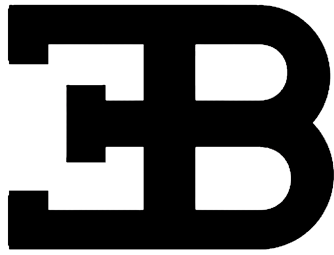




Die Geschichte von Bugatti: Kunst,  
Geschwindigkeit und Perfektion



## Nichts ist zu schön, nichts ist zu teuer.

Die Marke Bugatti steht heute wie kaum eine andere für die absolute Spitze des Automobilbaus. Wenn man den Namen Bugatti hört, denkt man unweigerlich an extreme Geschwindigkeiten, astronomische Preise und eine Exklusivität, die ihresgleichen sucht. Doch Bugatti ist weit mehr als nur ein Hersteller von Hypersportwagen. Es ist eine Marke, deren Fundament auf einer tiefen künstlerischen Tradition ruht und deren Geschichte von genialen Visionen, tragischen Schicksalsschlägen und einer fast schon obsessiven Hingabe zur Perfektion geprägt ist. Der Leitspruch von Ettore Bugatti, „Nichts ist zu schön, nichts ist zu teuer“, fasst die Philosophie des Unternehmens perfekt zusammen. Von den frühen Tagen in Molsheim bis hin zur modernen Ära unter der Führung von Rimac hat Bugatti stets versucht, die Grenzen des technisch Machbaren zu verschieben, ohne dabei die ästhetische Komponente aus den Augen zu verlieren. Ein Bugatti war nie nur eine Maschine; er war immer auch ein Kunstwerk auf Rädern. In dieser umfassenden Chronik werden wir die verschiedenen Epochen dieser faszinierenden Marke beleuchten – von den künstlerischen Wurzeln der Familie Bugatti über die legendären Rennsiege der Zwischenkriegszeit bis hin zur Wiedergeburt als technologische Speerspitze im 21. Jahrhundert.



# Inhaltsverzeichnis

- Die Wurzeln: Die Familie Bugatti
- Carlo Bugatti: Der Visionär des Art Nouveau
- Rembrandt Bugatti: Der Bildhauer der Tiere
- Das bekannteste Werk von Rembrandt Bugatti  
(Der tanzende Elefant)
- Der künstlerische Einfluss auf Ettore
- Die Gründung und die Molsheim-Ära (1909–1939)
- Ettore Bugatti: Der “Patron”
- Der Type 13 und der Erfolg in Brescia
- Der Type 35: Das erfolgreichste Rennauto der Welt
- Der Type 41 Royale: Ein Auto für Könige
- Jean Bugatti: Das Genie der nächsten Generation
- Niedergang und das Ende der ersten Ära (1939–1963)
- Die italienische Renaissance: Romano Artioli (1987–1995)
- Die “Fabbrica Blu” in Campogalliano
- Der EB110: Ein technologisches Manifest
- Der bittere Zusammenbruch
- Die Volkswagen-Ära: Die Ära der Superlative (1998–2021)
- Ferdinand Piëch und die Vision des Unmöglichen
- Die Entwicklung des Veyron 16.4



- Der Chiron: Die Perfektionierung des Hypercars
- Rekorde und Meilensteine
- Die Zukunft: Bugatti Rimac (2021–heute)
- Mate Rimac: Der neue Visionär
- Der Tourbillon: Eine neue Ära beginnt
- Ausblick auf das 21. Jahrhundert



## Die Wurzeln: Die Familie Bugatti

Um die Einzigartigkeit der Bugatti-Automobile zu verstehen, muss man einen Blick auf die Familie werfen, aus der Ettore Bugatti stammte. Im Gegensatz zu vielen anderen Automobilpionieren seiner Zeit, die oft aus dem Maschinenbau oder dem Schmiedehandwerk kamen, war Ettore in ein Umfeld hineingeboren worden, das von Kunst und Design durchdrungen war.

## Carlo Bugatti: Der Visionär des Art Nouveau

Ettore's Vater, Carlo Bugatti (1856–1940), war ein international anerkannter Designer und Architekt. Er war vor allem für seine Möbelentwürfe bekannt, die sich durch eine radikale Abkehr von den damals üblichen Stilen auszeichneten. Carlos Arbeiten waren stark vom Orientalismus und dem aufkommenden Art Nouveau beeinflusst. Er verwendete ungewöhnliche Materialien wie Elfenbein, Kupfer, Pergament und Seide, um Möbelstücke zu schaffen, die eher wie Skulpturen wirkten.



Diese künstlerische Erziehung prägte Ettore tief. Er lernte von seinem Vater, dass Funktionalität und Schönheit untrennbar miteinander verbunden sind. Jedes Bauteil eines Bugatti, selbst wenn es tief im Inneren des Motors verborgen war, musste ästhetisch ansprechend gestaltet sein. Diese Liebe zum Detail und der Anspruch, dass Technik auch Kunst sein kann, wurde zum Markenzeichen aller späteren Bugatti-Modelle.

