MOLSHEIM
28.10.2019

ANDY WALLACE — TRAUMJOB BUGATTI TESTFAHRER



Le Mans-Gewinner Andy Wallace testet seit 2011 Bugatti Modelle und schult Kunden

Verspiegelte Sonnenbrille, breites Grinsen. Wenn Andy Wallace morgens zur Arbeit kommt, hat er stets gute Laune. Der ehemalige Le-Mans-Gewinner testet Bugatti-Fahrzeuge wie den Chiron[1] und fährt regelmäßig Prototypen. Der Brite stellte außerdem vor ein paar Tagen mit dem Chiron den Weltrekord für Höchstgeschwindigkeiten auf und fuhr als Erster überhaupt mit einem Serienauto mehr als 300 Meilen pro Stunde.
Wenn Andy Wallace in einen neuen Chiron einsteigt, stellt er zuerst Sitz und Lenkrad auf seine Größe ein, drückt anschließend den Startknopf am Lenkrad. Etwa fünf Minuten benötigt der Chiron, um richtig warm zu werden. Erst wenn die Reifen eine Temperatur von 25 Grad haben,

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

bieten sie optimale Traktion. „Nur so haben wir vollen Grip, können die 1.600 Newtonmeter Drehmoment auf die Straße bringen."

Der Brite muss es wissen: Seit 2011 testet er Bugatti-Fahrzeuge, führt Kunden an die Grenzen der Fahrphysik. Über 100.000 Kilometer hat er bereits mit den Luxus-Supersportwagen aus Molsheim zurückgelegt, auf rund 30 verschiedenen Veyron, Chiron[1], Divo[2] und einigen Versuchsträgern und sowie Rekordfahrzeugen. Er kennt die Hypersportwagen, die Feinheiten, die Raffinessen und die Besonderheiten. „Ich sorge dafür, dass die erste Fahrt mit dem Auto absolut sicher ist, dass sich die Kunden direkt wohlfühlen", sagt er.

EIN PROFI DURCH UND DURCH

Der 58-jährige Testfahrer ist ein Profi durch und durch. Mehr als 30 Jahre lang griff er als Rennfahrer ins Lenkrad. Beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans und Daytona startete er jeweils 21 Mal, wobei er den Langstreckenklassiker einmal, Daytona dreimal gewann. Das 12-Stunden-Rennen in Sebring fuhr er 19 Mal, zweimal siegte er. Wallace ist ein Mann der Langstrecke — mit einem sensiblen Gasfuß. Seit 2006 coacht er andere Fahrer auf ihren Autos, gibt sein Wissen und Können weiter und unterstützt Bugatti-Entwickler bei ihrer Arbeit.

Schon 1986 knüpfte er in der Formel 3 Kontakt zum Motorenhersteller Volkswagen, fuhr später Rennwagen von Audi und Bentley, unter anderem in Le Mans. Als 2011 Bugatti Automobiles S.A.S. einen offiziellen Testfahrer sucht, erinnern sich ehemalige Renningenieure an den zuverlässigen, zurückhaltenden und präzisen Fahrer Andy Wallace. „Eigentlich dachte ich, dass ich nach meiner Rennfahrer-Karriere nicht mehr in leistungsstarken Fahrzeugen sitzen würde. Aber dann kam Bugatti mit einem Angebot, dass ich nicht ablehnen konnte", schmunzelt Andy Wallace. Denn Chiron und Divo sind in fast allen Bereichen stärker und schneller als seine damaligen Rennwagen.

Für ihn ist es ein Privileg, regelmäßig die Modelle von Bugatti zu fahren. „Seit ich fünf Jahre alt bin, bin ich verrückt nach Autos. Mit acht Jahren sah ich mein erstes Autorennen, anschließend fuhr ich 33 Jahre Rennen. Und jetzt habe ich die Möglichkeit, so tolle Autos zu fahren, mit dieser unvergleichbaren Beschleunigungskraft, eingebettet in einem wahren Luxusauto. Als Rennfahrer liebe ich natürlich die Geschwindigkeit, die Querkräfte", sagt er. Dazu komme noch der schöne Produktionsort in Molsheim und die nette Mannschaft. Jeder Tag in Molsheim sei für ihn ein Vergnügen.

Wallace liebt die Hypersportwagen, die zwar mehr Leistung als seine Rennwagen haben, aber doch so anders sind. „Die Beschleunigung eines Chiron ist mit nichts anderem vergleichbar. Von 0 auf 100 km/h rennt der Chiron in 2,4 Sekunden, bis 200 km/h vergehen keine 6,1 Sekunden und bis 300 km/h nur 13,1 Sekunden. Dazwischen gibt es kein Leistungsloch, die totale Überraschung", sagt Wallace. Die Beschleunigung testet er auf der Start- und Landebahn des Flughafens Colmar in der Nähe von Molsheim oder auf einem Hochgeschwindigkeitsoval im niedersächsischen Ehra-Lessien. Dort, wo er auch den Geschwindigkeitsrekord brach.

