

# CLASSIC DRIVER

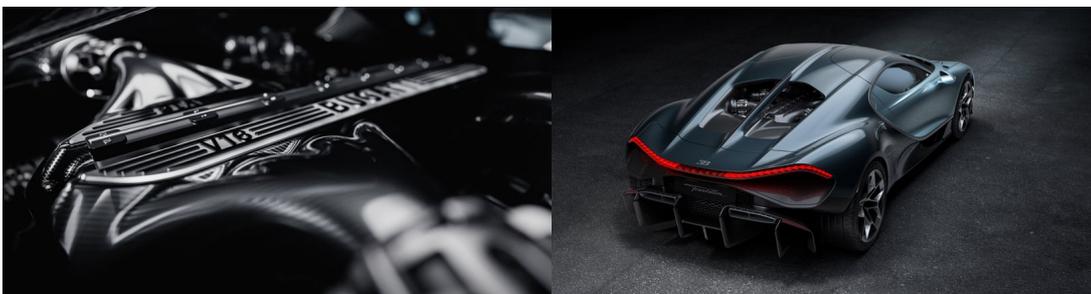
## Der neue Bugatti Tourbillon ist ein V16-Hypercar für die Ewigkeit

### Lead

Der Bugatti Chiron und sein monströser W16 wurden ausgemustert – doch anstatt einen Elektrosporthwagen zu produzieren, hat uns Bugattis neuer CEO Mate Rimac dieses Kunstwerk beschert: Hier ist der Bugatti Tourbillon mit seinem V16-Hybrid.



Wohl kein neues Auto weckt so viele Erwartungen wie ein neuer Bugatti. Denn die Geschichte der Marke ist voller Superlative: Der Bugatti Typ 35 ist das erfolgreichste Grand-Prix-Auto aller Zeiten, während der Typ 57 SC Atlantic zu den teuersten Sammlerautos der Welt zählt. Schon seit der Wiederbelebung der Marke in den 1990er Jahren sorgten Bugattis für Schlagzeilen und weltweite Begehlichkeiten. Die W16-Ära unter der Regie von Volkswagen brachte uns mehrere Supersportler, die um die Krone des schnellsten Serienautos der Welt rangen. Bisher wurde jeder neue Bugatti zu einem technologischen und künstlerischen Maßstab, und heute wird der Nachfolger des Chiron enthüllt – mit einem Chassis der nächsten Generation, völlig neuem Design und einem hochmodernen V16-Hybridantrieb. Messieurs-Dames, hier kommt der brandneue Bugatti Tourbillon!

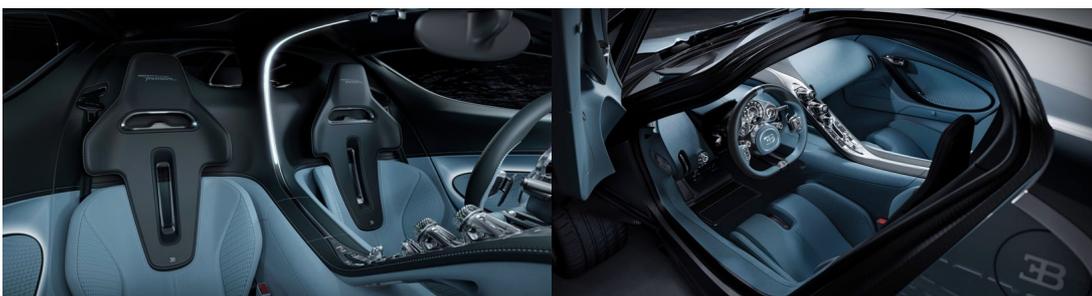


Das Wichtigste zuerst: Lassen Sie uns das wirklich atemberaubende Äußere des Bugatti Tourbillons bewundern. Von vorne betrachtet verfügt der Tourbillon über größere, aggressivere Fronteinlässe, die zweifellos durch den gewaltigen 8,3-Liter-V16-Motor notwendig sind, doch dazu später mehr. Während der Hufeisengrill das Markenzeichen von Molsheim ist, haben sich die Designern von Bugatti direkt vom Typ 35 inspirieren lassen, bei dem die gesamte Gestaltung des Autos von der Form des Kühlergrills bestimmt wurde.