## Rembrandt Bugatti: Der Bildhauer der Tiere

Auch Ettore's jüngerer Bruder, Rembrandt Bugatti (1884–1916), hinterliess ein bedeutendes künstlerisches Erbe. Rembrandt war einer der talentiertesten Tierbildhauer seiner Zeit. Er verbrachte unzählige Stunden im Zoo von Antwerpen, um die Bewegungen und die Anatomie exotischer Tiere zu studieren. Seine Bronzeskulpturen fingen die Essenz der Tiere mit einer Dynamik und Sensibilität ein, die damals revolutionär war.



Das bekannteste Werk von Rembrandt Bugatti im Kontext der Automobilgeschichte ist zweifellos der "tanzende Elefant". Diese Skulptur wurde später als Kühlerfigur für den legendären Bugatti Type 41 Royale gewählt. Sie symbolisiert nicht nur die Stärke und Erhabenheit des Wagens, sondern ist auch eine ständige Erinnerung an das künstlerische Genie der Familie. Tragischerweise nahm sich Rembrandt im Alter von nur 31 Jahren das Leben, erschüttert von den Gräueln des Ersten Weltkriegs und dem Schicksal der Zootiere, die er so sehr geliebt hatte.



## Der künstlerische Einfluss auf Ettore



Ettore Bugatti selbst begann zunächst eine Ausbildung an der Kunstakademie Brera in Mailand, bevor er sich der Technik zuwandte. Doch er blieb im Herzen immer ein Künstler. Er sah sich selbst nicht als Ingenieur im klassischen Sinne, sondern als "Konstrukteur", der Formen und Funktionen harmonisch vereinte. Diese Herangehensweise unterschied ihn massgeblich von Konkurrenten wie W.O. Bentley, dessen Autos Ettore spöttisch als "die schnellsten Lastwagen der Welt" bezeichnete, weil sie ihm zu schwerfällig und rein funktional erschienen. Für Ettore war das Gewicht der Feind, und die Eleganz war das Ziel.



# Die Gründung und die Molsheim-Ära (1909–1939)



Im Jahr 1909 legte Ettore Bugatti den Grundstein für sein eigenes Unternehmen. Er zog in das elsässische Molsheim, das zu dieser Zeit noch zum Deutschen Kaiserreich gehörte. In einer alten Färberei begann er mit der Produktion seiner ersten eigenen Entwürfe. Es war der Beginn einer Ära, die den Namen Bugatti zur Legende machen sollte.



## Ettore Bugatti: Der “Patron”

Ettore Bugatti war eine charismatische und zugleich eigenwillige Persönlichkeit. In Molsheim wurde er ehrfürchtig “Le Patron” genannt. Er führte sein Werk mit eiserner Disziplin und einem unfehlbaren Gespür für Qualität. Sein Stil war geprägt von einer Mischung aus aristokratischer Eleganz und technischer Innovation. Er trug oft Reitkleidung und einen Bowler-Hut, was seinen Status als Herr über sein kleines Imperium unterstrich.

Die Fabrik in Molsheim war mehr als nur eine Produktionsstätte. Es war ein Ort, an dem Handwerkskunst auf höchstem Niveau zelebriert wurde. Bugatti legte Wert darauf, dass seine Arbeiter nicht nur Mechaniker, sondern Künstler in ihrem Fach waren. Die Motoren wurden ohne Dichtungen zusammengebaut, da die Oberflächen so präzise geschliffen waren, dass sie allein durch den Anpressdruck dicht hielten – ein Beweis für die unglaubliche Fertigungsqualität jener Zeit.



## Der Type 13 und der Erfolg in Brescia

Eines der ersten Modelle, das den Ruf von Bugatti festigte, war der Type 13. Dieses kleine, leichte Auto war eine Sensation. Während andere Hersteller auf grosse, schwere Motoren setzten, bewies Bugatti mit dem Type 13, dass Agilität und ein exzellentes Leistungsgewicht der Schlüssel zum Erfolg waren. Im Jahr 1921 feierte Bugatti einen historischen Vierfachsieg beim Grand Prix der Voiturettes in Brescia. Dieser Erfolg war so bedeutend, dass alle nachfolgenden Modelle mit dem 16-Ventil-Motor den Beinamen “Brescia” erhielten.

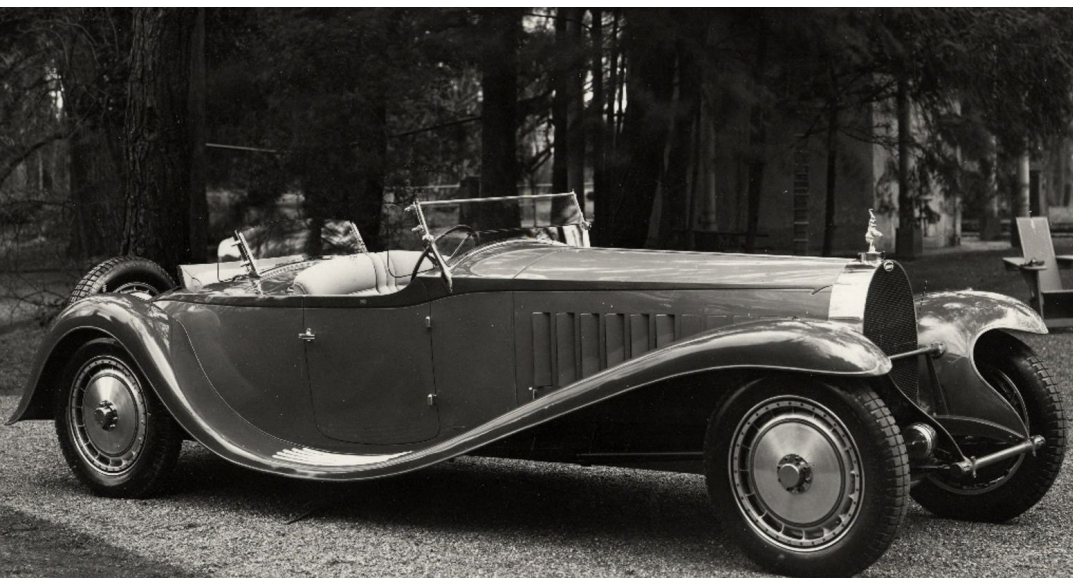
# Der Type 35: Das erfolgreichste Rennauto der Welt

