MOLSHEIM
21.6.2024

# DER BUGATTI TOURBILLON: EINE AUTOMOBILIKONE „POUR L'ÉTERNITÉ"



**Im Jahr 2004 veränderte die wiedergeborene Marke Bugatti die Welt der automobilen Leistung und des Luxus mit einem 1.001 PS starken Hypersportwagen: dem Veyron. Das erste Straßenfahrzeug mit mehr als 1.000 PS wurde 2016 von einer weiteren technischen Meisterleistung beerbt, die so ambitioniert war, dass sie alle bisherigen Vorstellungen von Leistung überstieg: dem weltweit ersten Serienfahrzeug mit 1.500 PS, dem Chiron. Das Herzstück dieser Autos war der höchstentwickelte Fahrzeugmotor der Welt: ein 8,0-Liter Quad-Turbo W16. Jetzt, 20 Jahre nachdem Bugatti den Hypersportwagen erfunden hat, definiert die Marke das Konzept mit**

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

**einem völlig neuen Antriebsstrang und einer neuen Plattform von Grund auf neu. Das ist der Bugatti Tourbillon.**

# NAME UND PHILOSOPHIE

Mate Rimac, CEO von Bugatti Rimac, erklärte: „Die Entwicklung des Bugatti Tourbillon[1] wurde bei jedem Schritt von der 115-jährigen Bugatti-Geschichte und den Worten von Ettore Bugatti selbst geleitet. Seine Mantras ‚Wenn es vergleichbar ist, ist es nicht mehr Bugatti' und ‚Nichts ist zu schön' waren für mich persönlich und für die Design- und Ingenieurteams, die die nächste aufregende Ära in der Geschichte der Bugatti-Supersportwagen gestalten wollten, ein Leitbild.

Ikonen wie der Type 57SC Atlantic, der als schönstes Auto der Welt gilt, der Type 35, der erfolgreichste Rennwagen aller Zeiten, und der Type 41 Royale, einer der nobelsten Luxuswagen aller Zeiten, waren unsere drei Säulen der Inspiration. Schönheit, Leistung und Luxus bildeten die Blaupause für den Tourbillon; ein Auto, das eleganter, emotionaler und luxuriöser ist als alles, was es je gab. Einfach unvergleichlich. Und wie diese Ikonen der Vergangenheit sollte er nicht nur für die Gegenwart oder gar die Zukunft sein, sondern ‚Pour l'éternité — für die Ewigkeit'."

Als erster Bugatti seit über 20 Jahren, der nicht vom legendären W16-Motor angetrieben wird, bricht der Tourbillon mit der Tradition, die Basismodelle nach berühmten Bugatti-Rennfahrern der Vergangenheit zu benennen. Stattdessen wurde der Name Tourbillon als perfekte Verkörperung des Charakters dieses Autos gewählt. Tourbillon ist ein französisches Wort und somit eine subtile Anspielung auf Bugattis französisches Erbe und seine Heimatstadt Molsheim. Es verweist auf die uhrmacherische Erfindung eines in der Schweiz geborenen Genies, das 1801 nach Frankreich übersiedelte. Diese unvergleichlich originelle, ebenso komplexe wie schöne Kreation ermöglicht es, die Auswirkungen der Schwerkraft auf die Uhr auszugleichen, um eine einheitlichere Zeitmessung zu gewährleisten. Noch heute, über 200 Jahre später, wird sie als Höhepunkt der Uhrmacherkunst verehrt.

Dieses Gefühl der mechanischen Zeitlosigkeit war ein zentrales Element bei der Entwicklung des Bugatti Tourbillon. Bei einem Auto, das in diesem und in den kommenden Jahrhunderten an Concours-Treffen teilnehmen wird, kann die Technik leicht veralten — insbesondere große digitale Bildschirme. Daher ist es wichtig, so viele zeitlose Komponenten wie möglich zu verwenden. Der Tourbillon nutzt daher eine Reihe von Design- und Konstruktionstechniken, die niemals altern werden, einschließlich eines vollständig analogen Kombiinstruments, das von Schweizer Uhrmachern mit derselben Sorgfalt und Liebe zum Detail wie die besten Zeitmesser der Welt hergestellt wird. So wie diese über Generationen hinweg zu Erbstücken werden, ist auch der Tourbillon als Auto für die Ewigkeit konzipiert.