Weitere Einflüsse kommen von einem anderen großen Bugatti, dem Typ 57SC Atlantic, bei dem das S für „Surbaissé“ oder „abgesenkt“ steht. Dementsprechend hat der Tourbillon eine niedrigere Dachlinie, Frontfläche und Fahrposition sowie die ikonische zentrale Wirbelsäule des 57SC, welche die Windschutzscheibe des Tourbillon teilt. Von der Seite betrachtet, verläuft die Bugatti-Linie jetzt schärfer um den Türrahmen und betont das aggressive Seitenprofil des Tourbillon.

Es ist auch klar, dass viele Titanen der W16-Ära die DNA mit diesem neuesten Bugatti-Hypercar teilen. Hinweise auf den Centodieci sind in den Scheinwerfern des Tourbillon und in den „fliegenden Kotflügeln“ zu erkennen, die die Luft unter den Scheinwerfern hindurch und in die seitlichen Einlässe leiten. Wenn Sie schließlich nach hinten blicken, werden Sie feststellen, dass die Rücklichter des Tourbillon denen des einzigartigen La Voiture Noire sehr ähnlich sind, während der Diffusor dank einer neu gestalteten hinteren Crashstruktur vergrößert wurde. Insgesamt handelt es sich um ein äußerst imposantes Automobil, das seiner Rolle als König der Automobile mehr als gerecht wird.

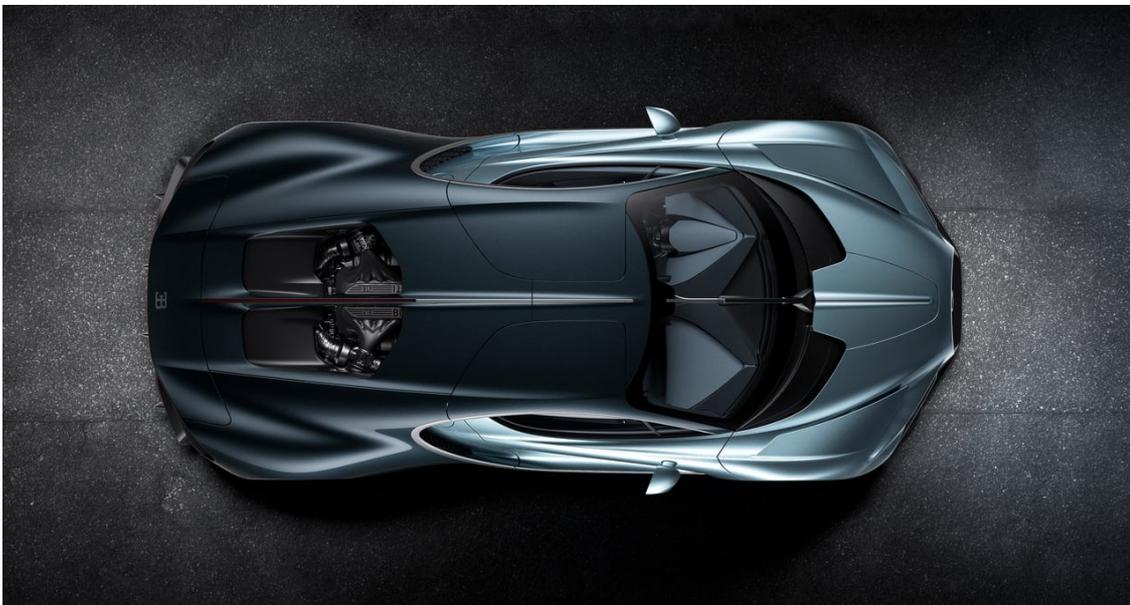


Was einen jedoch wirklich ergreift, ist das Interieur. Auf Knopfdruck öffnen sich die modernen, elektrisch betätigten Flügeltüren und geben den Blick frei auf eine Fülle von Karbonfasern, Leder, Titan und Billet-Aluminium. Die Sitze des Tourbillon sind an der Karbonwanne befestigt, um den Platz im Innenraum zu maximieren, während der einzige Bildschirm im Cockpit im Armaturenbrett verborgen bleibt, bis er wirklich benötigt wird. Den Höhepunkt erblickt man jedoch erst, wenn man Platz genommen hat: Als

mechanisches Glanzstück präsentiert der Bugatti Tourbillon das spektakulärste Kombiinstrument, das je gebaut wurde.



