

BUGATTI CHIRON PUR SPORT — EINE RUNDE IM NEUEN HYPERSPORTWAGEN



„Ich will gar nicht mehr aussteigen.“ — Mit Sven Bohnhorst auf dem Bilster Berg.

Das Heck geht leicht in den kontrollierten Drift, die Reifen fangen an zu quietschen. Sven Bohnhorst reagiert blitzschnell, lenkt kurz gegen und bleibt weiter auf dem Gaspedal. Im Drift. Und grinst.

Der Ingenieur arbeitet als Ingenieur für Fahrwerksabstimmung bei Bugatti und testet den neuen Chiron Pur Sport¹ im fahrdynamischen Grenzbereich. Um ihn weiter zu verbessern und um das Fahrwerk, die Lenkung und Dämpfer noch präziser und feiner abzustimmen. Er setzt da an, wo es um feine Nuancen und kleinste Details geht. Die im Einzelnen zwar kaum wahrnehmbar sind, später für den Kunden jedoch das vollständige Bild eines perfekten Fahrgefühls vermitteln sollen. Nach wochenlanger Zwangspause wegen der COVID-19-Pandemie darf er mit seinen

Kollegen seit Anfang Mai den neuen Chiron Pur Sport endlich wieder auf einer Rundstrecke testen.

„Die Strecke am Bilster Berg mit ihrer ganz eigenen 3-D-Topografie ist anspruchsvoll und verlangt viel Konzentration. Es ist eine technische Strecke, mit variierenden Radien, schnellen und langsamen Passagen sowie starken Wellen. Eine echte Herausforderung für uns Fahrwerksentwickler“, erklärt Sven Bohnhorst. Der Streckenverlauf geht rauf und runter, macht den Chiron Pur Sport an manchen Stellen leichter und drückt ihn in Senken mit viel Kompression in die Federn. Für die Feinabstimmung an Fahrwerk, Sicherheitssystemen, Getriebe und Schaltung ist das ideal. Hier können die Ingenieure den Chiron Pur Sport bis an seine Grenzen testen. Dafür besonders geeignet: das neue Fahrprogramm ESC-Sport+. Damit können geübte Fahrer den Chiron Pur Sport auf Rundstrecken erstmals viel leichter in kontrollierte Drifts mit größerem Driftwinkel bewegen, das Heck mit dem Gaspedal steuern, bevor das ESC den Hypersportwagen einbremst. Damit wird der Chiron Pur Sport ein extremes Chiron²-Derivat am anderen Ende des Performance-Spektrums, ein sehr fahraktives und kurvenhungriges Modell. Eines, das den Grenzbereich weiter nach außen schiebt, sich dennoch sehr gut und vorhersehbar kontrollieren lässt. Zielgenau und präzise.

„Die Kombination aus kompromisslos-sportlich und härter ausgelegtem Fahrwerk, neuen Reifen mit weicherer, auf Querdynamik abgestimmter Gummimischung und der kürzeren Getriebeübersetzung lässt den Chiron Pur Sport aus allen Kurven blitzschnell und sicher herausmanövrieren. Ein unglaubliches Fahrgefühl, das für viel Adrenalin sorgt“, schwärmt Sven Bohnhorst. Der neue Hypersportwagen fährt sich noch deutlich straffer, sportlicher und direkter als der Chiron. Er bietet mehr Grip, untersteuert weniger und bietet selbst in schnellen Kurvenkombinationen ein neutrales Fahrverhalten. „Das ist ein Auto für den Fahrer, für all diejenigen mit Benzin im Blut. Ich will gar nicht mehr aussteigen“, freut sich Sven Bohnhorst

Obwohl Bugatti sonst auf längeren Strecken wie dem Handlingskurs in Nardo oder auf der Nürburgring-Nordschleife testet, fühlt sich Sven Bohnhorst auf dem Bilster Berg wohl: 9 Rechtskurven, 10 Linkskurven. 44 Kuppen und Wannen. 20 Prozent Steigung und 26 Prozent Gefälle mit einem Höhenunterschied von 70 Metern auf 4.207 Meter Länge. Um sich den Streckenverlauf einzuprägen, hat der Ingenieur nur ein paar Runden benötigt. „Ich weiß mittlerweile genau, wie ich den Kurs fahren muss. Dadurch, dass der Pur Sport ein so sicheres Fahrgefühl vermittelt, ist es einfach, sich die Besonderheiten der Strecke einzuprägen“, sagt Sven Bohnhorst. Als Antrieb dient der 8,0-Liter-W16-Motor mit 1.500 PS und 1.600 Newtonmeter Drehmoment. Bei den Testfahrten geht es den Ingenieuren nicht primär um Rundenzeiten, sondern darum, dass sich der Chiron Pur Sport auch in extremen Situationen perfekt fährt und vor allem den Kunden ein deutlich wahrnehmbareres, pureres Fahrvergnügen bereitet. „Wir befinden uns mit der Entwicklung nah an unseren gesteckten Zielen, der Chiron Pur Sport fährt sich selbst auf einem so engen Handlingskurs sehr präzise und extrem agil“, erklärt Sven Bohnhorst.

