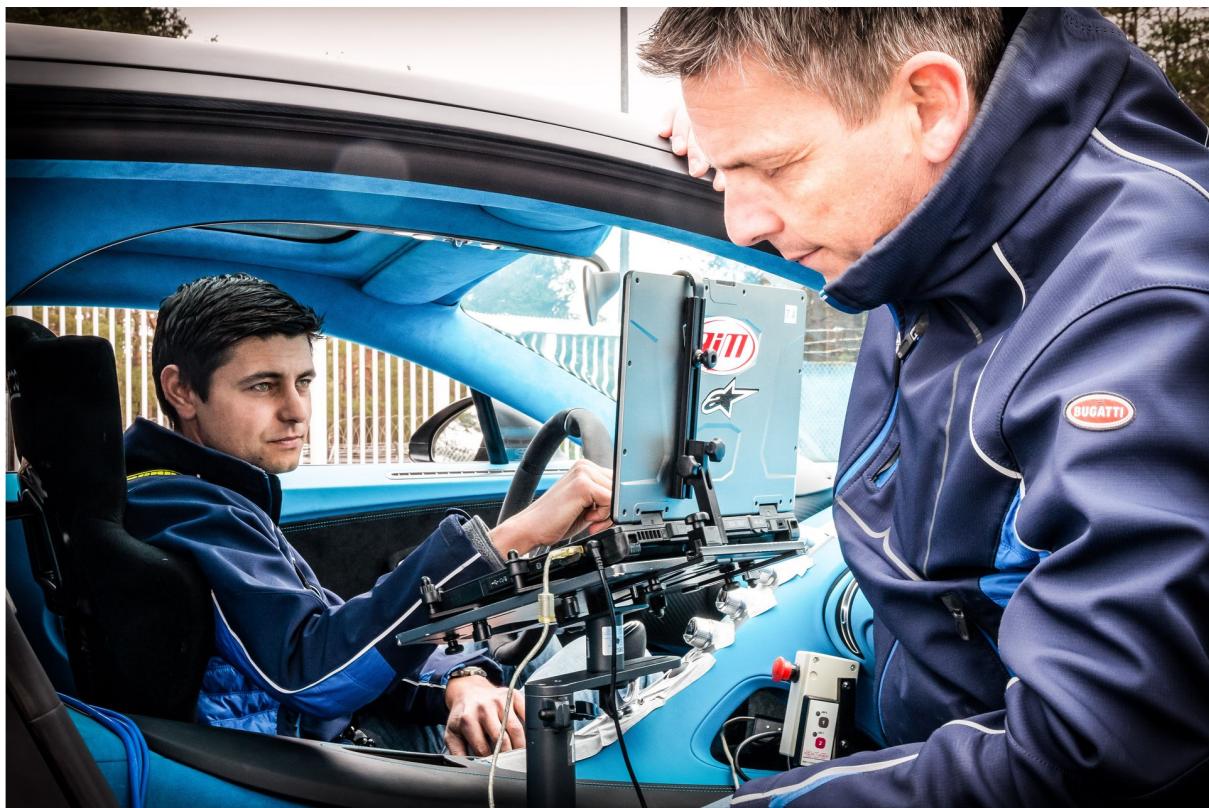


# BUGATTI IM HOMEOFFICE

## FAHRZEUGENTWICKLUNG LÄUFT WEITER



**Auch im Lockdown entwickelt Bugatti weiter an seinen Hypersportwagen**

Bugatti pausiert die Produktion seiner Fahrzeuge wie Chiron<sup>1</sup> und Divo<sup>2</sup> in Molsheim. Dennoch arbeiten viele Mitarbeiter weiter, im Homeoffice und unter Berücksichtigung der Empfehlungen der jeweiligen Behörden, internationaler Experten und Maßnahmen der Regierungen. Lars Fischer, Leiter Fahrwerkversuch und Applikation bei Bugatti und Sven Bohnhorst, Ingenieur für Fahrwerksabstimmung, testen weiter an den außergewöhnlichen Hypersportwagen aus Molsheim.

Der 48-jährige Ingenieur Fischer arbeitet seit 2011 bei Bugatti und verantwortet die Versuchsabteilung. „Auch wenn wir derzeit nicht im Büro arbeiten, entwickeln wir die Fahrzeuge ständig weiter, fahren etliche Kilometer in Prüfgeländen und auf öffentlichen Straßen. Wir sind deshalb noch im Zeitplan“, sagt er. Dennoch gebe es einige Unterschiede im Vergleich zum sonstigen Tagesablauf. „Derzeit stimmen wir uns jeden Morgen ab, welche Applikationen wir in den nächsten zwei Tagen testen wollen, können so schnell auf neue Situationen reagieren. Sonst planen wir wochenweise unsere Aufgaben im Voraus“, sagt er. Da die Ingenieure direkt mit und an den Bugatti-Fahrzeugen wie Chiron und Divo arbeiten, sind sie auf andere Teams und Prüfgelände angewiesen. „Wir müssen immer schauen, wie die anderen Mitarbeiter im Einsatz sind und ob sich eventuelle gesetzliche Bestimmungen geändert haben“, erklärt Fischer. Wenn es keine Möglichkeit zu den Test- und Versuchsfahrten auf Straßen gibt, arbeiten die Ingenieure dank moderner und weit entwickelter digitaler Arbeitsprozesse zu Hause an ihren Berechnungs- und Simulationsmodellen. Die Kommunikation über Skype sei zwar eine Umstellung, funktioniere aber bisher gut.

