

Last Exit Campogalliano

Heimat in Bedrängnis!
Zwei Bugatti EB110 kehren an
den Ort ihrer Herkunft zurück.

TEXT: TIMO VÖLKER
FOTOS: JÜRGEN SKARWAN



Einiges unter Null: Kaltstart im Schweizerischen Zug,
440 Kilometer von Campogalliano entfernt.



Start in der Schweiz: Der silberne EB110 Super Sport steht vor seiner ersten Fahrt nach der Auktion.



Fritz mit einem Faible für Bugatti, die Artioli-Epoche hatte in seiner Sammlung gefeiert. Behoben durch den silbernen Super Sport.



Ultima uscita: Das „Camp der Gallier“ hatte sich Artioli für Bugattis Wiedergeburt ausgesucht.



Der Tag, als zwei Bugatti zum Volltanken kamen: Der 100-Liter-Tank des EB110 erlaubt GT-Reichweiten.

Klassische Rundinstrumente statt Digital-Experimente: Cockpit des EB110 Supersport. Tacho bis 400!

Der schnellste Gran Turismo der 1990er: Reisewagen mit 560 PS und Nakamichi-Kassettendeck.



Chris meinte, in Campogalliano schwingen sie die Abrisshämmer und Motorsägen, und es wäre wohl eine der letzten Gelegenheiten, die blaue Fabrik im intakten Zustand zu besuchen, was natürlich heißt: Im Zustand ihres seit 26 Jahren währenden Schneewittschlafs. Wer weiß, was dem neuen Besitzer einfällt!

Dazu würden wir zwei EB110 aus ihrer Garage in der Schweiz holen, Wind und Wetter und Schnee und Salz auf der Fahrbahn trotzen und uns auf den Weg in den Süden machen, in die Modeneser Gegend –

als Pilgerfahrt an einen magischen Ort, den die Welt lang vergessen hatte. Starten würden wir in der Nähe der Stadt Zug am Zuger See, wo die beiden Bugatti ihr Winterquartier haben – sollten wir nicht viel trödeln, wären wir in weniger als fünf Stunden am Ziel. Was soll man sagen: Genauso kam es.

Es ist früh am Morgen, draußen hat es zehn Grad minus, in der Garage auch nicht viel mehr, als Fritz bei seiner neuesten Erwerbung eine persönliche Premiere feiert: den Motor anlassen. Das Auto wurde direkt von der Auktion, auf der Fritz es erlegt hat, wie die Großwildjäger unter den Autosammlern gern sagen, hierhergebracht. Die Maschine macht erwartungsgemäß keine Mätzchen, die zwölf Zylinder

finden sofort ins Leben und brummeln sich mit erhöhter Leerlaufdrehzahl durch den Kaltstart. Das Auto in Silber ist ein Bugatti EB110 Super Sport, Baujahr 1994, ein Exemplar von nur 31 je gebauten. In der Sammlung des Schweizer ein bedeutendes Missing Link: Fritz hat nahezu die gesamte Vorkriegs-Historie von Bugatti zusammengetragen, somit einige der teuersten und rarsten Autos der Welt. Und er kann sich auch für die Neuzeit der Marke unter VW-Patronage begeistern: Mit Veyron und Chiron, darunter Ex- »

Ante portas: Rechts das gläserne Verwaltungsgebäude. Kunden kamen gern auch mit dem Heli.





» emplare der Sonderserien Divo, Centodieci und Bolide (geordert), ist ein solider Bogen über diesen Abschnitt gespannt. Bloß die Artioli-Ära hatte Fritz gefehlt, dabei war sie eine besonders fulminante Phase in Bugattis Geschichte – aber eben auch eine himmelschreiend kurze, umnebelt von der Aura des Scheiterns. Erst in den letzten Jahren lichtete sich der Blick auf das Vermächtnis des Romano Artioli und seiner „Fabbrica Blu“ in Campogalliano, der Destination unseres Roadtrips. Sobald sich die Drehzahl eingependelt und Chris sein Metallica-Tape im Nakamichi-Deck versenkt hat, geht die Reise los: 12 Zylinder und vier Turbolader im Rücken, 450 Kilometer vor uns.

Dass Fritz die Lücke in seiner Sammlung geschlossen hat, liegt nicht zuletzt an Chris, der ein großes Herz für Bugatti hat und sich speziell als Kulturvermittler der Artioli-Ära verdient gemacht hat. Für unseren Trip hat er einen blauen 1994er EB110 GT aufgetrieben, davon entstanden in Campogalliano auch nur 84 Exemplare. Der Super Sport von Fritz ist 50 kg leichter als der GT und holt weitere 50 PS aus dem 3,5-Liter-V12, macht 610 PS. Es war mit großem Abstand das teuerste Auto, das man in Preislisten seiner Zeit findet, „ein echter Bugatti eben“, sagt Chris. Dass die Community der vermögenden Enthusi-

Übertüncht und wieder hervorgebrochen: Bugatti-Logo auf der Halle für Motorenmontage und Prüfstände.

Kein Anschluss unter dieser Nummer: Vieles, wie die Rezeption, verblieb exakt auf dem Stand von 1995.



