

Bugatti



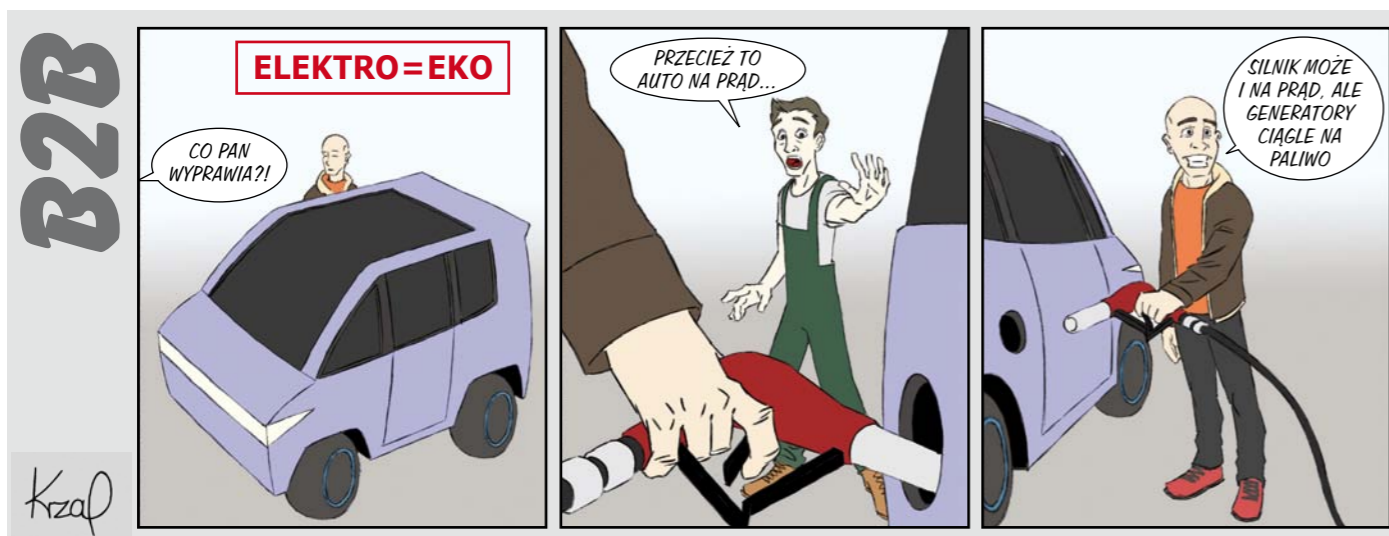
Ach, co to był za widok! Ponad 40 modeli Bugatti z różnych epok, stojących przed zamkiem w Molsheim, w samym sercu Alzacji we Francji. To tutaj Ettore Bugatti 110 lat temu założył swoją słynną firmę.

Na rocznicowej uroczystości *Grande Fete* współczesne sportowe supersamochody Bugatti stały zaparkowane między swoimi historycznymi poprzednikami. Wśród wielu rzadkich klasyków znalazły się m. in. torpeda type 30, roadster type 40, surprofilé, galibier, corsica i słynny samochód wyścigowy type 35.

Wielka feta stanowiła zwieńczenie kilkudniowego *Grand Tour* – rajdu obejmującego najważniejsze etapy w życiu Ettore Bugattiego. Wiódł on od Mediolanu przez Monako, Aix-en-Provence, Beaune i Paryż aż do Molsheim.

Bugatti pochodził z artystycznej, włoskiej rodziny. Ojciec był znanym projektantem mebli i biżuterii, brat – rzeźbiarzem, dziadek – architektem. „Nic nie jest zbyt piękne i nic nie jest zbyt drogie” – takim motto kierował się Ettore w realizacji swoich urzekających projektów, bo piękno kochał z równą pasją, co samochody. I choć zmarł w 1947 roku, a po II wojnie światowej jego firma znikła z rynku na wiele lat, to dziś, po przejęciu marki przez Volkswagena, znów produkuje wspaniałe, doskonałe technicznie i luksusowe supersamochody. Włókno węglowe, anodowane aluminium, ręcznie sztyta skóra, tytan, a nawet jednokaratowe diamentowe membrany w głośnikach – mają zapewnić równowagę między czystym pięknem a szlachetnymi i funkcjonalnymi materiałami konstrukcyjnymi.