## TESTFAHRTEN DERZEIT NUR ALLEINE IM HYPERSPORTWAGEN

„Normalerweise arbeiten immer zwei Ingenieure bei einer Versuchsfahrt im Chiron oder Divo, um nach einem festgelegten Katalog die Versuche zu fahren und gleich in einem Computer zu speichern“, erklärt Sven Bohnhorst. Der 31-Jährige ist seit 2014 Spezialist für Lenkungs- und Dämpfer-Abstimmung und hat unter anderem das Rekordfahrzeug Bugatti Chiron Super Sport 300+ mitentwickelt. „Da wir immer den empfohlenen Sicherheitsabstand zu Kollegen einhalten, das in einem Auto aber nicht möglich ist, fahren wir derzeit allein“, sagt er. So muss er zum Ändern bestimmter Versuchsparameter nun extra anhalten, um den Computer zu bedienen. Da es auf einigen Prüfgeländen aber nur wenige Haltepunkte gibt, kostet die Abstimmung mehr Zeit – bis zu 30 Prozent. „Die ermittelten Daten sind aber genauso exakt wie sonst auch“, sagt er. Derzeit arbeiten die Ingenieure in verschiedenen Schichten abwechselnd mit drei Fahrzeugen, sitzen bis zu sieben Stunden im Auto, um so zusätzlich die aktuell geltenden Arbeitsschutzzvorschriften einzuhalten. Doch auch wenn es konzentrierte Arbeit bedeutet, macht es Spaß. „Bei einem solchen Hypersportwagen wie dem Chiron mit 1.500 PS mitzuwirken, ist jeden Tag eine tolle Aufgabe, die mich mit Stolz erfüllt und der ich gerne nachgehe“, sagt Bohnhorst.

## ENTWICKLUNGSSARBEIT IST TEAMARBEIT

Allerdings fehle ihm der persönliche und direkte Austausch mit den anderen Experten. „Wir besprechen meist das oftmals subjektive Fahrverhalten und suchen gemeinsam im Team nach besseren Lösungen. Derzeit müssen wir uns mit schriftlichen Zusammenfassungen zufrieden geben“, erklärt Bohnhorst. Auch Lars Fischer setzt bei seiner Arbeit sonst auf den persönlichen und visuellen Kontakt. „Über Telefonkonferenzen lassen sich zwar viele Dinge erklären, aber bei komplexen Themen ist eine Face-to-Face-Kommunikation direkt im Auto einfacher“, sagt Fischer. Um die Beurteilung der Mitarbeiter seines Teams besser nachvollziehen zu können, fährt er sonst bei finalen Abstimmungen mit – derzeit fährt er alleine.

Noch testet Bugatti seine Fahrzeuge auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke in Ehra-Lessien und auf öffentlichen Straßen. Auch Fahrten zum Nürburgring oder dem Bilster Berg sind möglich, so lange sie die Dauer eines Arbeitstages nicht überschreiten – Übernachtungen in Hotels

sind aktuell aus Sicherheitsgründen nicht möglich. Ebenso wie Testfahrten in Südalitalien oder Frankreich, dem Heimatland von Bugatti. „Diese Tests sind aber weiter wichtig und deshalb hoffen wir, dass wir nach den Beschränkungen schnell wieder in Südeuropa fahren dürfen“, erklärt Bohnhorst. Da die längeren Dienstreisen derzeit ausbleiben, hat er nun Zeit und Muße an seinem historischen Porsche 911 Carrera zu schrauben. „Meine kleine Werkstatt ist ein toller Rückzugsort, um Energie zu tanken“, erklärt Bohnhorst. Er freut sich aber schon jetzt mit dem gesamten Team wieder am Fahrzeug zu arbeiten, zu zweit im Auto zu sitzen, um einen möglichst hohen Kundennutzen zu erzielen. Damit der Kontakt nicht abreißt, trifft sich Sven Bohnhorst abends gerne online zu einer schnellen Fahrt per Rennsimulator-Videospiel. Was er fährt? „Natürlich einen Bugatti. Was denn sonst?“

---

<sup>2</sup> Chiron: WLTP Kraftstoffverbrauch, l/100 km: Niedrigphase 44,6 / Mittelphase 24,8 / Hochphase 21,3 / Höchstphase 21,6 / kombiniert 25,2; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert, g/km: 572; Effizienzklasse: G

<sup>2</sup> Divo: WLTP Kraftstoffverbrauch, l/100 km: Niedrigphase 43,3 / Mittelphase 22,2 / Hochphase 18,0 / Höchstphase 18,3 / kombiniert 22,3; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert, g/km: 506; Effizienzklasse: G