MOLSHEIM
25.4.2019

INTERIEUR DESIGN: REDUKTION AUF DAS WESENTLICHE



Weiches Leder umspannt das puristische Armaturenbrett. Fließende, organische Formen verteilen sich im Innenraum. Wer einen Bugatti Chiron[1] das erste Mal von innen erlebt, wird überrascht sein. Statt Kleinteiligkeit und pompöser Raumverschwendung herrscht im Innenraum definierter Minimalisums. Es ist die Reduktion auf das Wesentliche, die der französische Luxushersteller für Hypersportwagen zum Kern seiner Design-Philosophie macht. „Als ich begann, das Design des Chiron Interieurs zu entwickeln, war klar, dass die DNA des neuen Hypersportwagens die Technik mit seinem ikonenhaften 16-Zylinder-Motor mit acht Liter Hubraum sein würde. Also begann ich, die Idee des Außendesigns in den Innenraum zu adaptieren und ihn möglichst technisch zu gestalten — ohne auf die hohen Anforderungen von Bugatti zu verzichten", sagt Etienne Salomé, Direktor für das Interieur Design bei Bugatti.

Der in Paris geborene Auto-Designer, Künstler und Automobil-Enthusiast trägt seit über einer Dekade als Designer wesentlich zum Markenbild bei Bugatti bei. „Bei Bugatti geht es in erster

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Linie darum, eine Ikone zu erschaffen und zu konservieren. Der Chiron ist aber deutlich mehr als ein Automobil, er ist ein zeitloses Kunstwerk, eine Schönheit auf vier Rädern", sagt Etienne Salomé. Die Formen müssen ewige Gültigkeit besitzen.

MARKANTE BUGATTI-C-LINE AUCH IM INTERIEUR

Wie der symbolträchtige Hufeisengrill und die markante Bugatti-C-Linie an der Seite des Chiron. Sie wiederholen sich in ähnlicher Form im Innenraum — das angedeutete Hufeisen im Zentrum des Lenkrads und die C-Linie an mehreren Positionen. Als prägnantes Designmerkmal verläuft sie in der Mitte des Innenraums, teilt ihn symmetrisch. Die C-Linie integriert klar gegliedert und aufgeräumt zentrale Funktionen über vier Instrumente, den Wählhebel und die Armlehne. Die vier runden Instrumente zitieren gleichzeitig die vier Scheinwerferelemente pro Seite. „Der ungewöhnlich hoch positionierte Gang-Wählhebel ist einzigartig und verleiht dem Innenraum den Eindruck von Geschwindigkeit. Gleichzeitig suggeriert er dem Fahrer: Du hast die Kraft, aber auch immer die Kontrolle", sagt Etienne Salomé. Die Bugatti-Farbe „la vie en bleu" erscheint dezent in Teilen wie dem Start-Schalter oder dem Taster für die Launch-Control — ein paar Erinnerungen an historische Bugatti-Modelle. Die französische Rennfarbe hat ihren Ursprung Anfang des 20. Jahrhunderts und begleitet die Marke fast seit ihrer Gründung vor 110 Jahren.

Mit den symmetrischen Linien und der klaren Architektur fühlen sich Insassen in dem kraftvollen Fahrzeug sicher und wohl. Die nach hinten abfallende Gürtellinie gibt ein Gefühl von Ruhe und Geborgenheit, ebenso wie die symmetrischen Linien und die längste in Fahrzeugen verwendete Lichtleiste als Willkommenslicht. Die strenge und klare Architektur sei möglich, weil es sich bei Bugatti mit Chiron, Chiron Sport und Divo[2] um eine kleine und exklusive Modellfamilie handelt, deren Interieur sich bis auf wenige, wenn auch deutliche, Details unterscheidet.

VIEL LIEBE ZUM DETAIL

Bei allen Fahrzeugen identisch: die Liebe zum Detail, die hohe Handwerkskunst sowie die Kombination aus hochwertigen Materialien und Farben. Vergleichbar mit der französischen Mode gibt es bei Bugatti typische Wiedererkennungsmerkmale im Innenraum. Dazu zählen ausgewählte Materialien wie auch die Kombination aus zwei unterschiedlichen Farben. „Rund die Hälfte unserer Kunden wählen die Zwei-Ton-Ausstattung mit unterschiedlichen Farbtönen oder Ledersorten. Dabei gleicht kein Fahrzeug dem anderen, jedes wird individuell konfiguriert, jedes ist einzigartig", sagt Etienne Salomé.

Die Konfiguration eines Bugatti Hypersportwagens sei vergleichbar mit dem Besuch eines Schneiders: Er berät Kunden bei Stoffen, bei den Materialien und Farben, schlägt ein paar Schnitte vor, bevor er sich an die Arbeit macht. Das Ergebnis passt perfekt, ist einzigartig und hochwertig.

Ebenso bei Bugatti. Bei der Materialauswahl setzen die Experten der französischen Luxusmarke seit jeher auf Authentizität und hochwertige Materialien, wie Leder, Carbon, Platin oder massives Aluminium. Jedes Bauteil wird stundenlang von Hand bearbeitet und verfeinert. Hochwertigere Nähereien unterstreichen die exklusive Handarbeit. Dazu passt die mechanische Schönheit des zentralen Instrumentes. Fahrer fühlen sich hier ähnlich wohl wie vor dem Kamin

ihres Hauses. Der analoge Tachometer zeigt die Kraft und die mögliche Geschwindigkeit der Hypersportwagen. Auch im Stillstand bei ruhendem Motor.

ZEITLOSES DESIGN FÜR ZEITLOSE FAHRZEUGE

„Jeder Designer strebt ein zeitloses Interieur an. Viele Fahrzeuge zwingen einen aber zu Kompromissen. Bei Bugatti nicht. Unsere Fahrzeuge sind zeitlos. Zeitlos schön und einzigartig, damit auch nahezu perfekt", sagt Etienne Salomé. Nicht nur für eine Dekade gebaut, sondern für Dauer. Ein Grund, warum Bugatti auf einen zentralen Bildschirm verzichtet. „Damit haben wir ein neues Gefühl für Luxus erschaffen: hochwertig, minimalistisch, intuitiv und zeitlos", ist sich der Designer sicher.

Denn Luxus habe nicht nur etwas mit Materialgüte und Aufarbeitung zu tun. Bei einem luxuriösen Innenraum komme es auch auf die Reduzierung auf das Wesentliche an. „Wahrer Luxus ist einfach und unterstützt unsere Kunden. Sie werden nicht mit Informationen überflutet, die wenigen Schalter sitzen am richtigen Platz und unterstreichen die Performance des Motors", unterstreicht Etienne Salomé.

Das gelte auch für die Zukunft. Egal, was kommt, wohin die Reise bei Bugatti geht. „Unser Design, ganz gleich, ob außen oder innen, muss weiter unvergleichlich, einzigartig, hochwertig und zeitlos bleiben." Dafür steht Bugatti auch in Zukunft. Nicht nur von außen sichtbar, sondern auch im Interieur erlebbar.

---

[2] 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

[2] Divo: 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