Das Wunderwerk wurde mit der Expertise Schweizer Uhrmacher entworfen und gebaut und besteht aus mehr als 600 Teilen aus Titan, Saphir und Rubin, die mit Toleranzen von bis zu 5 Mikrometern zusammengesetzt wurden. Dieses mechanische Juwel erinnert an das Tourbillon, von dem dieser neue Bugatti seinen Namen hat – eine Uhrmacherefindung, die 1801 von dem in der Schweiz geborenen Genie Abraham-Louis Breguet entwickelt wurde, um die Auswirkungen der Schwerkraft auszugleichen. Es ist eine Technik, die selbst 200 Jahre später noch immer nicht verbessert wurde. Bugatti gibt an, dass die mechanische Zeitlosigkeit dieser Erfindung der Kern der Philosophie hinter dem Tourbillon war. So wie die Bugatti Type 35 heute Concours-Rasen auf der ganzen Welt schmücken, soll der Bugatti Tourbillon noch in einem Jahrhundert dasselbe tun.



Bugatti ist so begeistert vom Kombiinstrument des Tourbillon, dass sie das Lenkrad so gestaltet haben, dass es sich um das Instrument dreht, während es an seiner Stelle fixiert bleibt – eine Konstruktion, die als Lenkrad mit fester Nabe bekannt ist und in der Vergangenheit gelegentlich von anderen französischen Autoherstellern verwendet wurde, jedoch nie mit diesem Maß an Luxus und Handwerkskunst. Weitere Highlights des Innenraums sind die Aluminiumakzente, die alle aus einem einzigen Metallblock

gefräst sind, während das Kristallglas, das die Schalter schmückt, die speziell entwickelten, komplexen Mechanismen, die sich darunter verbergen, zur Schau stellen soll. Sogar das Audiosystem verblüfft: Der Bugatti Tourbillon verzichtet auf herkömmliche Lautsprecher und setzt stattdessen auf Exciter, die Paneele im gesamten Auto in Lautsprecher verwandeln.



Unserer Meinung nach hätte der Tourbillon sein Soundsystem jedoch auf dem Werkstattboden zurücklassen können, denn hinter dem Fahrer sitzt ein ganzes V16-Orchester. Der in Zusammenarbeit mit Cosworth entwickelte, gigantische 8,3-Liter-Saugmotor leistet 1.000 PS und dreht bis 9.000 U/min, wiegt dabei aber nur 252 kg. Dann sind da noch die Elektromotoren, die dem Ansturm weitere 800 PS hinzufügen und dem Tourbillon helfen, deutlich über 400 km/h auf eine noch nicht genannte Höchstgeschwindigkeit zu beschleunigen. Als Hybrid ist der Tourbillon mit einer 25-kWh-800-V-Batterie ausgestattet, die eine rein elektrische Reichweite von 37 Meilen ermöglicht – wahrscheinlich um zu verhindern, dass städtische Strukturen unter dem monströsen Brüllen des V16 zusammenbrechen.



Insgesamt ist klar, dass Bugatti bei der Entwicklung des Nachfolgers des Chiron nichts verschwiegen hat, auch nicht beim Preis, der bei 3,8 Millionen Euro beginnt. Es werden nur 250 Exemplare gebaut, die ersten Auslieferungen werden für 2026 erwartet. Zum Abschluss sei noch dieses Zitat des Mannes erwähnt, der für dieses Meisterwerk verantwortlich ist, nämlich Mate Rimac: „Ja, es ist verrückt, einen neuen V16-Motor zu bauen und ein echtes Kombiinstrument aus Schweizer Uhrmacherkunst mit 3D-gedruckten Aufhängungsteilen und einer Mittelkonsole aus Kristallglas zu haben. Aber es ist das, was Ettore getan hätte, und es ist das, was einen Bugatti unvergleichlich und zeitlos macht. Ohne diese Art von Ehrgeiz könnte man vielleicht einen großartigen Hypersportwagen bauen, aber man würde keine Ikone für die Ewigkeit erschaffen.“

## Galerie













