Wenn man von der goldenen Ära Bugattis spricht, kommt man an einem Modell nicht vorbei: dem Type 35. Erschienen im Jahr 1924, gilt er bis heute als eines der erfolgreichsten Rennautos aller Zeiten. Mit über 2.000 Siegen in verschiedenen Wettbewerben dominierte der Type 35 die Rennstrecken der Welt für fast ein Jahrzehnt. Das Design des Type 35 war revolutionär. Die hufeisenförmige Kühlergrill-Form wurde zum unverwechselbaren Markenzeichen. Zudem war der Wagen mit innovativen Aluminium-Gussrädern ausgestattet, die die ungefederten Massen reduzierten und die Kühlung der Bremsen verbesserten. Der Type 35 war nicht nur schnell, sondern auch wunderschön – eine perfekte Verkörperung von Ettore's Vision.



# Der Type 41 Royale: Ein Auto für Könige

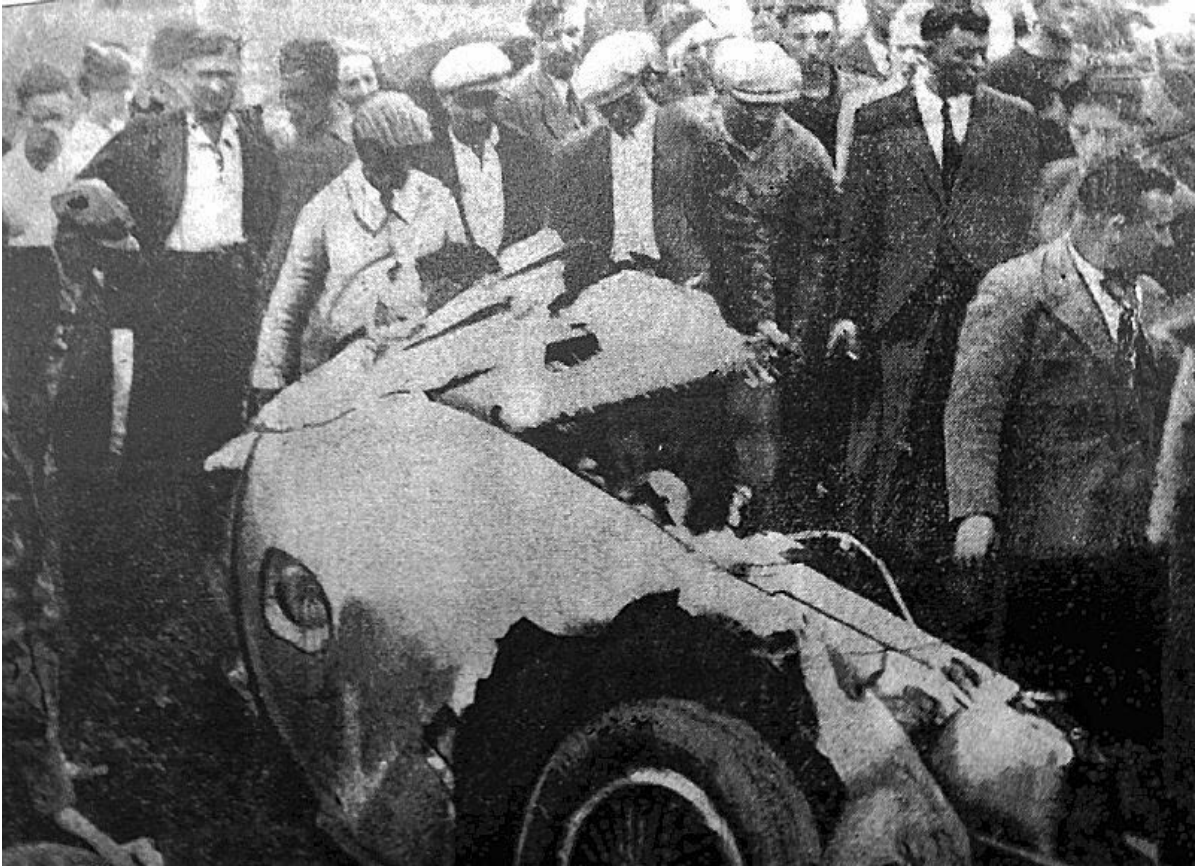
Ettore Bugatti träumte davon, das luxuriöseste Auto der Welt zu bauen – ein Fahrzeug, das selbst die prestigeträchtigsten Modelle von Rolls-Royce oder Hispano-Suiza in den Schatten stellen sollte. Das Ergebnis war der Type 41, besser bekannt als “Royale”. Mit einer Länge von über sechs Metern und einem gewaltigen 12,7-Liter-Reihenachtzylindermotor war der Royale eine Erscheinung von schierer Dekadenz. Doch das Timing für den Royale war denkbar schlecht. Die Weltwirtschaftskrise Ende der 1920er Jahre sorgte dafür, dass die potenziellen Kunden – Könige und Industrielle – plötzlich andere Sorgen hatten. Von den geplanten 25 Exemplaren wurden nur sechs gebaut, und nur drei davon konnten an Kunden verkauft werden. Dennoch bleibt der Royale ein Monument des automobilen Überflusses und ein Beweis für Ettore's kompromisslosen Ehrgeiz.



