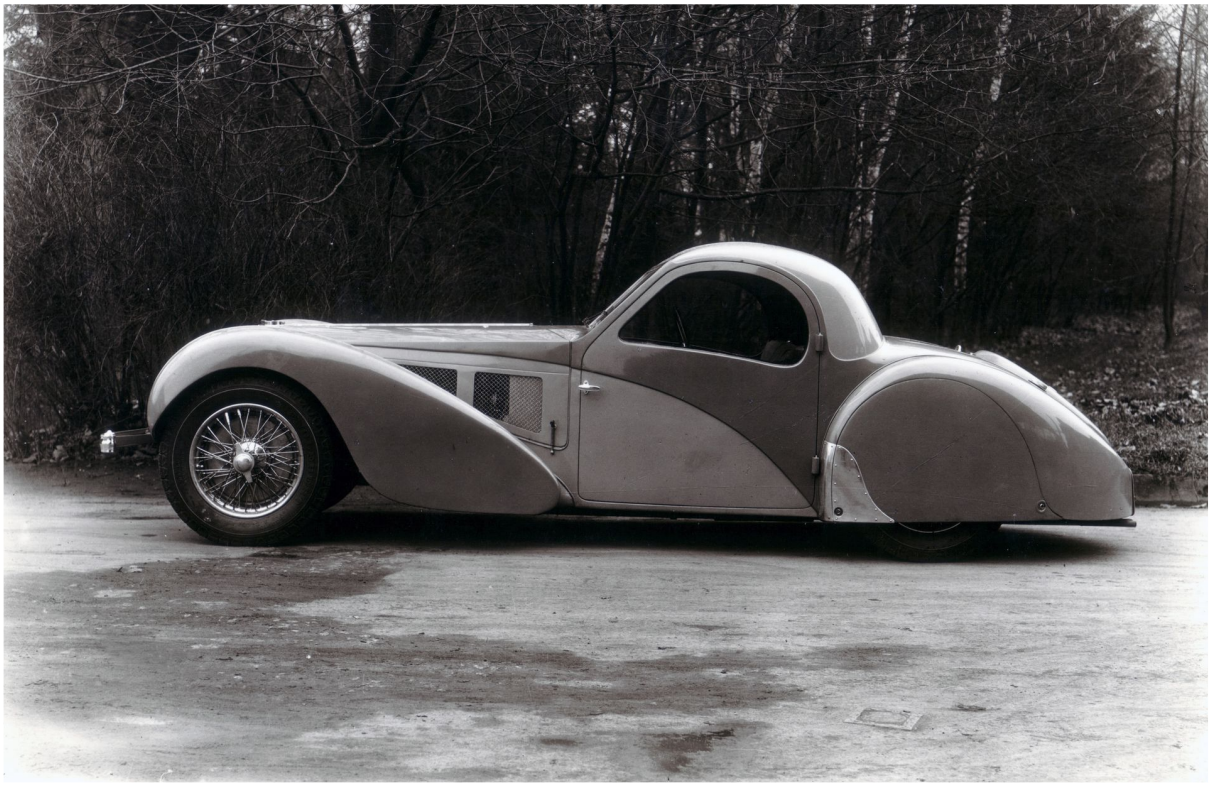
MOLSHEIM
15.3.2019

COACHBUILDING — LANGE TRADITION NEU INTERPRETIERT



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 — exklusive Fahrzeuge in eine noch exklusivere Form zu verändern.
Das englische Wort Coach steht für Kutsche oder Wagen. „Es ist gleichzusetzen mit der Haute Couture im Modebereich. Coachbuildung steht für Unikate, für maßgeschneiderte Autos für den individuellen Geschmack", sagt Bugatti Präsident Stephan Winkelmann. Eine lange, fast vergessene Tradition.

Anfang des vergangenen Jahrhunderts entwickelten und produzierten Automobilhersteller wie Bugatti je nach Kundenwunsch Fahrzeuge mit oder ohne Karosserie. Kunden hatten die Wahl, ob sie ihr Auto mit einer ab Werk angebotenen Karosserie kauften oder ob sie Fahrgestelle und Antrieb von einem anderen Karosserieschneider einkleiden ließen. Sie

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

entwickelten mit den jeweiligen Kunden Einzelanfertigungen. Bekannte Unternehmen wie Gangloff, Corsica Coachworks, Weymann oder Weinberger schneiderten unter anderem die exklusiven Fahrgestelle von Bugatti — wie auch Bugatti selbst.

Noch bis Anfang der 1920er-Jahre konzentrierte sich Bugatti auf die Technik, wie Motoren und Fahrwerke, Autos sollten anfangs funktional und minimalistisch sein, dafür bei Rennen umso erfolgreicher. Eine Karosserieabteilung entstand im elsässischen Molsheim erst 1923. Ettore Bugatti war schon lange der Meinung gewesen, 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.