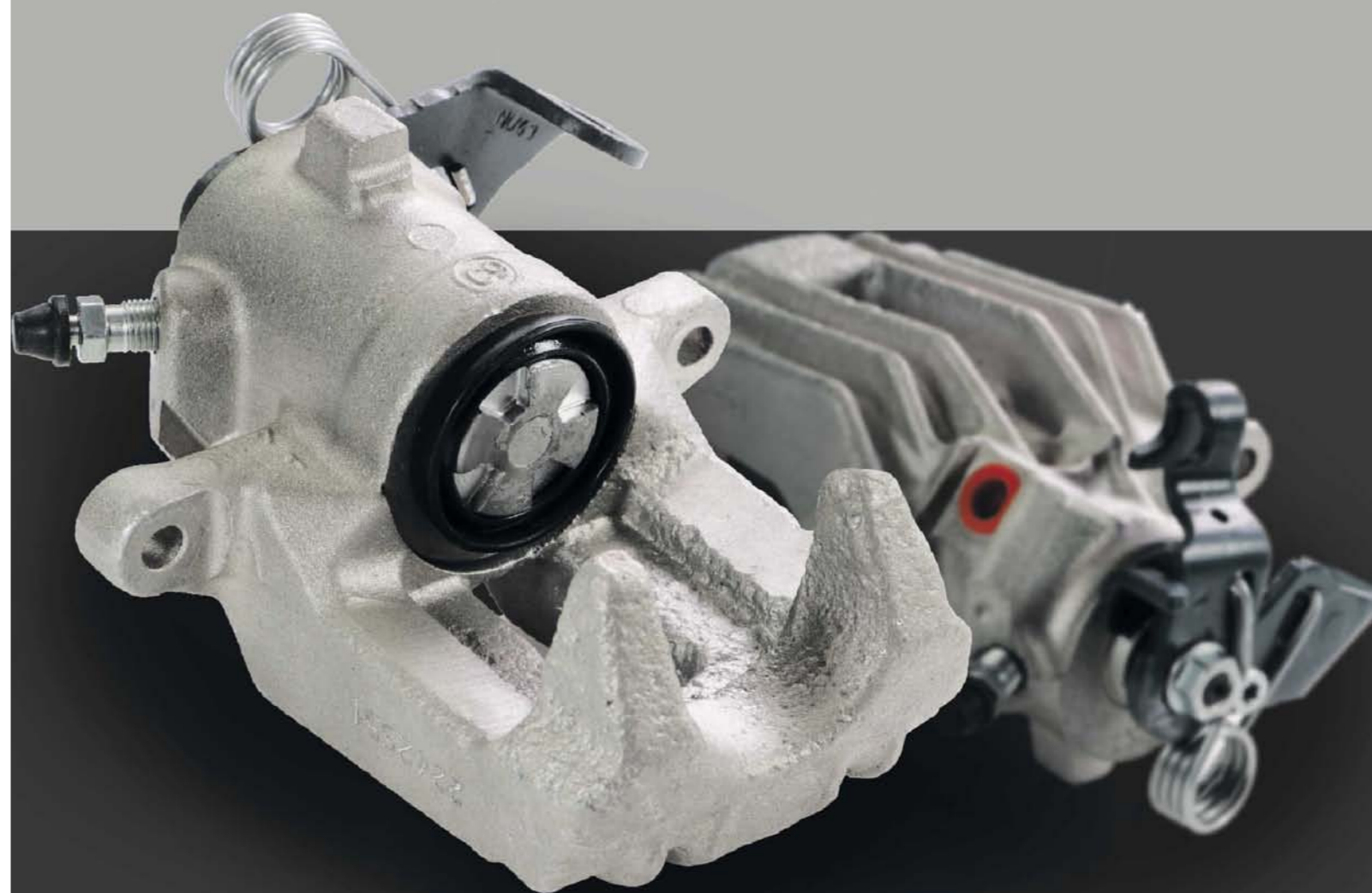
Veyron 16.4, nazwany tak na cześć kierowcy, który zapewnił firmie ostateczne zwycięstwo w Le Mans, rozpoczął na początku lat dwutysięcznych nową erę najszybszych, najmocniejszych i najdroższych samochodów seryjnych na świecie. Nadwozie z włókna węglowego, aluminium, magnezu i tytanu kryło centralny, szesnastocylindrowy silnik o pojemności 7883 ccm i mocy ponad 1000 KM. Pojazd rozpędzał się do setki w ciągu 2,5 sekund, a 300 km/h uzyskiwał po niecałych 17 sekundach. Przy 220 km/h automatyka obniżała prześwit oraz wysuwała skrzydło spoilera wspomagającego działanie karbonowo-ceramicznych hamulców tarczowych. Cena tych supersamochodów, których w ciągu kilku lat wyprodukowano ok. 450 egzemplarzy, wynosiła, bagatela, 1 200 000 euro. ■



FOT. BUGATTI

LAUBER

ZACISKI HAMULCOWE



24 miesiące gwarancji | zwrot rdzenia | wysoka jakość