Architektonisches Meisterstück: Keine Säule verstellt die Versammlungshalle, Akustik-Effekt im Zentrum.

asten den EB110 nach Jahren der Nichtbeachtung mittlerweile auf dem Radar hat, reflektieren die anziehenden Preise, die er zu erzielen vermag: Fritz bekam den Zuschlag bei 2,750.000 Euro. Was sich als lohnende Investition herausstellen könnte: Der Höhenflug der Artioli-Bugatti – verdient, längst überfällig, sagt Chris – hat gerade erst begonnen.

Es ist ein gutes Reiseauto; keine Diva, keine Spur von nervös oder hysterisch. Dabei schlummert in seinen Reserven ein Racer, der sich auch mit heutigen Supercars locker messen könnte. 12 Zylinder mit Fünfventilköpfen, vier Turbolader, Allradantrieb, aktive Aerodynamik und Karbon-Monocoque: Der EB110 war seiner Zeit weit voraus. Dass Artioli dem bekannten Sportwagenhersteller im nahen Maranello mit dieser Avantgarde keine Freude machte, liegt auf der Hand. Fakt ist die teure Fertigung des Autos, die gewiss keinen schnellen Profit in Aussicht stellte. Doch die Ambitionen des Selfmade-Millionärs Romano Artioli, der mit dem Erwerb der Namensrechte an Bugatti Ende der 1980er einen lang gehegten Traum verwirklichte, gingen weit über ein solitäres Supercar hinaus. Was der Mann mit dem Areal

neben der Autobahn A22 unweit von Modena wirklich im Sinn hatte, war ein blühen- »

» des zweites Leben der 1909 von Ettore Bugatti gegründeten Marke, einst die berühmteste der Welt – mit neuen Modellen (einem Viertürer, schon fertig als Prototyp), einem Campus auf dem Areal, um italienischen Ingenieursnachwuchs zu fördern, mit der Forschung an alternativen Antrieben, in denen Artioli die Zukunft sah. Das Werk, das Artioli errichten ließ, ist ein Meisterstück für sich. Lichtdurchflutete Montagehallen, fünf Motorenprüfstände und eine High-End-Montage, ein multifunktionales Verwaltungsgebäude mit dem Highlight einer kreisrunden Versammlungshalle im Erdgeschoß: Von keiner Säule verstellt, wird die Konstruktion von einer Deckenstruktur in Form eines Speichenrads getragen. Steht man in der Mitte, wird die Stimme durch einen natürlichen Klangkörper verstärkt. In der Fortführung des Raumes in den beiden Obergeschoßen waren Ateliers der Designer und Konstrukteure untergebracht. Es ist 27 Jahre her, dass in Campogalliano die Tore geschlossen wurden – auf richterlichen



Im Archiv, vom langjährigen Hausmeister betrieben, werden auch originale Konstruktionspläne verwahrt.

WIR FÜHRTEN DIE
ZWÖLFZYLINDER
AN DEN ORT IHRER
HERKUNFT. SIE
KLANGEN GERÜHRT.

Erlas, weil der Betreiber für zahlungsunfähig erklärt worden war. Übereilt, wie man heute weiß. Die blaue Fabrik ist seither dem Verfall preisgegeben, obwohl sie immer noch durch Umsicht und Klugheit ihrer Konzeption zu beeindruckend weiß.

Von den Plänen jenes Adrien Labi, der im Vorjahr Eigner wurde, weiß man, dass es um die Unterbringung einer

Autosammlung gehen soll und um eine kleine Rennstrecke für klassische Fahrzeuge auf dem Areal (man mag an Goodwood denken, im besten Fall), aber ebenso ist bekannt, dass Finanzbehörden an der Person des italoamerikanischen Geschäftsmanns reges Interesse zeigen.

Wir führten die beiden Zwölfzylinder zurück an den Ort ihrer Herkunft. Sie klangen gerührt. Dann verließen wir das Areal. In Maranello müssten wir das Schichtende erwischen. Wir würden zum Haupttor fahren und aus Leibeskräften „Bugatti per sempre!“ aus dem Fenster schreien. **ende**



Die Concorde der Autostrada.

Der Bugatti EB110 GT war durch sein Kulturerbe und die zahlreichen Novitäten der erste blaublütige Hypersportwagen der Moderne.

Name: Bugatti EB110 GT
Preis: öS 5,850.000 (Neupreis 1994)
Motor: V12-Zyl., 4 Turbos, 3500 ccm
Leistung: 560 PS bei 8000/min
Gewicht: 1620 kg
0–100 km/h: 3,46 Sekunden
Vmax: 342 km/h

Am Ort ihrer Herkunft: Die zwei 1994er-Jahrgänge vor der Außenmauer der großen, lichtdurchfluteten Montagehalle.



Michael Schumacher's Choice.

Der Bugatti EB110 SS war das performanceoptimierte Halbschwergewicht des GT und der alles stechende Supertrumpf in jedem Autoquartett.

Name: Bugatti EB110 Super Sport
Preis: öS 6,890.000 (Neupreis 1994)
Motor: V12-Zyl., 4 Turbos, 3500 ccm
Leistung: 610 PS bei 8250/min
Gewicht: 1570 kg
0–100 km/h: 3,35 Sekunden
Vmax: 351 km/h