Historie und Histörchen (77): Bugatti und Lotus als europäische Supermarke

Leserbrief zu („Bugatti EB 110: Wiedergeburt der französischen Edelmarke in Italien“ vom 9. August 2019) von Hanns-Peter von Thyssen-Bornemisza: „Die Geschichte "Bugatti 110 EB" kenne ich von Hubert Hahne anders. Er hatte das damals hautnah mitverfolgt. Anbei ein Auszug aus meinem Archiv:“

1993 wurde der Bugatti als EB 112 (Ettore Bugatti) vorgestellt, dessen Auslieferung im Frühjahr 1995 beginnen sollte, sich aber noch über Jahre wegen technischer Probleme hinzog. Unter Beibehaltung klassischer Stilemente hatte der italienische Designer Giorgio Giugiaro für die viertürige Limousine eine Karosserie mit Schrägheck, mit glatt ins Blech übergehenden Glasscheiben und dem hufeisenförmigen Kühlergrill entworfen.

Darunter setzte das seit 1989 in Campogalliono bei Mailand tätige Bugatti-Team modernste Technik ein. Der im Bug quer eingebaute 6,0 Liter-Zwölfzylinder mit Fünf-Ventil-Technik leistete 460 PS. Der Wagen verfügte über permamenten Allradantrieb, Scheibenbremsen an allen Rädern und ABS. Trotz Aluminium-Karosserie und Kohlefaser-Fahrwerk war der 5,00 m lange,1,96 m breite und 1,43 m hohe Wagen 1700 kg schwer. Getestet wurde er auf der Autobahn Richtung Venedig, zu einer Serienproduktion kam es aber nicht.

Der Wagen sollte eine Spitze von 300 km/h schaffen und 400 000 Mark kosten. Gebaut wurde nur ein Exemplar. Den Söhnen Ettore Bugattis wurden alle Rechte an Namen und Autos abgekauft. Man plante, die Marke neu zu beleben. Dahinter stand Romano Artioli, der Besitzer der weltgrößten Ferrari-Vertretung in Bozen. Er kaufte im August 1993 von General Motors die kränkelnde Sportwagenfirma Lotus. Bugatti und Lotus sollten zusammengelegt werden und eine neue europäische Sportwagenfirma bilden, deren Aktien Artioli nach dem Zusammenschluss an die Börsen bringen wollte.

Seine Frau Renata gründete dazu 1993 in Bozen die neue Bugatti-Gesellschaft, Automobili Bugatti, die sogleich den Bau eines neuen Bugatti Sportwagen, des EB 110, in Angriff nahm. Doch da sich die Produktion des EB 110 immer wieder verzögerte, gingen Artioli die finanziellen Mittel aus. Er verkaufte 80 Prozent seiner Lotus-Anteile an die malaysische Firma Proton, um die Bugatti-Verluste auszugleichen. Dennoch ging Automobili Bugatti, im September 1995 in Konkurs.

Die Konkursmasse übernahm der Nürnberger Autobauer Jochen Dauer. Aus vorhandenen Ersatzteilen entstanden 1996 noch einige Exemplare des EB 110, die allerdings nun unter Dauers Namen laufen mussten, da Volkswagen alle Namensrechte an Bugatti reserviert hatte. Die Übernahme wurde im April 1968 öffentlich bekanntgegeben. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel

Bugatti EB 110.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bugatti