MOLSHEIM
15.10.2020

BUGATTI EMBLEM „MACARON" — EIN EINZIGARTIGES BAUTEIL AUS SILBER



Bugatti steht seit jeher für exklusive Handwerkskunst. Wie das in reiner Handarbeit gefertigte Macaron, das Emblem an jedem Kühler eines Bugatti, entsteht.

150 Gramm Sterlingsilber. Feinste Prägung, glänzende Emaille und ein 3-D-Effekt. Seit dem Jahr der Gründung der Marke zeugt das Bugatti-Emblem, das Macaron, am Hufeisenkühler von Exklusivität, Luxus, Design und außergewöhnlicher Handwerkskunst.
„Wie bedeutsam das Emblem noch heute für unsere Marke ist, zeigen die unnachahmliche Qualität, die Liebe zum Detail, aber auch das Gewicht", sagt Stephan Winkelmann, Präsident

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

von Bugatti. „Es ist eines der ganz wenigen Bauteile an unseren Fahrzeugen, bei dem das Gewicht keine Rolle gespielt hat. Uns ist die massive, aus 970er Sterlingsilber gefertigte und, angesichts der Größe des Emblems, sehr hochwertige Ausführung in diesem Falle wichtiger als ein Leichtbauteil. Das tiefrote und unverkennbare Oval am Fahrzeug transportiert seit unseren Anfängen den berühmten Namen BUGATTI in die Welt und birgt die tiefe Symbolkraft unseres Markenmythos."

SEIT ÜBER 110 JAHREN IST DAS EMBLEM SYMBOL DER MARKE BUGATTI

Bereits im Gründungsjahr der Marke mit Sitz in Molsheim, gegen Ende 1909, fixierte Firmengründer Ettore Bugatti eine ovale Plakette aus emailliertem Metall am Kühlergrill des Bugatti Type 13, dem ersten offiziellen Bugatti. Die Idee zur ovalen Form mit weißer Schrift auf rotem Hintergrund stammt von Ettore Bugatti selbst. Er entwickelte schon bei seinem vorherigen Arbeitgeber Deutz in Köln ein ähnliches Logo. Bugatti entscheidet sich zu Beginn seiner eigenen Fahrzeugproduktion bewusst für ein flaches, aber hochwertiges Markensignet. Konstruktionshinweisen zufolge sollte die Form entstehen durch den Schnitt eines Zylinders mit einem Durchmesser von 45 mm und einem Winkel von 30 Grad. Damals beliebte, ja fast schon inflationär verwendete Kühlerfiguren hätten das Design seiner Fahrzeuge nur gestört. Einzige Ausnahme bleibt der tanzende Elefant am Bugatti Type 41 Royale von 1926 — Nachbildung und Hommage einer Skulptur seines verstorbenen Bruders Rembrandt.

Das Bugatti-Emblem beinhaltet neben dem gut leserlichen Namensschriftzug in Weiß auf rotem Grund die darüber liegenden Initialen EB (für Ettore Bugatti) in Schwarz sowie als Abgrenzung rund herum 60 rote Punkte auf weißem Band. Rot symbolisiert Kraft und Leidenschaft, Weiß Eleganz und Adel, Schwarz Exzellenz und Mut. Die 60 Punkte symbolisieren der Legende nach Perlen oder Drähte im Stil des „Art Noveau". Damals sorgen diese wie Splinte für eine dauerhafte Verbindung bei mechanischen Teilen — und Ettore Bugatti war zeitlebens die Zuverlässigkeit und Langlebigkeit seiner Fahrzeuge eine Herzensangelegenheit. Im Lauf der Jahre änderte Bugatti das Aussehen des Macaron nur leicht.

3-D-EFFEKT DANK EMAILLE

Seit über 15 Jahren entstehen die Embleme der modernen Ära Bugattis in Handarbeit im bayerischen Schrobenhausen bei der Firma „Poellath GmbH & Co. KG Münz- und Prägewerk". Die Werkzeuge dafür stellt das Unternehmen selbst her, der Fertigungsprozess läuft per Hand. „Ein so feines Bauteil lässt sich in der hohen Qualität nur manuell herstellen", sagt Thomas Demel, Geschäftsführer von Poellath. Jeder noch so kleine Schritt erfolgt in präziser Handarbeit. Poellath ist die einzige Firma weltweit, die dieses Emblem mit dem 3-D-Effekt aus Emaille überhaupt herstellen kann. Ein Hidden-Champion spezialisiert auf hochwertige Metallembleme.

Die Firma Poellath wird 1778 in Schrobenhausen gegründet und ist seitdem im Familienbesitz. Schon 1825 zeichnet der König von Bayern den Handwerksbetrieb für seine Prägetechnik aus, 1873 folgt eine weitere Auszeichnung auf der Weltausstellung in Brüssel. 1884 zieht das Unternehmen aus der Altstadt von Schrobenhausen an den heutigen Standort. 1895 löst die Elektrotechnik die Dampfkraft in der Produktion ab und es kommt eine eigene Galvanik hinzu. Die Kernkompetenz, das Prägen von Metall, beinhaltet heute noch neben den Emblemen für

Bugatti das Prägen von Gedenkmünzen, Plaketten, Abzeichen und Medaillen für Vereine und Unternehmen.