# DESIGN UND AERODYNAMIK

Wie jeder moderne Bugatti ist auch der Tourbillon von der Geschwindigkeit geformt. Die Fähigkeit, mit über 400 km/h zu fahren, erfordert, dass jede Oberfläche, jeder Lufteinlass und jede Kontur bis ins kleinste Detail perfektioniert ist. Nicht nur die Aerodynamik, sondern auch die Thermodynamik des Supersportwagens wurden akribisch optimiert. Dies ist der Leitgedanke des Tourbillon, der sich um vier von der Geschichte inspirierte Bugatti Designelemente herum

entfaltet: den hufeisenförmigen Kühlergrill, die Bugatti-Linie, den Mittelsteg und die zweifache Farbteilung.

Frank Heyl, Bugatti-Chefdesigner, sagte: „Die Kreationen von Ettore und Jean Bugatti sind Genialität in Aerodynamik, Innovation und zeitloser Schönheit. Vom Type 35 mit seinem charakteristischen hufeisenförmigen Kühlergrill übernehmen wir die stromlinienförmige Rumpfform. Wir haben uns vom Type 57SC Atlantic inspirieren lassen — das S steht für Surbaissé, was im Wesentlichen bedeutet, dass die Frontpartie abgesenkt wurde, die Dachlinie nach unten ging, der Fahrer tiefer saß und so diese wunderbare Haltung und Proportion entstand. Wir haben großen Wert darauf gelegt, die Elemente so zu gestalten, dass sie sowohl funktional sind als auch die extremen Proportionen des Autos unterstützen. Durch die niedrigere Höhe wirkt das Fahrzeug breiter, die Räder werden stärker betont und das gesamte Design vermittelt den Eindruck angespannter Muskeln, als wäre das Auto bereit, loszuspringen. Jede unserer Design-Entscheidungen zielt darauf ab, ein Gefühl von Geschwindigkeit zu vermitteln — selbst im Stillstand.

Seit Jean Bugatti seine Fahrzeuge mit einer auffälligen Zweifarblackierung versah, ist diese ein wichtiger Bestandteil des Bugatti-Designs. Und im Tourbillon entwickeln wir sie auf authentische, aber moderne Weise weiter. Diese Farbtrennung erfolgt entlang unseres vierten zentralen Designelements: der Bugatti-Linie, inspiriert von den farbtrennenden Linien des Type 41 Royale und wiederbelebt als zentrales Designelement des Veyron und des Chiron$^2$. Im Einklang mit unseren neuen Proportionen und der abgesenkten Dachlinie ist die Bugatti-Linie nun stärker geschwungen und neigt sich leicht nach vorne, während sie sich um das Dach schlängelt — und dem Seitenprofil damit eine neue Dynamik verleiht.“

Obwohl die Linienführung und die Proportionen von höchster Ästhetik sind, wurde jede Oberfläche, jeder Lufteinlass und jede Öffnung präzise gestaltet, um die enormen aerodynamischen Kräfte eines Fahrzeugs mit über 400 km/h und die thermodynamischen Anforderungen eines V16-Motors, der elektrischen Antriebe und der Batterie unter Höchstleistung perfekt auszubalancieren.

Der Tourbillon baut auf das Know-how von über 20 Jahren Erfahrung mit dem Veyron und dem Chiron und beeindruckt mit einer Reihe patentierter Technologien. Ein herausragendes Merkmal ist der Heckflügel, der selbst bei Höchstgeschwindigkeit eingefahren bleibt und so für eine perfekte Balance der Kräfte sorgt, die durch diese neuen Innovationen entstehen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten sorgt der Flügel für mehr Abtrieb, und beim Bremsen dient er als Luftbremse, die für zusätzliche Stabilität sorgt.

Ein großer Teil dieses aerodynamischen Gleichgewichts ist dem neuen Diffusor zu verdanken. Dieser beginnt direkt hinter der Fahrgastkabine und steigt in einem idealen Winkel an, um den Tourbillon perfekt in Balance zu halten. Der Diffusor basiert auf einem völlig neuen Crash-Konzept, das vollständig in die Struktur des Diffusors integriert ist. Dadurch bleibt es äußerst wirkungsvoll und gleichzeitig unsichtbar, was das offene Heckdesign ermöglicht.