Immer und immer wieder dreht er zusammen mit seinen Fahrwerkskollegen Runden, meist zunächst eine Warm-up-Runde, dann zwei schnelle Runden und zum Schluss eine Cool-Down-Runde. Diese Vorgehensweise bietet abhängig von der Aufgabenstellung einen reproduzierbaren Fahreindruck und macht eine objektive Bewertung bei Kombination aller Fahrmodi und Systeme möglich. Eine herausfordernde Aufgabe.

Bei den schnellen Fahrten achtet Bohnhorst auf das gesamte Fahrverhalten, aber auch auf Reaktionen von Lenkung, Dämpfern, anderen Fahrwerkssystemen wie Schlupfregelung und Allrad sowie auf das Zusammenspiel von grundlegenden Fahrwerkskomponenten wie

Federraten, Stabilisatoren und Reifen. „Die Reifen sind letzten Endes das entscheidende Bauteil, das das Auto mit der Straße als einziger Kontakt zum Boden verbindet. Wir Fahrwerks-Ingenieure müssen in der Kombination aus Kraftübertragung in Längs- und Querrichtung die optimale Einstellung finden“, sagt Bohnhorst. Er achtet auf Eigenschaften wie Temperatur, Verschleiß bei weicherem Reifen und ein sauberes Tragbild. Auch die Reaktion des gesamten Fahrzeugs, der Lenkung, ob sie zum Beispiel eine präzise Rückmeldung bietet, fließen in die Entwicklung mit ein. Wie gut ist der Schlupf an den Hinterrädern, ist dieser mit dem Gaspedal kontrollierbar, liegt das Auto homogen und stimmig auf der Straße? Sven Bohnhorst achtet darauf, wie der Chiron Pur Sport über Kuppe und in Senken bei starken Kompressionen reagiert, dass das Fahrwerk auf keinen Fall durchschlägt oder das Heck zu weit herausdriftet. „Das Schöne am Chiron Pur Sport ist, dass er permanent sensible Rückmeldung gibt. „Er fährt sich auch durch das Zusammenspiel von mechanisch feinst justierter Grundabstimmung extrem kontrollierbar und wird ergänzt durch das Zusammenspiel mit den elektronischen Regelsystemen, so dass keine unvorhersehbaren Ereignisse eintreten“, erklärt er. Entscheidend bei der Entwicklung ist die perfekt abgestimmte Mechanik, so dass die Elektronik nur im äußersten Notfall als Regelsystem eingreift. „Dadurch entsteht ein natürliches, sehr kraftvolles Fahrverhalten und kein künstliches. Es ist mir wichtig, dass ich das Auto fahre und nicht umgekehrt“, stellt Bohnhorst fest.

Anschließend werden die Daten aus dem Computer ausgelesen und diskutiert. „Die Fahrwerks-abstimmung muss nicht nur mir gefallen, sondern auch allen anderen Kollegen. Nur wenn wir alle zum gleichen Urteil kommen, ist der Chiron Pur Sport perfekt abgestimmt. Das finale Ergebnis ist ganz klar das Ergebnis von Teamwork – und das Fahrerlebnis für den Kunden liegt immer im Fokus“, sagt Sven Bohnhorst. Herausgekommen ist ein völlig neues Fahrkonzept innerhalb der Chiron-Familie. „Der Chiron Pur Sport wird all diejenigen Kunden begeistern, die Spaß am dynamischen Fahren haben. Mit dem neuen Modell lassen sich Kurven noch länger ausreizen, bis an die Grenze des physisch Machbaren“, erklärt Sven Bohnhorst. „Der Pur Sport fährt sich noch einmal deutlich schneller, performanter und sicherer in engen Straßen mit vielen Kurven.“

Zwar waren dafür tiefgreifende und aufwändige technische Änderungen nötig, diese haben sich jedoch gelohnt: der Chiron Pur Sport bietet ein einzigartiges, pures Fahrerlebnis, das auf der Strecke direkt erlebbar ist. Und das bald auch für die Kunden: Der Bugatti Chiron Pur Sport ist ab sofort bestellbar. Die Produktion des auf 60 Stück limitierten Derivats beginnt in der zweiten Jahreshälfte 2020. Der Netto-Preis liegt bei drei Millionen Euro.

Pressekontakt

Nicole Auger

Head of Marketing and Communications

nicole.auger@bugatti.com

¹ Chiron Pur Sport: WLTP Kraftstoffverbrauch, l/100 km: Niedrigphase 44,56 / Mittelphase 24,80 / Hochphase 21,29 / Höchstphase 21,57 / kombiniert 25,19; CO₂-Emission kombiniert, g/km: 571,64; Effizienzklasse: G