# Jean Bugatti: Das Genie der nächsten Generation



In den 1930er Jahren trat Ettore's Sohn, Jean Bugatti, immer mehr aus dem Schatten seines Vaters hervor. Jean war ein begnadeter Designer und Ingenieur, der die Marke in die Moderne führte. Während Ettore oft an bewährten, aber teils veralteten. Jeans grösstes Meisterwerk war zweifellos der Type 57. Dieses Modell war nicht nur technisch brillant, sondern bot auch die Basis für einige der schönsten Karosserien der Automobilgeschichte. Der Type 57SC Atlantic, mit seiner markanten genieteten Rückenflosse, gilt heute als eines der wertvollsten Autos der Welt. Jean Bugatti verstand es, die Eleganz der Marke mit einer neuen, fließenden Formsprache zu verbinden, die den Zeitgeist des Art Déco perfekt einfiel. Unter Jeans Leitung feierte Bugatti auch späte Triumphe im Rennsport, insbesondere die Siege beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans in den Jahren 1937 und 1939. Doch die Ära der Familie Bugatti sollte ein jähes und tragisches Ende finden.



## Niedergang und das Ende der ersten Ära (1939–1963)

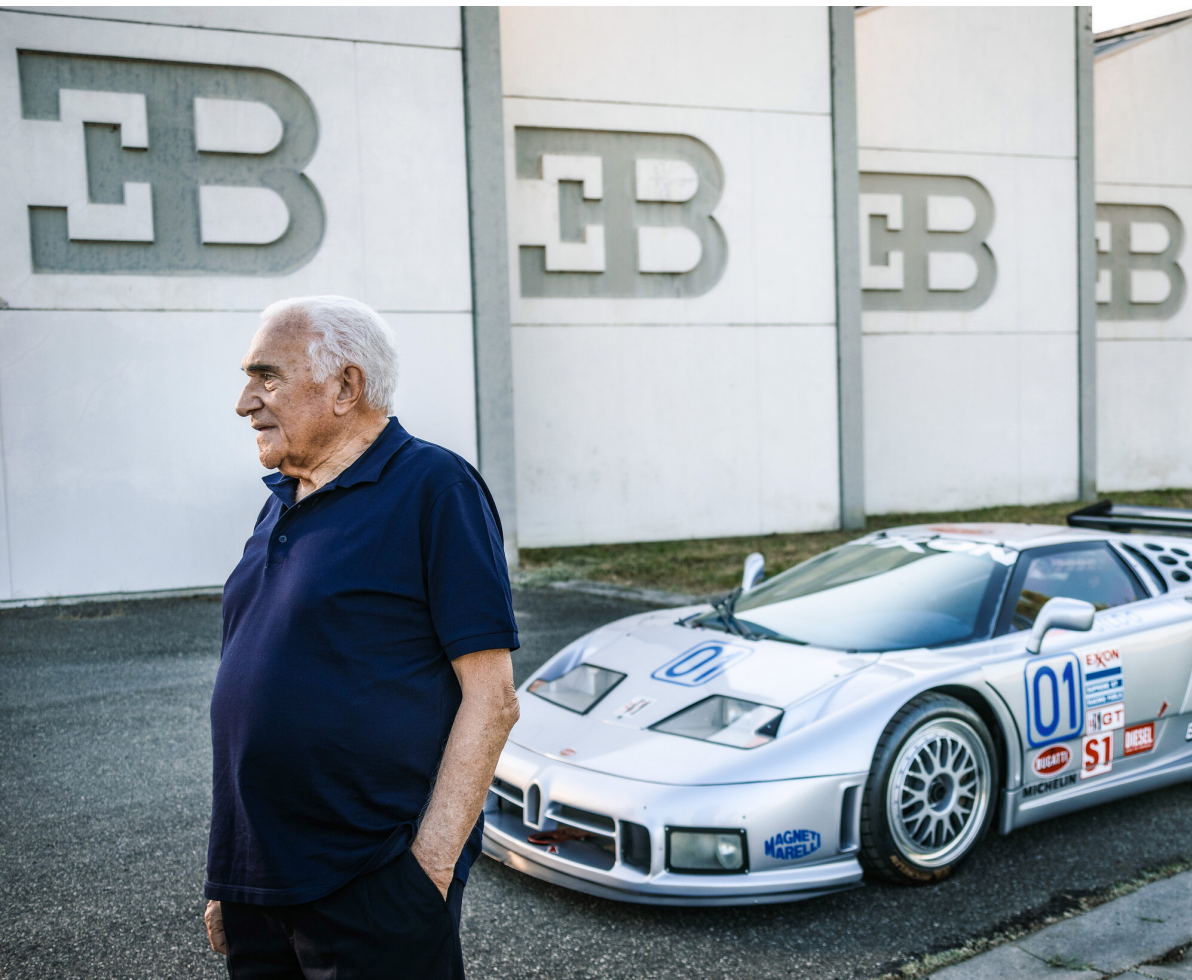
Der 11. August 1939 markiert einen der dunkelsten Tage in der Geschichte von Bugatti. Jean Bugatti, der designierte Nachfolger und kreative Kopf des Unternehmens, verunglückte bei einer Testfahrt mit dem Type 57C "Tank" tödlich. Er war erst 30 Jahre alt. Sein Tod war ein Schock, von dem sich weder sein Vater Ettore noch das Unternehmen jemals vollständig erholen sollten.