Im Mittelpunkt der Designphilosophie des Tourbillon steht das ikonische Hufeisen, von dem alle Linien des Fahrzeugs ausgehen und welches das zentrale Rumpfelement bildet. An das Hufeisen sind links und rechts die schwebenden Kotflügel angedockt, die die Luft unter den Scheinwerfern hindurchleiten, um den Luftmassenstrom zu den seitlichen Einlässen zu verstärken. Dieses komplexe Zusammenspiel der Luftströmungen wird durch die Gestaltung der Frontpartie noch weiter optimiert. Hier wird unter Beibehaltung der Abmessungen und eines elegant geformten Überhangs ein hocheffizientes Kühlsystem integriert, das die Luft durch und

aus der Motorhaube leitet und so den Abtrieb erhöht, während es gleichzeitig auf raffinierte Weise einen großen Kofferraum zwischen den beiden Kühlern einschließt.

Moderne, elektrisch betätigte Flügeltüren erleichtern nicht nur den Einstieg, sondern sorgen auch für ein spektakuläres Gefühl des Ankommens. Diese Türen lassen sich bequem mit dem elektronischen Schlüssel öffnen und schließen, der Türöffnungsknopf befindet sich zudem direkt unter der Bugatti-Linie sowie auf der Mittelkonsole.

# INTERIEUR

Seit Autohersteller begonnen haben, digitale Bildschirme und Touchscreens in ihre Fahrzeuge zu integrieren, schreitet die Technologie so schnell voran, dass sie innerhalb weniger Jahre als veraltet erscheint. Mit der Vision, dass der Tourbillon nicht nur in 10, sondern auch in 100 Jahren auf dem Rasen des Concours d'Elegance zu sehen sein wird, wurde die Designphilosophie des Interieurs auf Zeitlosigkeit ausgerichtet. Inspiriert von der Welt der Uhrmacherei, in der über 100 Jahre alte Armbanduhren auch heute noch getragen und genutzt werden können und sich nahtlos in den modernen Lebensstil einfügen, haben die Design- und Ingenieurteams von Bugatti ein authentisches analoges Erlebnis im Innenraum geschaffen.

Das Herzstück des Fahrzeugs verkörpert im wahrsten Sinne des Wortes die Philosophie der Uhrmacherei: ein Kombiinstrument, das in Zusammenarbeit mit Schweizer Uhrmachern entworfen und gebaut wurde. Das skelettierte Kombiinstrument besteht aus über 600 Teilen und ist aus Titan sowie Edelsteinen wie Saphir und Rubin gefertigt. Die größte Toleranz liegt bei 50 Mikrometern, die kleinste bei 5 Mikrometern, und es wiegt nur 700 Gramm. Dieses aufwendig hergestellte Meisterwerk bleibt im Zentrum des Fahrerlebnisses, da es feststeht, während sich der Lenkradkranz darum herum dreht — eine Anordnung, die als Lenkrad mit feststehender Nabe bekannt ist. Dank dieses genialen Konzepts hat der Fahrer im Tourbillon stets eine klare Sicht auf die Instrumente, unabhängig vom Lenkeinschlag, da die Speichen um die Rückseite der Instrumententafel herumgeführt werden.

Die Mittelkonsole besteht aus einer Kombination aus Kristallglas und Aluminium, die die komplexe Funktionsweise der Schalter und des Starthebels offenbart. Das Glas wurde in 13 Einzelschritten entwickelt, um eine perfekte Durchsichtigkeit und gleichzeitig hohe Stabilität und Sicherheit bei Unfällen zu gewährleisten. Die Aluminiumteile der Konsole sind eloxiert und aus einem einzigen Metallblock gefräst, während die gerändelten Aluminiumschalter an der Spitze eines komplexen Mechanismus sitzen, der unter dem Kristallglas vollständig sichtbar ist — eine vollständige Eigenentwicklung. Das Anlassen des brandneuen V16-Saugmotors und des elektrischen Antriebsstrangs ist ein physisches Erlebnis, das an die Rituale historischer Automobile erinnert — ein Ziehen zum Starten und ein Drücken zum Anhalten.

Ein versteckter, hochauflösender digitaler Bildschirm, den der Fahrer nach Belieben aktivieren kann, zeigt die Fahrzeugdaten an und bietet eine nahtlose Verbindung zum Smartphone. Ein ausgeklügelter Mechanismus lässt den Touchscreen aus der Mittelkonsole ausfahren — im Hochformat für die Rückfahrkamera in nur zwei Sekunden und im vollen Querformat in fünf Sekunden.