TESTFAHRTEN FÜHREN DURCHS ELSASS ODER ÜBER RENNSTRECKEN

Keine Woche gleicht der anderen. Meist organisiert Wallace die Testfahrten für Kunden, demonstriert ihnen das Auto, führt sie über schöne Strecken durch das Elsass. Soll es hauptsächlich um Performance für den über 420 km/h schnelle Hypersportwagen gehen, mietet er eine Rennstrecke wie Le Castellet in Frankreich an. Dort können Kunden richtig Gas geben, bis zu 370 km/h schnell fahren. „Es geht bei Bugatti aber nicht um die reine Geschwindigkeit, obwohl wir vor kurzem mit 490,484 km/h den Geschwindigkeitsrekord gebrochen haben und als erster Hersteller überhaupt schneller als 300 Meilen in der Stunde gefahren sind. Der Chiron kann mehr als nur schnell fahren. Er ist kein Rennwagen, sondern ein komfortabler Luxus-Supersportwagen, der sehr, sehr schnell ist", sagt Wallace. Er genießt sogar die Fahrt auf dem Beifahrersitz.

Viele der Bugatti-Kunden besitzen noch weitere Supersportwagen. Der Chiron mit seinen 1.500 PS markiert dabei die Speerspitze der Leistung. Aber nicht nur das. „Die Kunden merken bereits beim Einsteigen, dass Bugatti Luxusautos in Vollendung herstellt. Beim Fahren sind die meisten erstaunt, dass die Modelle einfach und komfortabel zu handhaben sind", sagt Wallace. Zuerst komme die Achtung, die Ehrfurcht vor so viel Leistung. Dann folgt der Genuss der Beschleunigung, des Luxus, der Verarbeitung und Qualität des Autos.

„Wenn du einen Bugatti zum ersten Mal siehst, fallen dir zuerst das Design und die Qualität auf. Erst wenn du dich intensiv mit den Fahrzeugen beschäftigst, siehst du auch die fantastischen Teile, die Ingenieursleistung, wie die Strebe zwischen Motor und Getriebe", sagt er. Neben der Leistung begeistert ihn der aufgeräumte, stark reduzierte Innenraum. „Keine überflüssigen Knöpfe, Schalter oder Displays lenken den Fahrer ab — und dennoch erhält er alle wichtigen Informationen. Das ist purer Luxus", sagt er.

An Bugatti-Fahrzeugen begeistern ihn neben der Leistung und der Geschwindigkeit vor allem die Technik und Neuentwicklungen. „Chiron und Divo mit ihren 8,0 Liter großen 16-Zylinder-Motoren und vier Turboladern sind einzigartig in der Automobilgeschichte", sagt er. Aber auch historische Fahrzeuge wie der Bugatti Type 35 von 1925 gefallen ihm. „Zur damaligen Zeit zeigte der Type 35, was technisch alles möglich war. Ein Meisterstück", sagt er.

Im Vergleich zum Bugatti Veyron (2005-2015) bietet der seit 2016 gebaute Chiron nicht nur deutlich mehr Leistung, sondern auch mehr Traktion und Assistenzsysteme. „Der Veyron war schon eine Klasse für sich, fährt sich heute noch toll. Beim Chiron wurden alle Baugruppen nochmals verbessert", sagt er. So reagiere die Stabilitätskontrolle schneller, das volle Drehmoment des Motors von 1.600 Newtonmeter wird selbst im ersten Gang auf die Straße übertragen. „Der Abtrieb des Chiron wurde deutlich erhöht, das Fahrwerk bügelt alle Straßenunebenheiten schnell aus. Es gibt so gut wie keine Wankbewegung und die Bremsen packen noch heftiger. Dabei fährt sich der Chiron sehr einfach", ist er immer wieder erstaunt.

Den größten Unterschied zwischen einem Rennwagen und einem Bugatti sieht er im Luxus. Rennwagen müssen lediglich auf der Rennstrecke ihre Performance abrufen, ein Bugatti muss auch für den Alltag komfortabel genug sein. „Immer wenn ich die Tür schließe, denke ich, was für ein toller Job: Ich sitze im besten Auto der Welt, wie fantastisch ist das denn?", fragt er sich selbst, schiebt die verspiegelte Sonnenbrille zurecht und gibt Gas.

Pressekontakt

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

[1] 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