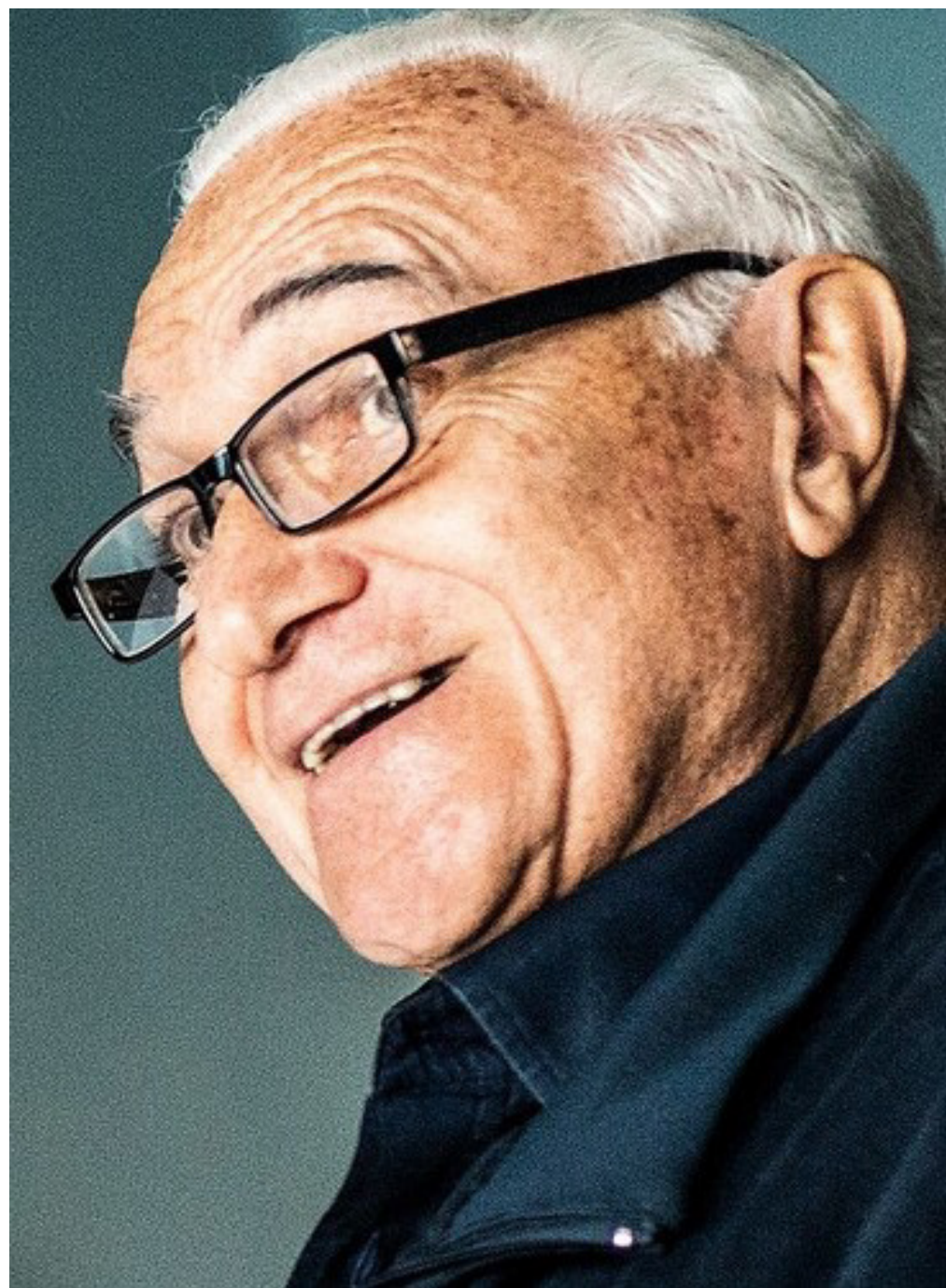
Nur wenige Wochen später brach der Zweite Weltkrieg aus. Die Fabrik in Molsheim wurde von den deutschen Besatzern beschlagnahmt und für die Kriegsproduktion zweckentfremdet. Ettore Bugatti floh nach Paris, wo er versuchte, Pläne für die Zeit nach dem Krieg zu schmieden. Doch die Welt hatte sich verändert. Nach dem Krieg war Frankreich wirtschaftlich am Boden, und der Markt für extrem teure Luxuswagen war praktisch nicht mehr existent.