Jede Entscheidung beim Interieur — wie auch beim Exterieur — wurde im Hinblick auf maximale Leistung getroffen, ohne dabei Kompromisse bei Praxistauglichkeit oder Komfort einzugehen. So sind beispielsweise die Sitze in einer fixen Position befestigt, um möglichst leicht und niedrig

sein zu können. Dafür lässt sich die Pedalerie elektrisch nach vorne und hinten verstellen, sodass jeder eine bequeme Fahrposition einnehmen kann. Dank dieser innovativen Lösung ist der Innenraum geräumig und damit ideal für längere Fahrten und den täglichen Gebrauch. Selbst das Audiosystem kommt ohne herkömmliche Lautsprecher und Tieftöner aus. Stattdessen wurde ein fortschrittliches System mit Excitern in den Türverkleidungen und im gesamten Fahrzeug entwickelt, das die vorhandenen Innenverkleidungen als Lautsprecher nutzt. Dieses System ist leichter und effizienter als herkömmliche Audiosysteme.

Christophe Piochon, Präsident von Bugatti, sagte: „Neben den spektakulären analogen Innovationen, die zur Schaffung eines zeitlosen Interieurs wie diesem beigetragen haben, haben wir uns auf die Authentizität der Materialien und die Perfektion jedes einzelnen Teils konzentriert. Informell sagen wir: ‚Was man sieht, ist was man bekommt.' Das bedeutet, wenn Sie ein Teil sehen, das Sie für Titan halten, dann ist es das auch. Wenn Sie Kohlefaser oder Leder sehen, dann ist es genau das — und immer das Bestmögliche. Mit dem Tourbillon heben wir diese makellose Authentizität und Handwerkskunst auf die nächste Stufe. Unsere völlig neue Bugatti-Plattform ist bis ins kleinste Detail von unserem Streben nach technischer Exzellenz geprägt. Wenn man sich eine der Kreationen von Ettore Bugatti ansieht, wird einem klar, dass jedes Bauteil — auch wenn man es nie sieht — ein Kunstwerk ist. Genau das wollten wir auch mit dem Tourbillon erreichen. Er ist atemberaubend bis ins kleinste Detail, unverkennbar Bugatti und gleichzeitig ein Meisterwerk in Verarbeitung und Technik."

# ANTRIEBSSTRANG UND LEISTUNG

Als der W16-Motor von Bugatti vorgestellt wurde, war er weltweit. Mit seinen vier Turboladern und seiner enormen Leistung hat er die Grenzen der Verbrennungsmotorentechnologie neu definiert und ist auch zwei Jahrzehnte nach seiner Entwicklung unerreicht. In seine Fußstapfen tritt nun ein weiteres unvergleichliches Meisterwerk der Verbrennungsmotorentechnik, gepaart mit dem unmittelbaren Drehmoment und der Flexibilität von Elektromotoren.

Dieser Bugatti-Hypersportwagen der nächsten Generation wird von einem völlig neuen, zusammen mit Cosworth entwickelten V16-Saugmotor mit 8,3 Litern Hubraum angetrieben. Dieser wird kombiniert mit einer vorderen E-Achse mit zwei Elektromotoren und einem dritten Elektromotor an der Hinterachse. Insgesamt leistet der Tourbillon beeindruckende 1.800 hp, davon 1.000 hp aus dem Verbrennungsmotor und 800 hp aus den Elektromotoren. Diese außergewöhnliche Leistung wird durch den Einsatz modernster Materialien und Technologien ermöglicht. Während der Veyron 1.001 PS aus seinem 8,0-Liter-Motor mit vier Turboladern schöpfte, ist der neue V16 ein reiner Saugmotor. Der aus Leichtbaumaterialien gefertigte Motor wiegt nur 252 kg.

Die Elektromotoren werden von einer ölgekühlten 800-Volt-Batterie mit 25 kWh gespeist, die im Mitteltunnel zwischen und hinter den Passagieren untergebracht ist. Dank Allradantrieb und vollständiger Drehmomentverteilung bietet er ultimative Traktion und Agilität. Zwei Elektromotoren an der E-Vorderachse und ein weiterer an der Hinterachse verleihen dem Bugatti Tourbillon eine Gesamtleistung von 800 PS aus dem elektrischen Antriebsstrang. Der elektrische Antriebsstrang mit bis zu 24.000 U/min schnellen Motoren und voll integriertem Siliziumkarbid-Wechselrichter zählt zu den leistungsstärksten weltweit. Die E-Achsen liefern über 6 kW pro kg Masse inklusive Wechselrichter, Motoren und Getriebe. Während Leistung, Gasannahme und Drehmoment beim elektrischen Antriebsstrang im Vordergrund stehen, ermöglicht der vergleichsweise große Energieinhalt von 25 kWh eine äußerst praxistaugliche rein elektrische Reichweite von mehr als 60 km.

