen Smoking angelegt?

Lange nach Mitternacht und nachdem ein plötzlicher Regenschauer die Ringstraße von den in den zahlreichen Outdoor-Bars feiernden Gästen befreit hat, heißt es endlich: Gentlemen, start your engines! Es gehört schon etwas dazu, sich nicht von Wiens spektakulärer Architektur, einer Mischung aus Gotik, Renaissance, Barock und anderen klassischen Stilen, ablenken zu lassen. Doch der Anblick und der Sound der brüllenden EB110S, die durch den Verkehr wieseln, auf den geraden Stücken Flammen speien, vorbei am Volksgarten und in die *Drahdwaberl*-Kurve zischen, schaffen das mühelos.





An diesem Punkt müssen Sie jetzt tapfer sein. Denn mit Bedauern müssen wir Sie darüber aufklären, dass die so genannten 24 Minuten von Wien nur eine Fiktion sind – eine lustige Idee, um einen wirklich unvergesslichen Wiener Abend mit diesen unvergleichlichen Bugatti romantisch aufzuladen. Doch in einer Welt, in der Fake News an der Tagesordnung sind und sich die Gerüchte um die Pebble Beach-Premiere von Bugatti dem Siedepunkt nähern, passt sie in die Zeit.



Es fühlt sich auch stimmig an, den EB110 weiter ins Rampenlicht zu stellen - ein Auto, das schon viel zu lange Zeit unverdienterweise in Vergessenheit geraten ist, doch dessen Zukunft seit der längst überfälligen Anerkennung der Leistungen von Artioli und Co. nun deutlich heller erscheint. Diese im Werk gebauten Rennversionen stehen für das Beste vom Besten aus der Ära Campogalliano, wahre technologische Tours de force, die Ettore's Erbe ehren und die „was hätte sein können“-Mystik und Romantik von Bugatti Automobili verkörpern. Etwas in uns sagt, dass Sie schon in naher Zukunft noch viel mehr von ihnen sehen werden. Doch erstmal sagen wir: Danke, Wien!

Fotos: Rémi Dargegen for Classic Driver © 2019

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/mit-zwei-bugatti-eb110-rennwagen-zu-den-24-minuten-von-wien>
© Classic Driver. All rights reserved.