

CLASSIC DRIVER

La Voiture Blanche - dieser Bugatti EB110 ist ein Traum in Weiß

Lead

Für den französischen Fotografen Kevin Van Campenhout könnte ein frühmorgendliches Pariser Rendezvous mit dem brillant weißen Bugatti EB110GT nur noch mit einem beherzten Spurt nach Molsheim gekrönt werden. Denn dort wartete der Nachfolger des Supercars aus den neunziger Jahren - der Centodieci.

Es ist der 14. September 1991, bis auf den Tag genau 110 Jahre nach Ettore Bugattis Geburt und die Champs-Élysées quillt über mit Autos, Motorradfahrern und mutigen Fußgängern, die alle hoffen, wenigstens einen kurzen Blick auf Frankreichs Superstar Alain Delon am Steuer des gerade enthüllten Bugatti EB110GT zu erhaschen.



Was die Tausende von Schaulustigen - von hochrangigen Automanagern bis hin zu in der Wolle gefärbten Bugatti-Enthusiasten -, die nach Paris zur Premiere des bahnbrechenden Gran Turismo angereist waren, nicht ahnen konnten, ist, dass die prachtvolle Veranstaltung auf der Place de la Défense um ein Haar nicht stattgefunden hätte.

Romano Artioli, der charismatische italienische Geschäftsmann, der mit einer kühnen Vision die Marke Bugatti in den achtziger Jahren zu neuem Leben erweckt hat, erinnerte sich, als wir ihn [im letzten Jahr zuhause in Triest](#) besucht haben: „Eine Woche vor der Enthüllung musste meine Frau Renata nach Paris fahren, weil die Behörden dort angenommen hatten, wir würden nur einen kleinen Event abhalten und entdeckten, dass wir aber über 5.000 Gäste aus der ganzen Welten eingeladen hatten.“



„Sie hielten das für zu gefährlich“, fuhr Artioli fort, „und so mussten wir Hunderte von privaten Wachleuten anheuern, die einen schützenden Kreis um die gesamte Veranstaltung bildeten. Sie haben auch bestimmt, dass wir keine offensichtliche Werbung machen durften. Aber Renata hatte auch dafür eine Lösung und ließ ein riesiges Blumengebinde in Form des Bugatti-Logos arrangieren.“ Damit war der große Tag gesichert.

Wir fahren mit der Zeitmaschine von diesem Tag aus 29 Jahre in die Zukunft: Es ist ein sonniger Frühsommertag in der französischen Hauptstadt und die Straßen sind beinahe verwaist. Das heißt, bis auf einen brillant weißen Bugatti EB110GT, der über die vornehmen Boulevards schleicht begleitet vom kehligen Knurren und Wummern seines 3,5-Liter-V12 mit seinen fünf Ventilen pro Zylinder und vier Turboladern.



Es mag zwar eine Provokation gewesen sein, dass der Sportwagen in Italien statt Frankreich gebaut worden war, denn Artioli wusste um die vielen hochbegabten Autoingenieure der Emilia Romagna, aber der EB110 mit Allrad und Karbonchassis verkörperte dennoch Ettore Bugattis Maxime, „dass nichts zu schön und nichts zu teuer sein sollte.“

Dass Marcello Gandini's grundlegendes Design für den EB110 schließlich von dem Architekten des [großartigen Avantgarde-Werks](#), wo das Auto gebaut wurde, vollendet wurde, ist eine weitere faszinierende Fußnote in der letztlich unglücklichen Geschichte dieses späten Bugatti. Mitten in einem globalen wirtschaftlichen Abschwung und Vorwürfen einer angeblichen Industriespionage, meldete Bugatti Automobili S.p.A. am 23. September 1995 Konkurs an und beendete sofort alle Aktivitäten. Nur ungefähr 115 serienmäßige EB110 verließen das Werk in Campogalliano.



In der ursprünglichen GT-Ausstattung präsentiert sich der EB110 als diskretes aber teuflisch attraktives Biest, weit mehr, als der aggressive, für die Rennstrecke entwickelte SS. Noch bemerkenswerter ist seine doppelgesichtige Natur, die zwischen Jeckyll und Hype changiert. Unter 5.000 Umdrehungen, während man in dem höchst komfortablen, mit Leder ausgeschlagenen Cockpit eingebettet ist, zeigt sich der EB110 als gefügiger und luxuriöser Gleiter.

Drückt man das laute Pedal hingegen Richtung Anschlag, dann entfesselt man 550 italienische Rennpferde, die auf und davon galoppieren. Und sollte bei dieser Beschleunigungskraft der wohlige Anpressdruck im Rücken nicht schon für ein breites Grinsen sorgen, dann entlockt das Schnalzen der vier Turbos, wenn man vom Gas geht, beglückende Lachsalven.



Es erschien nur fair und angemessen, dass die heutige VW-Tochter Bugatti Romano Artioli und das italienische Gastspiel der Marke im letzten Jahr offiziell würdigte. Doch vielleicht noch überraschender war die moderne Hommage an den EB110 - dieser Nachfolger mit Namen Centodieci wurde [tatsächlich in La Fabbrica Blu in Campogalliano](#) enthüllt.



Der EB110 mag zwar nicht in Molsheim das Licht der Welt erblickt haben, aber die Fahrt mit dem italienischen Bugatti nach unserem Morgen in Paris hin zur historischen und geistigen Heimat war ein unvergessliches Erlebnis. Zumal der Nachfolger dieses Supersportwagens der neunziger Jahre zur Begrüßung des Ahnen bereitstand. Wie einst der EB110, so drückt auch der Centodieci auf vielerlei Weise eine ikonische Ära extremer und extravaganter Superportwagen aus. Ob nun dieses auf dem Chiron basierende Hypercar seinerseits so überzeugend die Zeit überdauern wird, bleibt abzuwarten.

Fotos: Kevin Van Campenhout für Classic Driver © 2020

Galerie