In der Automobilbranche wird oft schon erwartet, dass jedes neue Modell schwerer ist als sein Vorgänger, besonders wenn es einen Hybrid-Antriebsstrang oder mehr Performance bietet. Doch bei einem neuen Bugatti sollte das Unerwartete die Norm sein. Der Tourbillon zeichnet sich durch eine deutlich verbesserte Performance, ein äußerst leistungsstarkes elektrisches Antriebssystem und ein großes Batteriepaket aus. Dennoch wiegt er weniger als der Chiron, was die beeindruckende Ingenieurskunst hinter dem Tourbillon eindrucksvoll unter Beweis stellt. Dank seiner leichten Konstruktion und dem sofort verfügbaren Drehmoment der Elektromotoren liefert der Bugatti Tourbillon eine außergewöhnliche Performance.

Durch die Kombination eines hochmodernen Hybridantriebsstrangs mit Leichtbauweise, effizientem Packaging und verbesserter Aerodynamik wird der Tourbillon die Emissionen im Vergleich zu seinem Vorgänger deutlich reduzieren und gleichzeitig das Fahrerlebnis verbessern und die Spitzenklasse der Automobilindustrie auf ein neues Level heben.

Emilio Scervo, CTO Bugatti Rimac, erklärte: „Der Tourbillon musste in jeder Hinsicht einzigartig sein. Unsere Philosophie war es, jeden Aspekt des Chiron hervorzuheben und nach eleganten und ausgeklügelten technischen Lösungen sowie neuen Technologien zu suchen, um ein zeitloses Meisterwerk zu schaffen. Wir wollten, dass jemand jedes Teil dieses Autos, innen, außen und unter der Karosserie, in die Hand nehmen kann und glaubt, es könnte in einer Kunstgalerie stehen. Das Ergebnis ist ein Auto, das innen und außen wunderschön ist, der stärkste Bugatti aller Zeiten, der gleichzeitig die Faszination der Mechanik und der technischen Schönheit auf ein ganz neues Niveau hebt.

Der Antriebsstrang war vielleicht die wichtigste Entscheidung, die wir treffen mussten. Wir haben alle Optionen in Betracht gezogen: den W16 zu überarbeiten, auf vollelektrischen Antrieb umzustellen oder etwas völlig Neues zu entwickeln. Am Ende haben wir uns für die schwierigste Option entschieden: Wir haben den Antriebsstrang von Grund auf neu entwickelt und ihn nahtlos mit einem komplexen System aus Elektromotoren, einem Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe der neuesten Generation und vielem mehr kombiniert — alles wurde speziell für den Tourbillon entwickelt. Aber es war uns wichtig, dass dieses Auto das reine und unverfälschte analoge Gefühl eines Verbrennungsmotors beibehält und gleichzeitig mit der Agilität und den Fähigkeiten von Elektromotoren kombiniert wird.

Wir haben bereits gehört, wie es klingt, wenn dieses Auto bei Vollgas die Marke von 9.000 Umdrehungen pro Minute durchbricht — es ist ein atemberaubendes Erlebnis, das noch lange nachklingt. Mit dem Tourbillon haben wir ein Auto entwickelt, das das Beste aus der Verbrennungs- und der Elektrotechnologie vereint — kompromisslos und mit zeitloser Hingabe für ein unvergessliches Fahrerlebnis.“

# TECHNIK

Der Tourbillon wurde mit einer völlig neuen Chassis- und Karosseriestruktur entwickelt. Diese besteht aus einem T800- Kohlefaserverbundstoff der nächsten Generation, der eine Reihe von gewichtssparenden Innovationen enthält. Dazu gehört die Integration der Batterie als struktureller Teil des Monocoques sowie ein beispielloser Heckdiffusor aus Kohlefaserverbundstoff, inspiriert vom Spitzenmotorsport. Die Luftkanäle in der Front, ebenfalls aus Kohlefaserverbundstoff, sind integraler Bestandteil der Struktur und sorgen dafür, dass jedes Teil der steifen und leichten Konstruktion optimiert ist. Der vordere und der hintere Rahmen sind aus dünnwandigem Niederdruck-Aluminiumguss und 3D-gedruckten

Strukturstreben gefertigt. Dies trägt zu einer Struktur bei, die deutlich leichter und steifer ist als die des Vorgängers.