Ettore Bugatti starb am 21. August 1947 im Alter von 65 Jahren. Ohne die Führung des "Patrons" und ohne das Genie seines Sohnes Jean verlor die Marke ihren Kompass. Es gab zwar Versuche, die Produktion wieder aufzunehmen – etwa mit dem Type 101, der auf dem Fahrgestell des Type 57 basierte –, doch diese blieben erfolglos. Im Jahr 1963 wurde das Unternehmen schliesslich an den Flugzeug- und Rüstungskonzern Hispano-Suiza verkauft. Die Ära der Automobilproduktion in Molsheim schien für immer beendet zu sein.

# Die italienische Renaissance: Romano Artioli (1987–1995)

Fast ein Vierteljahrhundert lang war es still um den Namen Bugatti im Automobilbau. Doch der Mythos lebte weiter. In den 1980er Jahren fasste der italienische Unternehmer und Bugatti-Enthusiast Romano Artioli den kühnen Entschluss, die Marke wiederzubeleben. Er kaufte die Namensrechte und gründete die Bugatti Automobili S.p.A.





# Die “Fabbrica Blu” in Campogalliano



Artioli wollte Bugatti nicht einfach nur zurückbringen; er wollte die Marke neu definieren. Er entschied sich gegen Molsheim und für das italienische “Motor Valley” in der Nähe von Modena, wo auch Ferrari, Lamborghini und Maserati beheimatet sind. In Campogalliano liess er eine Fabrik errichten, die in ihrer Architektur und Ausstattung neue Massstäbe setzte. Die “Fabbrica Blu” (blaue Fabrik) war ein hochmodernes, lichtdurchflutetes Gebäude, das die Exzellenz der Marke widerspiegeln sollte.

# Der EB110: Ein technologisches Manifest

Zum 110. Geburtstag von Ettore Bugatti im Jahr 1991 wurde das erste Modell der neuen Ära vorgestellt: der Bugatti EB110. Der Wagen war eine technologische Sensation. Er verfügte über ein Kohlefaser-Chassis (das erste in einem Serienauto), permanenten Allradantrieb und einen 3,5-Liter-V12-Motor mit fünf Ventilen pro Zylinder und vier Turboladern. Der EB110 war zu seiner Zeit einer der schnellsten und fortschrittlichsten Supersportwagen der Welt. In der Super-Sport-Version (SS) leistete er 611 PS und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von über 350 km/h. Selbst Formel-1-Legende Michael Schumacher war so beeindruckt, dass er sich einen gelben EB110 SS kaufte.



# Der bittere Zusammenbruch

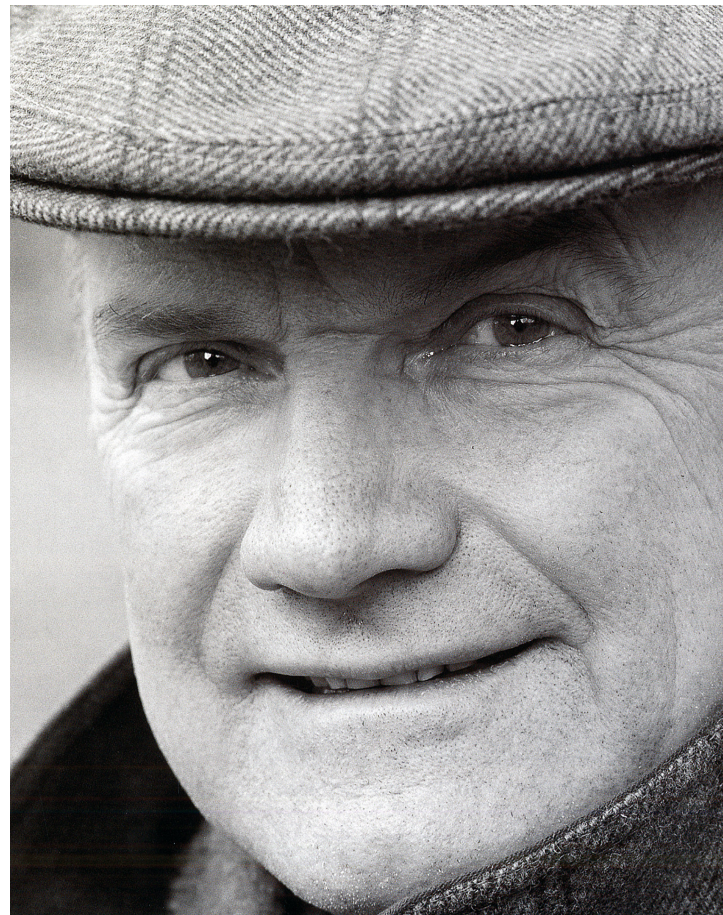
Trotz der technologischen Brillanz des EB110 war das Unternehmen wirtschaftlich instabil. Eine weltweite Rezession, hohe Entwicklungskosten für eine geplante Luxuslimousine (den EB112) und möglicherweise auch Sabotage durch Konkurrenten führten 1995 in den Konkurs. Die Fabrik in Campogalliano wurde geschlossen, und die Träume von Romano Artioli zerplatzten. Doch der EB110 hatte bewiesen, dass der Name Bugatti immer noch die Kraft besass, die Welt in Staunen zu versetzen. Er ebnete den Weg für das nächste Kapitel, das unter der Führung eines der mächtigsten Männer der Automobilindustrie beginnen sollte.