Seit 2003 fertigt das Unternehmen die Embleme für Bugatti, anfangs für den Veyron 16.4, 2014 beginnt die Entwicklung des Macaron für den Chiron. „Das neue Emblem sollte größer als bisher werden und eine neue, bis dahin nicht gekannte optische Tiefe besitzen. Der Bugatti-Schriftzug und die Punkte auf dem Rand sitzen deshalb auf einer Ebene und sind genauso emailliert wie der fast zwei Millimeter tiefer liegende, ebenfalls emaillierte Hintergrund. Das erzeugt eine echte 3-D-Optik wie Haptik", erklärt Thomas Demel. Die Embleme des Chiron wachsen im Vergleich zum Veyron um 14 Millimeter in der Breite und 8 Millimeter in der Höhe. Die exakte Ausprägung ist auch bei ganz naher Betrachtung scharf und exakt. Heute werden die meisten Embleme in Rot ausgeliefert. Nur ganz wenige Fahrzeuge wie der Chiron Noire oder der Super Sport 300+ erhalten ein Macaron in Schwarz. Neben dem Macaron am Kühlergrill stellt Poellath auch kleinere Embleme her, beispielsweise für den Fahrzeugschlüssel.

ÜBER ZEHN STUNDEN REINE HANDARBEIT

Inklusive Emaille und Befestigungsschrauben wiegt das Emblem stolze 159 Gramm. Rund zehn Stunden auf mehrere Tage verteilt kümmern sich etwa 20 Facharbeiter aus verschiedenen Abteilungen von Poellath um das exklusive Bauteil. In mehrstufigen Verfahren wird das 970er-Silber-Grundmaterial mehrmals mit bis zu 1.000 Tonnen geprägt. Der Bugatti-Schriftzug erhebt sich 2,1 Millimeter vom Boden auf Höhe des Kranzes. Im Gegensatz zum Gussverfahren bilden sich die Konturen beim Prägen deutlich schärfer und hochwertiger aus — die richtigen Werkzeuge vorausgesetzt. Nach dem Prägen durchläuft das Emblem den Emaille-Prozess.

Emaille ist Glas, das auf Eisen aufgeschmolzen wurde, ein über hundert Jahre alter Fertigungsprozess. Einer der ganz besonderen Herausforderungen bei der Entwicklung des Macaron war die Vorgabe, dass die verwendete Emaille schadstofffrei sein muss. Die bis dato typischerweise verwendete Emaille bestand vorher durchschnittlich zur Hälfte aus Blei. Die jetzt verwendete Emaille besteht aus anorganischen Zusammensetzungen wie Silikaten und Oxiden, was die Verarbeitung deutlich anspruchsvoller gestaltet, und verbindet sich beim Schmelzen mit dem Silber. Bei extremer Hitze zwischen 750 bis 900 Grad Celsius schmelzen die glasartigen Körner des Granulats und verbinden sich dauerhaft zu einer nur schwer lösbaren Verbindung mit dem Trägermaterial Silber. Besonderheit: Die typische Wölbung des Emblems entsteht alleine und ist darauf zurückzuführen, dass Emaille bei 600 Grad bereits erstarrt ist und sich das dahinterliegende Silber weiter zusammenzieht. Die nur etwa 0,5 Millimeter dicke Emailleschicht im Hintergrund erstarrt also deutlich früher als das Metall und es entsteht automatisch eine leichte Wölbung des gesamten Macarons. Das unterstützt wiederum den 3-D-Effekt.

Nur die erhabene glasartige Verbindung lässt sich anschließend von Hand anschleifen, feinschleifen, polieren und natürlich wird dabei immer wieder kontrolliert. „Wegen der unterschiedlichen Wölbungen und den hinten liegenden Flächen schafft das keine Maschine. Auch die einzelnen Punkte sind emailliert und von Hand bearbeitet", sagt Thomas Demel. Zum Schluss werden die speziell aus einem Stück angefertigten Befestigungsbolzen angelötet und die Oberfläche wird nochmals kontrolliert. Die feinen, unvermeidlichen Poren in der Emaille sind übrigens kein Makel, sondern zeigen die Einzigartigkeit des Herstellungsprozesses und machen jedes einzelne Emblem zu einem echten Unikat.

„Emaille sorgt für die hochwertigste Form der Farbgebung auf Metall. Denn es bleibt über Jahrzehnte, wenn nicht sogar über Jahrhunderte, farbecht und brillant. Außerdem zeigt es den besonderen Charakter der Handarbeit und deren Detailreichtum. Besteht der Träger wie bei Bugatti aus Sterlingsilber, wird es noch viel hochwertiger. Im Automobilbau ist das in dieser Form einmalig“, erklärt Thomas Demel.

---

[1] Chiron: WLTP Kraftstoffverbrauch, l/100 km: Niedrigphase 44,6 / Mittelphase 24,8 / Hochphase 21,3 / Höchstphase 21,6 / kombiniert 25,2; CO2-Emission kombiniert, g/km: 572; Effizienzklasse: G