Das völlig neue Fahrwerk verfügt über eine aus Aluminium geschmiedete Mehrlenkeraufhängung vorne und hinten, die sich von der Doppelquerlenker-Konstruktion aus Stahl des Chiron unterscheidet. Durch den Einsatz eines neuen, organisch geformten Querlenkers und eines 3D-gedruckten Aluminiumträgers konnten die Ingenieure im Vergleich zum Chiron 45 Prozent Gewicht einsparen. Das Heck verfügt zudem über einen 3D-gedruckten hohlen Flügelarm, der die Dynamik des Fahrzeugs und die aerodynamische Performance verbessert.

Auch die Bremsen wurden verbessert und verfügen über die neueste Karbon-Keramik-Technologie. Ein maßgeschneidertes Brake-by-Wire-System ist vollständig in die bewegliche Pedalbox integriert und harmoniert nahtlos mit dem Hybrid-Antriebsstrang, der von Bugattis nichtlinearem Controller gesteuert wird. Die Michelin Pilot Cup Sport 2 Reifen — 285/35 R20 vorne und 345/30 R21 hinten — wurden speziell für den Tourbillon entwickelt.

In das neue Chassis passt die ultrakompakte und leichte vordere E-Achse mit zwei unabhängigen Motoren, einschließlich des Doppel-Wechselrichters, in den gleichen Bauraum wie im Chiron, was die Komplexität erhöht, ohne mehr Platz zu benötigen. Designer und Ingenieure haben außerdem mehr Stauraum und eine größere Gepäckraumkomponente als Teil des völlig neuen Chassis- und Karosseriedesigns eingeplant, was es den Besitzern ermöglicht, ein maßgeschneidertes Gepäckset für den Bugatti Tourbillon unterzubringen.

# AB 2026

Mate Rimac, CEO Bugatti Rimac, sagte: „Wenn wir in der Geschichte von Bugatti zurückblicken, erkennen wir sofort, dass Ettore und Jean keine Kompromisse eingehen wollten. Die Zahl der Patente, die Ettore Bugatti auf seinen Namen angemeldet hat, ist einfach unglaublich. Denn er wollte nie die einfachste Lösung, sondern immer die beste — auch wenn es sie noch gar nicht gab. Er fing einfach an und baute sie, testete und verfeinerte sie, bis sie perfekt war. Und dann verlieh er ihnen Schönheit. Das ist der Grund, warum die Autos heute so verehrt werden, und die Inspiration für alles, was wir mit dem Tourbillon geschaffen haben.

Ja, es ist verrückt, einen neuen V16-Motor zu bauen, ein neues Batteriepaket und Elektromotoren zu integrieren, und ein von Schweizer Uhrmachern gefertigtes Kombiinstrument, 3D-gedruckte Aufhängungsteile und eine Mittelkonsole aus Kristallglas zu haben. Aber genau das hätte Ettore getan, und genau das macht einen Bugatti unvergleichlich und zeitlos. Ohne diese Art von Ehrgeiz kann man vielleicht einen tollen Sportwagen bauen, aber keine Ikone 'Pour l'éternité'."

Der Bugatti Tourbillon beginnt jetzt seine Testphase. Die ersten Prototypen sind bereits auf der Straße, um die Auslieferung an die Kunden im Jahr 2026 vorzubereiten. Insgesamt werden 250 Exemplare zu einem Startpreis von 3,8 Millionen Euro netto gebaut. Die Handmontage erfolgt im Bugatti-Atelier in Molsheim nach dem Vorbild der letzten Bugatti-Modelle mit dem W16-Motor, dem Bolide[3] und dem W16 Mistral[4].

**Pressekontakt**
Nicole Auger
Head of Marketing and Communications
communications@bugatti.com

[1] Tourbillon: Dieses Modell fällt derzeit nicht unter die Richtlinie 1999/94/EG, da die Gesamtbetriebserlaubnis derzeit noch nicht vorliegt.