

# DER CHIRON PUR SPORT BEI ABSTIMMUNGSFAHRTEN AUF DER TESTSTRECKE



## Bugatti-Ingenieure geben exklusiven Einblick in ihre Entwicklungsarbeiten.

Ein tiefes Bollern dringt aus der Kurve, gefolgt von einem lauten Fauchen. Auf die Start-Ziel-Gerade biegt ein schwarzer Bugatti Chiron Pur Sport<sup>1</sup>, schießt kurz danach unter Volllast an den Boxen vorbei — und verschwindet hinter der nächsten Kurve. Schnell, gewaltig und spektakulär.

Bugatti-Ingenieure können nach Wochen des Covid-19-Lockdowns endlich wieder den Hypersportwagen auf einer Rundstrecke testen. „Für die Entwicklung ist das entscheidend, weil wir den Chiron Pur Sport auf maximale Performance und Querdynamik abstimmen. Die Runden auf Teststrecken sind dabei unglaublich wichtig“, sagt Stefan Ellrott, Entwicklungs-Chef bei Bugatti. Wichtig für die Feinabstimmungen von Fahrwerk, Handling,

Dämpferregelung, Lenkung, Reifenausnutzung, Getriebe und die Erprobung aller neuen Motorkomponenten. Auch der Gesamtfahrzeugeindruck bei allen Lastzuständen und Geschwindigkeiten wird bei den Tests immer und immer wieder überprüft und feinjustiert „Mit dem Chiron Pur Sport verfolgen wir einen extremeren und radikaleren Entwicklungsansatz. Er ist das perfekte Auto für all diejenigen Fahrer, die es reizt, Kurven bis an ihre Grenzen auszufahren und die sich mit der Straße verbunden fühlen wollen“, erklärt Ellrott. Die Philosophie hinter dem Pur Sport steht im Einklang mit der des Firmengründers Ettore Bugatti, der schon damals großen Wert darauf gelegt hat, für jeden Zweck ein spezielles Fahrzeug zu kreieren.

## ANSPRUCHSVOLLE STRECKE

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. Der Bilster Berg ist eine Rundstrecke inmitten des Teutoburger Waldes — und an drei Tagen im Mai die Versuchsstrecke für den neuen Chiron Pur Sport. Unter Beachtung der lokalen gesetzlichen Verordnungen fahren die Ingenieure mit Sicherheitshelm und feuerfester Bekleidung. Sie müssen innerhalb kürzester Zeit genaue Daten ermitteln, analysieren und die Ergebnisse wieder im Fahrzeug umsetzen. Acht Ingenieure, darunter Entwicklungs-Chef Stefan Ellrott und Jachin Schwalbe, Leiter Fahrwerkentwicklung, spulen ihre Testkilometer auf zwei seriennahen Pur Sport Prototypen ab. Ein reduziertes Team, um alle aktuellen Sicherheitsvorschriften zu erfüllen und die Gesundheit der Mitarbeiter nicht zu gefährden.

Nach ein paar schnellen Runden kommen die Fahrzeuge wieder in die Box. Aus den Radhäusern steigt warme Luft empor, der 16-Zylinder brabbelt ruhig im Standgas. Daten werden ausgelesen, Reifen gewechselt. Mehrere Sätze Michelin-Pilot-Sport-Cup-2-R-Reifen warten in der Box im Fahrerlager auf ihren Einsatz, die Schlagschrauber der drei Mechaniker brummen unentwegt. „Es ist ein straffes Programm, das wir geplant haben. Aber wir nutzten jeden Tag, um den Pur Sport weiter abzustimmen. Bei der herausfordernden, dreidimensionalen Topografie und der gut gesicherten Strecke mit den großen Auslaufzonen können wir den Pur Sport bis an seine physikalischen Grenzen bewegen“, sagt Stefan Ellrott.

## NEUES FAHRWERK VERLANGT UMFANGREICHE ABSTIMMUNG

Immer wieder stehen die Ingenieure in ihren feuerfesten Rennanzügen mit Sicherheitsabstand zusammen, beugen sich über ihre Laptops mit den Zahlenkolonnen und diskutieren die Werte. Neben dem neuen, deutlich strafferen Fahrwerk mit geändertem Sturz, neuentwickelten Reifen und kürzer übersetztem Getriebe müssen sie auch den Motor mit Turbolader und Sicherheitskomponenten neu abstimmen. „Jedes System muss für sich alleine, aber natürlich auch in Verbindung mit dem gesamten Fahrzeug perfekt funktionieren. Und zwar bei allen Geschwindigkeiten und Bewegungen“, erklärt Jachin Schwalbe. Vor allem der neue Fahrmodus. Mit dem Fahrprogramm ESC-Sport+ können geübte Fahrer auf Rennstrecken erstmals den Chiron leicht in kontrollierte Drifts bewegen, das Heck mit dem Gaspedal steuern, bevor das ESC den Hypersportwagen einbremst. „Das macht selbst unseren Ingenieuren, die den Chiron sehr gut kennen, so viel Spaß, dass sie gar nicht mehr aus dem Auto aussteigen wollen. Der Chiron Pur Sport macht einen zum besseren Fahrer“, erklärt Jachin Schwalbe.

Die flache Front mit dem dynamischen Design und der massive Heckflügel zeigen sofort, dass der Hypersportwagen nach Kurven giert. Zur Optik passen die technischen Daten: Rund 50 Kilogramm hat der Pur Sport im Vergleich zum Chiron<sup>2</sup> an Gewicht verloren, der Abtrieb hat sich erhöht und das Fahrwerk ist straff, agil und auf anspruchsvollste Straßen mit unterschiedlichen Kurven abgestimmt. Dazu kommt ein neu entwickeltes Getriebe mit einer 15 Prozent kürzeren Gangübersetzung und Anhebung der Höchstdrehzahl. „Der W16-Motor mit 1.500 PS und 1.600 Newtonmeter Drehmoment dreht nun gefühlt noch schneller hoch und sorgt für ein deutlich wahrnehmbareres und emotionaleres Fahrverhalten“, sagt Stefan Ellrott. Die Gänge peitschen bei Volllast ultraschnell durch das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe.

„Dank der starken Sturzneigung des Fahrwerks, den weichen, noch besser haftenden Michelin-Reifen und des gewaltigen Heckflügels beschleunigt der Pur Sport noch brutaler aus Kurven heraus. Es ist einfach ein pure, kompromisslose Fahrmaschine“, sagt Jachin Schwalbe begeistert. So beschleunigt der Chiron Pur Sport im 6. Gang von 60 auf 120 km/h fast drei Sekunden schneller als der schon extrem schnellen Chiron. Insgesamt liegen die Elastizitätswerte um 40 Prozent über denen des Chiron. Bugatti beginnt mit der Produktion des auf 60 Stück limitierten Chiron Pur Sport in der zweiten Jahreshälfte 2020. Der Netto-Preis liegt bei 3 Millionen Euro.

In den nächsten Wochen werden weitere Tests auf Rennstrecken folgen, darunter auf der berühmten Nürburgring-Nordschleife mit ihrer 20,83 Kilometer langen Berg- und Talfahrt. Auch dort wird es lauten: testen, testen, testen. Bis alle Komponenten perfekt aufeinander abgestimmt sind und der Chiron Pur Sport die größtmögliche Performance bietet. Und Bugatti Kunden, die den Chiron Pur Sport bereits bestellt haben, ihn bald endlich selbst erleben können.

---

<sup>1</sup> Chiron Pur Sport: 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