JEAN BUGATTI SCHUF DESIGN-IKONEN

Jean Bugatti entwickelte früh eine Begabung für Formen und Design, er hatte ein Gefühl für Proportionen und fließende Konturen. Beim Luxuswagen Type 41 Royale schuf er 1932 als 23-Jähriger die elegante Roadster-Karosserie für den damaligen Textilfabrikanten Armand Esders, heute ist das Auto bekannt als „Royale Esders". Da der Besitzer nur bei Tag fahren wollte, ließen sich die Scheinwerfer demontieren, was die Erhabenheit des Roadsters steigerte. Auch das „Coupé Napoléon" zeichnete Jean Bugatti. „Perfektion wird nie erreicht. Doch der Royale muss der Supersportwagen-Perfektion nahe kommen", sagt einst Ettore Bugatti. Vom Type 41 Royale entstanden insgesamt sechs Fahrzeuge. Jedes mit einer anderen Karosserie versehen, dafür aber jedes mit einem 12,8-Liter-Reihenachtzylindermotor mit rund 300 PS — der damals stärkste und laufruhigste Motor. „Schon damals stand Bugatti für höchste Qualität, maximale Leistung und absolute Einzigartigkeit. Das hat sich bis heute nicht geändert", sagt Bugatti Präsident Stephan Winkelmann.

Jean Bugatti konnte seine Kreativität im Unternehmen ausleben. Es folgten Karosserie-Entwürfe für den Type 46, Type, 50 und Type 55. Mit dem Type 57 entwickelte Jean Bugatti ab 1934 die Idee von einem Grundmodell, aus dem er verschiedene Karosserie- und Motorvarianten ableitete. Damit katapultierte er das Coachbuilding in eine neue Zeit. Das Stelvio genannte Cabrio und das Aravis genannte Coupé entstand nach Jean Bugattis Plänen beim Karosseriebauer Gangloff im benachbarten Colmar. Der Zweitürer Ventoux, die viertürige Limousine Galibier und das Coupé Atalante fertigten Mitarbeiter Bugattis selbst in Molsheim.

Bugatti konzipierte den Type 57 als Serienauto und als Rennsport-Variante — je nach Einsatzzweck und Kundenwunsch. Die Käufer waren begeistert: Vom Type 57 verließen in den verschiedenen Versionen zwischen 1934 und dem Ende der Produktion 1940 etwa 800 Fahrzeuge die Werkshalle — die genaue Zahl ist nicht bekannt.

JAHRHUNDERTWERK TYPE 57 SC ATLANTIC

Bugattis bis heute gültiges Meisterstück der Frühzeit ist der Type 57 SC Atlantic: ein nur viermal gebautes Sportcoupé mit über 200 PS und einer atemberaubenden Karosserie. Als herausragendes Design-Merkmal dient ein Kamm, der senkrecht vom Scharnier der teilbaren Motorhaube bis zum Heckende verläuft. Wie eine messerscharfe Finne teilt er mittig die Karosserie, Nieten halten die Bleche zusammen. Jedes der vier Fahrzeuge ist der Inbegriff des Coachbuildings, jedes ein Unikat, da individuell für den Erstbesitzer entworfen. Das zweite der vier Fahrzeuge ließ sich Jean Bugatti für sich selbst anfertigen. Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg

verschwand der „La Voiture Noire" genannte Zweitürer — bis heute. Es zählt zu den teuersten Autos der Welt.

BUGATTI SETZT COACHBUILDING-TRADITION FORT

„Diese Geschichte verpflichtet und inspiriert uns zugleich", sagt Stephan Winkelmann. Vergangenes Jahr präsentierte deshalb die französische Luxusmarke den Divo, einen besonders auf Querbeschleunigung ausgelegten Hypersportwagen und eine Reminiszenz an die Coachbuilding-Tradition der Marke aus Molsheim. Mit dem Divo ließ Bugatti nach Jahrzehnten wieder seine berühmte Tradition aufleben. Dank umfangreicher Karosserieoptimierungen änderte sich der Charakter hin zum Hypersportwagen für kurvenreiche Strecken.
„Mit dem Divo haben wir den Chiron deutlich nachgeschärft. Er ist performanter in Sachen Querbeschleunigung, Agilität und Kurvenverhalten", sagt Bugatti Präsident Stephan Winkelmann. 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.

„Alle Bugatti-Fahrzeuge sind höchst individualisierte Meisterstücke automobiler Handwerkskunst, die ihresgleichen suchen. Mit dem Coachbuilding gehen wir einen Schritt weiter und bieten unseren Kunden noch individuellere Fahrzeuge. Einzigartig in der Qualität, der Technik, aber auch im Design", sagt Stephan Winkelmann.

Im März dieses Jahr schlug Bugatti ein neues Kapitel auf: In monatelanger Handarbeit entwickelte die französische Luxusmarke das Einzelstück „La Voiture Noire" für einen Bugatti-Enthusiasten. Zum 110-jährigen Jubiläum des Unternehmens entstand so eine Hommage an den berühmten Bugatti Type 57 SC Atlantic — ohne ihn dabei zu kopieren. Die Neuinterpretation der Ikone erhält durch einen verlängerten Vorderbau, eine elegante Taille und ein perfektes Materialfinish einen völlig neuen Ausdruck. Purismus und Eleganz spiegeln sich in den Oberflächen und den klaren Linien wieder. Das Resultat: ein moderner Grand Tourisme mit dem außergewöhnlichsten Antrieb der Automobilgeschichte — den ikonenhaften 8,0-Liter-W16-Motor mit vier Turboladern, 1103 kW/1.500 PS und 1.600 Newtonmeter Drehmoment.

„Wir haben so lange an dem Fahrzeug gearbeitet, bis wir nichts mehr verbessern konnten. Für uns stellt das Coupé die perfekte Form im perfekten Finish dar, ganz im Sinne Ettore Bugattis", sagt Bugatti Designer Etienne Salomé. Ein Auto der absoluten Klarheit, der Überlegenheit des Zwecks in makelloser Form. Von Hand gebaut. Als perfektes Einzelstück. Das macht Karosserie-Handwerk aus.