## Die Volkswagen-Ära: Die Ära der Superlative (1998–2021)

Nach dem Scheitern von Romano Artioli schien die Zukunft von Bugatti erneut ungewiss. Doch im Jahr 1998 trat Ferdinand Piëch auf den Plan. Der damalige Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG war bekannt für seine Vorliebe für technologische Herausforderungen und seine Vision, VW zu einem Weltkonzern mit Marken in jedem Segment zu machen. Er kaufte die Namensrechte an Bugatti und brachte die Marke dorthin zurück, wo alles begonnen hatte: nach Molsheim.

### Ferdinand Piëch und die Vision des Unmöglichen

Piëch hatte eine klare Vorstellung davon, was der neue Bugatti sein sollte. Er forderte ein Auto mit mehr als 1.000 PS, einer Höchstgeschwindigkeit von über 400 km/h und einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in weniger als drei Sekunden. Gleichzeitig sollte der Wagen so komfortabel und alltagstauglich sein, dass man mit ihm morgens zur Oper fahren und nachmittags auf der Rennstrecke Rekorde brechen konnte. Viele Ingenieure hielten diese Anforderungen für technisch unmöglich [10].



# Die Entwicklung des Veyron 16.4

Die Entwicklung des Bugatti Veyron 16.4 war eine der grössten Herausforderungen in der Geschichte des Automobilbaus. Das Herzstück war der gewaltige 8,0-Liter-W16-Motor mit vier Turboladern. Die Kühlung dieses Kraftwerks war ein massives Problem; der Veyron benötigte insgesamt zehn Kühler, um die enorme Hitzeentwicklung zu bewältigen. Auch die Reifen mussten von Michelin eigens entwickelt werden, um den extremen Kräften bei über 400 km/h standzuhalten. Nach jahrelanger Entwicklungszeit und zahlreichen Rückschlägen ging der Veyron 2005 schliesslich in Produktion. Er hielt alle Versprechen: 1001 PS, 407 km/h Höchstgeschwindigkeit und ein Design, das die hufeisenförmige Tradition Bugattis modern interpretierte. Der Veyron war nicht nur ein Auto; er war ein technologisches Statement der Volkswagen-Gruppe.



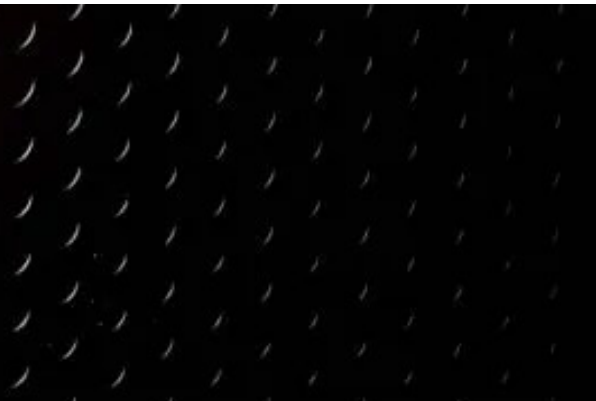
# Der Chiron: Die Perfektionierung des Hypercars

Im Jahr 2016 präsentierte Bugatti den Nachfolger des Veyron: den Chiron. Benannt nach dem legendären Rennfahrer Louis Chiron, war der neue Wagen in jeder Hinsicht eine Weiterentwicklung. Die Leistung wurde auf 1.500 PS gesteigert, und die Höchstgeschwindigkeit wurde elektronisch auf 420 km/h begrenzt (für Strassenreifen). Der Chiron war nicht nur schneller, sondern auch luxuriöser und technisch ausgereifter als der Veyron. Bugatti begann zudem, verstärkt auf exklusive Sondermodelle und "Coachbuilding" zu setzen. Modelle wie der Divo (optimiert für Kurven), der Centodieci (eine Hommage an den EB110) und das Einzelstück "La Voiture Noire" (eine moderne Interpretation des Type 57SC Atlantic) zeigten, dass Bugatti bereit war, die Grenzen der Exklusivität noch weiter zu verschieben.



