FORM UND FUNKTION FÜR DIE ZUKUNFT: DAS DESIGN DES BUGATTI TOURBILLON



Als Jan Schmid und sein Team von Exterieurdesignern mit der Formgebung des Bugatti Tourbillon[1] begannen, standen sie vor einer für die Marke grundlegenden Herausforderung: Wie kann man mehr als 115 Jahre automobiler Kunstfertigkeit würdigen und gleichzeitig die Marke in ein neues Zeitalter führen? Für Schmid, Chefdesigner für Exterieurdesign bei Bugatti, lag die Antwort darin, „den Sweet Spot zwischen dem, was ein Bugatti ist, und dem, was ein Bugatti in Zukunft sein kann, zu finden".

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Das Ergebnis ist ein Hypersportwagen, der die berühmte Designsprache von Bugatti weiterführt und sie gleichzeitig mit Sorgfalt und Hingabe neu interpretiert. Das neueste Kapitel der Bugatti-Dokumentarserie „A New Era" widmet sich dieser Evolution und zeigt, wie Tradition und Innovation in jedem Detail zusammenfließen.
Jeder Blickwinkel des Tourbillon erzählt eine Geschichte. Der ikonische Hufeisen-Kühlergrill, der so tief und breit ist wie bei keinem Bugatti zuvor, verleiht der Frontpartie einen nach vorne strebenden Ausdruck. Doch es ist nicht nur eine Frage der Gestaltung. Schmid und sein Team haben jeden Millimeter bewusst geformt und so dafür gesorgt, dass ein EU-Nummernschild problemlos in die Linienführung des Hufeisens passt, ohne die Aerodynamik zu beeinträchtigen und gleichzeitig die strukturelle Integrität zu stärken.

„Es ist wichtig, dass ein Bugatti aus jedem Blickwinkel sofort als Bugatti erkennbar ist. Das erreichen wir, indem wir unsere zentralen Design-DNA-Elemente einfließen lassen."

JAN SCHMID
CHEFDESIGNER FÜR EXTERIEURDESIGN BEI BUGATTI

Die Hufeisenform wird durch die Akzentuierung des Rumpfes und die zentrale Mittellinie ergänzt — ein Designelement, das auf die genietete Mittellinie des Type 57 SC Atlantic zurückgeht. Beim Tourbillon verläuft diese, auch Center Line genannte Linie, von der Front bis zum Heck und mündet in der dritten Bremsleuchte, die in die Mittellinie selbst integriert ist.

Die markante Bugatti-Linie, die sich von der A-Säule um die Fahrerkabine herum erstreckt und dann unterhalb der Tür präzise zur Fahrzeugfront zurückführt, erzeugt "den Eindruck eines Vorwärtssprungs", so Schmid. Diese charakteristische Linie betont und unterstreicht das Seitenprofil des Fahrzeugs, dessen Oberflächen von Dynamik erfüllt und bereit zum Beschleunigen sind. Entlang der Bugatti Linie auch die Trennung für die bekannte zweifarbige Farbaufteilung der Marke definiert ein unverwechselbares Element, das auf die frühen Kreationen der Marke zurückgeht.

Das Seitenprofil des Tourbillon ist ein klares Statement in seiner Form. Seine ausgeprägte „Cola-Flaschen"-Wölbung, die sich ungefähr in der Mitte des Fahrzeugs nach innen neigt, bevor sie über die hinteren Kotflügel wieder nach außen ausläuft, verleiht dem Auto eine dramatische Ausstrahlung. Diese skulpturale Gestaltung zelebriert die Proportionen und bietet ein einzigartiges Zusammenspiel zwischen Eleganz und Kraft.

Ein genauerer Blick auf die Frontpartie des Tourbillon offenbart eine technische Meisterleistung. Obwohl er fast die gleiche Grundfläche wie der Chiron hat, bietet er mehr Stauraum und integriert dabei noch eine elektrische Vorderachse sowie komplexe aerodynamische Kanäle, während das Fahrzeug gleichzeitig tiefer liegt. Das Geheimnis liegt in der nahtlosen Zusammenarbeit zwischen Designern und Ingenieuren, die aus einer Funktion eine Skulptur erschaffen.

Die Scheinwerfer sind ein Beispiel für diese Denkweise. Sie sind so kompakt wie noch nie und dennoch unverkennbar Bugatti, während sie an den sogenannten „fliegenden Kotflügeln" angebracht sind, die einen doppelten Zweck erfüllen. Optisch betonen sie den Vorwärtsdrang

des Rumpfes. Funktional leiten sie die Luft unter den Kotflügel durch in Richtung A-Säule, wo diese am Fahrzeug entlang strömt und schließlich die seitlichen Kühler und Lufteinlässe mit Frischluft versorgt. Die Seitenansicht offenbart ein dynamisches Zusammenspiel zwischen dem präzise gezeichneten vorderen Kotflügel mit seiner langen Falzlinie, die sich bis zum seitlichen Lufteinlass erstreckt, und dem muskulösen, skulpturalen hinteren Kotflügel.

Der hintere Kotflügel des Tourbillon geht nahtlos in das Heck über, wo ein aktiver Heckflügel nur bei Bedarf als Luftbremse ausgefahren wird. Davor präsentiert der offene Motorraum den imposanten V16-Saugmotor.

Mehr als 124 einzelne LED-Elemente bilden eine einzige, einteilige Rückleuchte, die die Kontur des Hecks von einer Seite zur anderen nachzeichnet, wobei in der Mitte der Bugatti-Schriftzug strahlt. Darunter ziehen Luftauslässe heiße Luft aus den seitlichen Kühlern ab. Die teilweise freiliegenden Hinterräder und der hochgezogene Diffusorkanal, der bereits hinter den Sitzen beginnt, sorgen für ein leichtes, dynamisches Erscheinungsbild und leiten die Luft effizient nach hinten ab.

„Alles passt perfekt ineinander. Die neue Technik, das Design — wir haben die Fähigkeiten des Tourbillons deutlich zur Geltung gebracht."

JAN SCHMID
CHEFDESIGNER FÜR EXTERIEURDESIGN BEI BUGATTI

Auf die Frage nach seinem Lieblingselement zögert Schmid nicht lange.

„Ich möchte vor allem die Form des hinteren Kotflügels hervorheben. Sie ist in der Tat von den Proportionen des hinteren Kotflügels des Veyron inspiriert, mit seiner großen, reflektierenden Ausdehnung und der Erhabenheit der Oberfläche. Ich bin besonders glücklich darüber, wie dieser Kotflügel ausgefallen ist und wie er dem Auto deutlich Kraft und Muskeln verleiht und die gesamte Haltung und Proportionen verbessert."

JAN SCHMID
CHEFDESIGNER FÜR EXTERIEURDESIGN BEI BUGATTI

Der Tourbillon ist ein Beweis für die konstante Philosophie der Marke: Schönheit durch das symbiotische Zusammenspiel starker grafischer DNA-Elemente zu schaffen, die nahtlos mit weitläufigen, skulpturalen Oberflächen interagieren. Das Ergebnis ist eine Form, die unverkennbar Bugatti ist.

Die neueste Folge sowie alle bisherigen Folgen der Doku-Serie „A New Era" sind exklusiv auf dem YouTube-Kanal von Bugatti verfügbar.

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.