

Pure et racée, l'EB112 est dans la juste lignée de toutes ses illustres aînées...

The EB 112 is a pure-bred, just like its illustrious predecessors...

GENIAL ETTORE !

En 1922 : tuyau de poêle... En 1923 ? Tranche de melon ou bien encore tank... Un an plus tard, c'est une goutte d'eau sculptée par le vent et la vitesse...

Automobile ou projectile ? Aérodynamique ou Balistique ? Voiture ou œuvre d'art ?

Sans conteste, Ettore Bugatti savait coller à l'ère du temps, mais aussi s'en détacher, brillamment et parfois avec une originalité déconcertante. D'autant plus déconcertante, qu'il n'était pas ingénieur, " simplement " un artiste de formation qui avait vite compris qu'il lui fallait laisser spatules et burins. La philosophie d'Ettore Bugatti était simple : " Le calcul intervient peu dans la construction automobile, le dessin est le seul grand maître ".

WAY TO GO ETTORE !

In 1922, it was a stove pipe. In 1923 ? A slice of melon or perhaps a tank... A year later, it was a drop of water sculpted by wind and speed...

A car or a projectile ? Aerodynamic or ballistic ? A car or a work of art ?

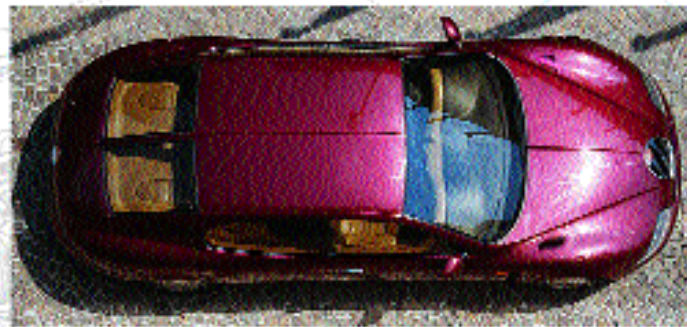
Beyond the shadow of a doubt, Ettore Bugatti knew how to represent his times, but also how to detach himself from them, brilliantly and with occasionally disconcerting originality. Even more disconcerting is the fact that he was not an engineer, but "simply" an artist who quickly understood that it was time for him to leave spatulas and burins behind.

Ettore Bugatti's philosophy was simple : " Calculations have little to do with car construction; drawing is its one great master ".



Caractéristiques techniques de l'EB 112 :

Vitesse : + de 300 km/heure
Poids : 1.800 kg
Moteur : V12, 6 litres, 5 soupapes par cylindre, 450 cv.
Boîte manuelle, 6 rapports + marche arrière.
Transmission intégrale



Technical characteristics of the EB 112:

Speed : Over 300 km/h
Weight : 1'800 kg
Motor : V12, 6 liters, 5 valves per cylinder, 450 hp.
Manual gear-box, 6 gears + reverse
Integral transmission



LA DERNIÈRE DES BUGATTI

Il y a des voitures qui n'en sont pas vraiment. Des voitures qui dépassent la simple fonction de moyen de locomotion. En perpétrant le mythe Bugatti, l'EB 112 s'apprête à marquer l'Histoire de la firme. En 1995, lorsque Bugatti est mis en liquidation judiciaire, la fabrication de l'EB 112 est stoppée net. On pense alors que cette fabuleuse berline restera malheureusement à l'état de prototype. C'était sans compter sur le MRT (Monaco Racing Team) qui, en 1995, rachète la chaîne de montage de l'EB 112, avec quelques châssis, des châssis qui s'arrachent aujourd'hui à prix d'or...

Superbe. La ligne de cette berline est une réussite sur tous les plans. Pure et racée. Dans la continuité de ses aînées. Pour parvenir à ce résultat, le styliste italien Giorgetto Giugiaro s'est inspiré des berlines historiques Bugatti, notamment de celles des années 20 et 30. De ce passé, il a su faire revivre le style Bugatti et préserver une certaine puissance expressive.

D'une longueur d'environ 5 mètres, l'EB 112 est une vraie quatre places. Giorgetto Giugiaro est cependant parvenu à créer une impression générale de légèreté et d'agilité en affinant les extrémités. L'arrête centrale qui court sur toute la longueur de l'EB 112 à la manière de l'Atlantic 57S de 1936 accentue cette impression de finesse. Tout comme le design extérieur, l'habitacle reprend les thèmes classiques des précédentes berlines : un élégant aluminium bouchonné et des finitions en cuir. Côté technique, c'est en quelque sorte le meilleur pour la fin. Carrosserie en aluminium, transmission intégrale, moteur de 450 ch et, fait sans précédent, l'EB 112 est dotée d'un châssis en carbone.

Résultat : cette berline est la plus rapide du monde (+ 300 km/h).

De quoi perpétuer le mythe d'Ettore Bugatti, génial ingénieur captivé par la vitesse et père de la première Bugatti dans les années 1908-1909.

THE LAST OF THE BUGATTIS

Some cars really should not be called cars. Such cars go far beyond the simple function of locomotion. By perpetuating the Bugatti myth, the EB 112 is preparing to mark the history of the firm. In 1995, when Bugatti was wound up by decision of the courts, all production of the EB 112 ceased completely. It was generally assumed that this fantastic saloon car would, unfortunately, remain a prototype. No one could have known that the Monaco Racing Team (MRT) would buy out the entire EB 112 assembly line in 1995, complete with a few chassis... Or that these chassis would now be worth their weight in gold.

Superb. This saloon car is perfect in every way. A pure-bred, just like its predecessors. For such results, the Italian designer, Giorgetto Giugiaro, used historical Bugatti saloon cars as an inspiration, particularly those dating back to the 1920s and 30s. From these past glories, he succeeded in bringing the Bugatti style back to life, even preserving a certain power of expression. About 5 metres long, the EB 112 is really a four-seater. However, Giorgetto Giugiaro also managed to create a general impression of lightness and agility by refining the extremities. The central spine that runs from one end of the EB 112 to the other, like on the 1936 Atlantic 57S, accentuates this impression of finesse. Like the outer design, the passenger cell has borrowed from the classic themes of saloon cars from days gone by: elegant corked aluminium and leather trimmings. And that's not all. Technically speaking, we have saved the best for last: the EB 112 boasts aluminium bodywork, an integral transmission, a 450 HP motor and, a

complete innovation in the world of cars: a carbon chassis. As a result, this saloon car is the fastest private vehicle in the world (+ 300 km/h). Basically, it can only serve

to further perpetrate the myth of Ettore Bugatti, the amazing engineer with a passion for speed and the father of the first Bugattis in 1908-1909.

