

COACHBUILDING — BUGATTIS AUSSERGEWÖHNLICHE HYPERSPORTWAGEN



Bugatti steht schon seit 110 Jahren für Einzelstücke und starke Individualisierung

Schwarz wie die Nacht, eine flache Haube und einen langen Radstand. Mit dem La Voiture Noire¹ präsentierte Bugatti im März den ultimativen Gran Turismo — und ein außergewöhnliches Einzelstück. Jetzt wiederholte der französische Hersteller von Hypersportwagen mit dem neuen Centodieci² die Arbeit im Sinne der Coachbuilding-Tradition. Die Hommage an den Supersportwagen der 1990er-Jahre, den EB110, entsteht in den nächsten Monaten in einer Kleinserie von nur zehn Fahrzeugen.

BUGATTI-FAHRZEUGE SIND INDIVIDUELLE MEISTERSTÜCKE

Alle Bugatti-Fahrzeuge sind höchst individualisierte Meisterstücke automobiler Handwerkskunst, die ihresgleichen suchen. Mit dem Coachbuilding geht der französische Hersteller einen Schritt weiter und kreiert noch individuellere Fahrzeuge. Einzigartig in der Qualität, der Technik, aber auch im Design. „Der Aufwand von Kleinserien und Einzelstücken ist selbst für einen exklusiven Hersteller wie Bugatti eine Herausforderung. Der stellen wir uns aber gerne, weil wir unseren Kunden ganz besondere Hypersportwagen bieten möchten“, sagt Pierre Rommelfanger, verantwortlich für Sonderprojekte bei Bugatti. Der 42-Jährige arbeitet als Leiter one off/few of-Projekte mit Unterbrechung seit 14 Jahren für Bugatti und begleitet die besonderen Fahrzeuge von der Idee bis zur Vorstellung.

Jedes der drei bisher präsentierten Kleinserien-Modelle, Divo, La Voiture Noire und Centodieci, sei ganz unterschiedlich entstanden. „Wir entwickeln grundsätzlich eine Idee, was wir mit dem besonders exklusiven Modell aussagen möchten, kreieren ein erstes Designkonzept und stellen es einigen Kunden vor, um ihre Reaktion zu testen“, sagt Rommelfanger. Das kann wie beim Divo ein Fahrzeug mit einem geänderten Charakter für besonders herausragende Querbearbeitung sein, der die Bugatti-Kernpunkte Qualität, Leistung und Design noch schärfer zuspitzt. Oder Fahrzeuge, die Modelle aus der reichen Bugatti-Historie zitieren und neu interpretieren wie der La Voiture Noire und der Centodieci.

COACHBUILDING INDIVIDUALISIERT FAHRZEUGE STÄRKER

Das Team um Pierre Rommelfanger setzt beim Coachbuilding auf eine deutliche optische und technische Differenzierung zum Serienmodell Chiron. Obwohl selbst der Chiron mit einer begrenzten Stückzahl von 500 Fahrzeugen von einem normalen Serienauto weit entfernt ist. In der schlanken und reaktionsschnellen Organisation beschäftigen sich bis zu 20 Mitarbeiter mit den besonders seltenen Fahrzeugen und berichten regelmäßig direkt an Bugatti-Präsidenten Stephan Winkelmann. Es ist ein Zusammenspiel verschiedener kreativer Mitarbeiter und Abteilungen sowie einiger ausgewählter Partner.

Mit dem Divoließ Bugatti nach Jahrzehnten erstmals wieder seine berühmte Tradition aufleben. Dank umfangreicher Karosserieoptimierungen änderte sich der Charakter hin zum Hypersportwagen für kurvenreiche Strecken. „Der Divo fährt sich deutlich performanter in Sachen Querbearbeitung, Agilität und Kurvenverhalten als der Chiron³“, sagt Stephan Winkelmann, Präsident von Bugatti. Eine Idee, die bei den Kunden auf großes Interesse stieß: Noch vor der offiziellen Weltpremiere war die auf 40 Fahrzeuge limitierte Kleinserie ausverkauft – zum Netto-Stückpreis von fünf Millionen Euro.

Das Besondere bei der Arbeit von Bugatti ist die von Kunden erwartete hohe Qualitätsanforderung. Trotz kleiner Editionen spielen die Hypersportwagen in einer außergewöhnlichen, ganz exklusiven Liga: Kein anderer Hersteller weltweit kombiniert Luxusfahrzeuge mit Hypersportwagen, die bis zu 420 km/h schnell fahren. Bei sicherheitsrelevanten Faktoren wie der Steifigkeit und dem Crashverhalten gehen die Entwickler selbstverständlich kein Risiko ein und nutzen die bewährte Technologie des Chiron. Ebenso setzen sie auf den ikonenhaften und erprobten 8,0-Liter-Sechszylindermotor mit

mindestens 1.103 kW/1.500 PS. Beim Centodieci² leistet der Antrieb sogar 1.176 kW/1.600 PS. Durch Veränderungen der Karosserie, der Aerodynamik, des Fahrwerks, der Schaltung und der Sitze entstehen ganz unterschiedliche und individuelle Modelle. „Entscheidend ist, dass die neue Kreation ein eigenständiges Modell hervorbringt und es auch als solches erkannt wird“, sagt Rommelfanger. Daher besitzt jede Edition geänderte Scheinwerfersysteme, Rückleuchten, sowie angepasste Front- und Heckbereiche.