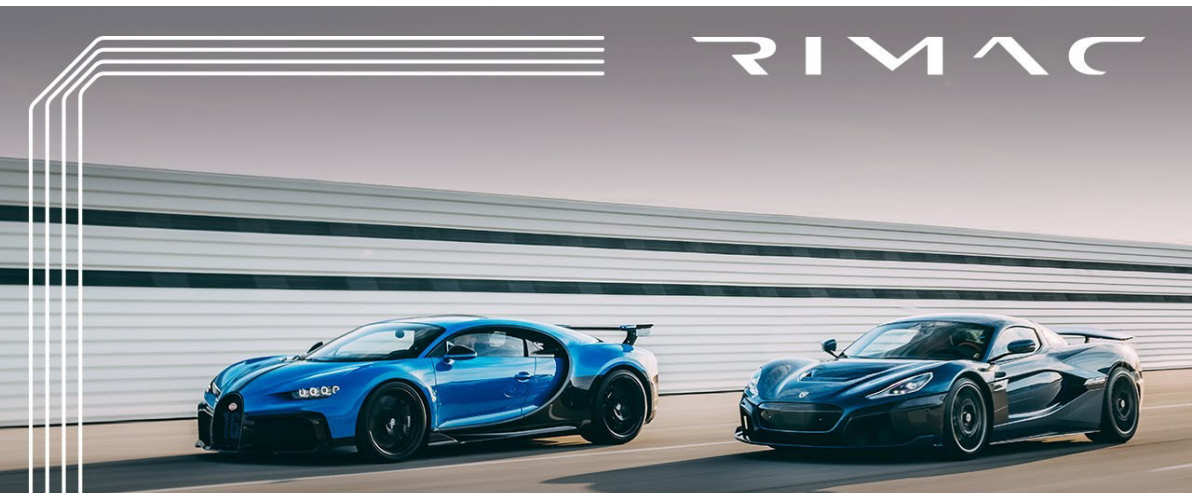
# Rekorde und Meilensteine

Unter der Ära Volkswagen brach Bugatti zahlreiche Weltrekorde. Der Veyron Super Sport wurde 2010 mit 431 km/h zum schnellsten Seriensportwagen der Welt gekürt. Im Jahr 2019 durchbrach der Chiron Super Sport 300+ als erstes Serienauto die magische Grenze von 300 Meilen pro Stunde (ca. 482 km/h) und erreichte eine Geschwindigkeit von 490,48 km/h. Diese Erfolge zementierten den Status von Bugatti als unangefochtener König der Geschwindigkeit. Doch während die Marke auf dem Höhepunkt ihres Ruhms stand, zeichnete sich am Horizont bereits die nächste grosse Veränderung ab.



# Die Zukunft: Bugatti Rimac (2021–heute)

Die Automobilindustrie befindet sich im grössten Umbruch ihrer Geschichte. Die Elektrifizierung ist nicht mehr aufzuhalten, und selbst eine Marke wie Bugatti kann sich diesem Trend nicht entziehen. Im Jahr 2021 kam es zu einer historischen Fusion: Bugatti schloss sich mit dem kroatischen Elektropionier Rimac Automobili zusammen.



## Mate Rimac: Der neue Visionär

Mate Rimac, oft als der “Elon Musk Kroatiens” bezeichnet, übernahm die Führung des neuen Joint Ventures Bugatti Rimac. Für viele war dies eine überraschende Wahl, doch bei näherer Betrachtung ergibt sie Sinn. Rimac hat bewiesen, dass er in der Lage ist, elektrische Antriebstechnologien auf einem Niveau zu entwickeln, das selbst etablierte Hersteller in den Schatten stellt. Gleichzeitig hat er einen tiefen Respekt vor der Geschichte und dem Erbe von Bugatti.

# Der Tourbillon: Eine neue Ära beginnt

Im Jahr 2024 präsentierte Bugatti Rimac das erste Modell der neuen Ära: den Bugatti Tourbillon. Entgegen vieler Erwartungen ist der Tourbillon kein reines Elektroauto. Stattdessen setzt Bugatti auf einen hochdrehenden V16-Saugmotor, der von drei Elektromotoren unterstützt wird. Das Ergebnis ist eine Systemleistung von 1.800 PS. Der Name "Tourbillon" stammt aus der Uhrmacherkunst und steht für höchste Präzision und mechanische Komplexität. Dies spiegelt sich auch im Innenraum wider, der fast vollständig auf digitale Bildschirme verzichtet und stattdessen auf analoge Instrumente setzt, die wie feine Schweizer Uhren gefertigt sind. Der Tourbillon ist ein klares Bekenntnis zur mechanischen Kunstfertigkeit, kombiniert mit modernster Hybridtechnologie.



# Ausblick auf das 21. Jahrhundert

Die Zukunft von Bugatti unter der Leitung von Mate Rimac verspricht eine spannende Mischung aus Tradition und Innovation. Während die Marke weiterhin für extreme Leistung und Luxus stehen wird, wird die Integration von elektrischen Antrieben neue Möglichkeiten eröffnen. Es ist denkbar, dass wir in Zukunft auch rein elektrische Bugattis sehen werden, die die Grenzen der Beschleunigung und Effizienz neu definieren. Eines ist jedoch sicher: Ein Bugatti wird immer ein Bugatti bleiben – ein Fahrzeug, das keine Kompromisse eingeht.