LANGE COACHBUILDING-TRADITION BEI BUGATTI

Damit lässt der französische Hersteller seine lange Tradition wieder aufleben und transformiert die Idee der starken Individualisierung ins 21. Jahrhundert. Bugatti-Fahrzeuge waren und sind seit der Gründung vor 110 Jahren technisch und optisch über jeden Vergleich erhaben. „Wenn es vergleichbar ist, ist es nicht mehr Bugatti“, sagte schon Unternehmensgründer Ettore Bugatti. Für Bugatti-Kunden mit besonderem ästhetischem Anspruch hatte die französische Luxusmarke früh Alternativen parat: Coachbuilding — die Kunst, exklusive Fahrzeuge in eine noch exklusivere Form zu bringen.

Das englische Wort Coach steht für Kutsche oder Wagen. „Es ist gleichzusetzen mit der Haute Couture im Modebereich. Coachbuilding steht für Unikate, für maßgeschneiderte Autos für den individuellen Geschmack“, sagt Stephan Winkelmann. Noch bis Anfang der 1920er-Jahre konzentrierte sich Bugatti auf die Technik, eine Karosserieabteilung entstand im elsässischen Molsheim erst 1923. Ettore Bugatti war der Meinung, dass ein Auto erst dann perfekt ist, wenn es vom ästhetischen Standpunkt her perfekt ist. So sorgte zunehmend sein Sohn Jean dafür, dass das Design der Karosserie eine größere Bedeutung im Unternehmen erhielt.

COACHBUILDING IST MEHR ALS NUR DAS ÄNDERN DER KAROSSERIE

Der Unterschied zu heutigen Coachbuilding-Fahrzeugen ist, dass früher Karosseriemeister lediglich andere Karosserieformen auf ein Fahrgestell schneiderten, die Technik jedoch nicht änderten. Bei aktuellen Bugatti-one-off- oder few-of-Modellen entstehen durch Weiterentwicklung und Verschärfung technischer Komponenten neue Fahrzeuge mit einem anderen Fahrverhalten als beim Chiron. „Kunden unserer besonders exklusiven Fahrzeuge erhalten neben einer geänderten Optik ein anderes Fahrgefühl. Dazu gleicht kein Fahrzeug dem anderen, jedes wird individuell auf Kundenwunsch farblich komponiert“, sagt Pierre Rommelfanger.

Es fasziniert den Projektleiter, ein Teil dieser Geschichte zu sein. „Das, was Ettore Bugatti schon vor 110 Jahren kreiert hat, legen wir nun neu auf. Zum Teil mit Blick auf die Geschichte wie dem La Voiture Noire oder dem Centodieci, zum Teil mit ganz neuen Ideen, wie beim Divo⁴“, sagt er. Außerdem fasziniert ihn die Reaktion der Kunden, ihre Begeisterung für die neuen Formen und Fahrzeuge — ein ungeheurer Motivationsschub. Als sein Lieblings-„coachbuilted Car“ bezeichnet er den Divo, weil er der erste stark individualisierte Bugatti der Neuzeit ist und die Begeisterung der Kunden sich aufs ganze Team überträgt.

Besonders herausfordernd und spannend sei die Zusammenarbeit in einem kleinen und sehr agilen Team, deren Mitglieder aus den verschiedensten Fachbereichen Bugattis stammen.

„Durch die exklusive und kleine Stückzahl können wir andere Materialien und Techniken einsetzen, wie die in 3D gedruckten Gitter des Divo⁴ zeigen“, sagt Rommelfanger.

Mit dem Divo, La Voiture Noire und dem Centodieci² hat Bugatti nun drei neue Fahrzeuge in der Coachbuilding-Tradition vorgestellt. „Diese werden wir in Ruhe und mit sehr viel Sorgfalt in den nächsten Monaten weiterentwickeln und schließlich von Hand herstellen“, sagt Rommelfanger. Und sicher wird Bugatti weiter auf das Thema Coachbuilding bauen. Ganz im Sinne Ettore Bugattis.

³Centodieci: WLTP Kraftstoffverbrauch, l/100km: Niedrigphase 40,3 / Mittelphase 22,2 / Hochphase 17,9 / Höchstphase 17,1 / kombiniert 21,5; gewichtet, CO₂-Emissionen kombiniert, g / km: NA; Effizienzklasse: G

³Divo: WLTP Kraftstoffverbrauch, l/100 km: Niedrigphase 43,3 / Mittelphase 22,2 / Hochphase 18,0 / Höchstphase 18,3 / kombiniert 22,3; CO₂-Emission kombiniert, g/km: 506; Effizienzklasse: G

³La Voiture Noire: WLTP Kraftstoffverbrauch, l/100 km: Niedrigphase 43,3 / Mittelphase 22,2 / Hochphase 18,0 / Höchstphase 18,3 / kombiniert 22,3; CO₂-Emission kombiniert, g/km: 506; Effizienzklasse: G