DER NEUE BUGATTI HEISST CHIRON — WELTPREMIERE IN GENF 2016



Der nächste Bugatti heißt Chiron. Namensgeber ist Louis Chiron, einer der legendärsten Rennfahrer aller Zeiten, der in den 1920er und 1930er Jahren beinahe alle bedeutenden Großen Preise für die Marke einfuhr und wie kein anderer Pilot eng mit der Geschichte Bugattis verknüpft ist.
Die Weltpremiere des neuen Supersportwagens aus dem französischen Molsheim ist für den 86. Internationalen Automobil-Salon in Genf 2016 geplant. Mit dem Chiron wird Bugatti weiterhin den leistungsstärksten, schnellsten, luxuriösesten und exklusivsten SerienSupersportwagen der Welt bauen. Der Bugatti Chiron[1] wird derzeit ausgewählten Kunden gezeigt. Die Resonanz ist hervorragend, über 100 Bestellungen liegen bereits vor.

„Das Lastenheft für den Chiron lässt sich in einem Satz zusammenfassen und ist damit wahrscheinlich das kürzeste, das es je in der Automobilwelt gab: Wir machen das Beste spürbar besser", sagt Wolfgang Dürheimer, Präsident Bugatti Automobiles S.A.S. „Der Chiron

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

wird in jeder Hinsicht neue Maßstäbe setzen. Wir werden weiterhin den leistungsstärksten, schnellsten, luxuriösesten und exklusivsten Serien-Supersportwagen der Welt bauen. Das ist der Anspruch Bugattis und unserer Kunden.''

„Mit Louis Chiron haben wir einen würdigen Namensgeber in der Geschichte unserer Marke gefunden'', so Dürheimer weiter. „Der Name des besten Rennfahrers und erfolgreichsten Bugatti-Piloten seiner Zeit für den besten Supersportwagen von heute — das ist die perfekte Verbindung.''

Derzeit befindet sich der Chiron in der finalen Testphase. Eine Reihe von Prototypen ist auf verschiedenen Kontinenten unterwegs, um dort unter den verschiedensten Straßen- und Klimabedingungen bis ins kleinste Detail abgestimmt zu werden. Kein anderer SerienSupersportwagen dieses Kalibers durchläuft ein derart strenges und aufwändiges Testprogramm.

Gleichzeitig läuft die Vorvermarktung des Chiron, für die Bugatti ausgewählte Kunden zu privaten Previews in den wichtigsten Märkten der Marke einlädt. „Die Resonanz unserer Kunden auf den Chiron ist großartig'', so der Bugatti-Präsident. „Unser Auftragsbuch ist bereits gut gefüllt. Über 100 Kunden haben den Chiron bereits bestellt. Und das, obwohl sie noch keine Gelegenheit hatten, die fantastischen Fahreigenschaften dieses Supersportwagens zu erleben.''

Lydie Barre-Chiron, Nachfahrin und Biographin Louis Chirons, besuchte kürzlich den Bugatti Unternehmenssitz in Molsheim, um den Wagen, der den Namen ihres berühmten Vorfahrens tragen wird, zu begutachten. „Der Chiron ist ein moderner Supersportwagen, der auf Anhieb als ein Bugatti zu erkennen ist'', so Lydie Barre-Chiron. „Er sieht großartig aus, einfach prachtvoll. Bereits am Design lässt sich erahnen, dass der Wagen sehr kraftvoll und sehr schnell sein wird. Ich bin mir sicher, dass Louis Chiron heute stolz darauf wäre, dass ein so außergewöhnlicher Sportwagen seinen Namen trägt und noch dazu eine Marke repräsentiert, mit der er seine größten Erfolge verbindet.''

Hinweis: Ein Interview mit Lydie Barre-Chiron ist dieser Pressemitteilung beigefügt. Bildmaterial steht in unserer Pressedatenbank im Internet unter dem folgenden Link zur Verfügung:

www.bugatti.com/press Nutzerkennung: press Passwort: bugatti

ANSPRECHPARTNER FÜR MEDIENANFRAGEN:

Manuela Höhne Head of Communications Bugatti Automobiles S.A.S. Tel.: +49 5361 9 15508 Mobil: +49 1525 888 9167 E-Mail: manuela.hoehne@bugatti.com

Marie-Louise Fritz Communications Bugatti Automobiles S.A.S. Tel: +49 5361 9 15513 Mobil: +49 152 577 054 58 E-Mail: marie-louise.fritz@bugatti.com

LOUIS CHIRON — LEBEN UND KARRIERE

Louis Alexandre Chiron wurde am 3. August 1899 in Monte Carlo geboren. Der Monegasse zählte zu den erfolgreichsten Rennfahrern seiner Zeit. Kein anderer Fahrer ist so eng mit dem

Namen Bugatti verknüpft wie Chiron, kein anderer steht für die schier unzähligen Erfolge auf den Rennwagen aus dem Elsass. Er startete in seiner Karriere für viele Marken, aber seine bedeutendste Zeit hatte Chiron im Cockpit von Bugatti-Rennwagen.

Als Sohn des Maître des Hôtel de Paris in Monaco verlor er im frühesten Kindesalter seine Mutter, weshalb er zunächst einige Zeit bei seinem Großvater, einem Winzer aus der Provence, aufwuchs. Bei einem Besuch am Arbeitsplatz seines Vaters fiel Louis einer kinderlosen russischen Adligen auf, die sich fortan des Jungen annahm und dessen Bildung förderte. Beim Chauffeur seiner Wohltäterin lernte Chiron als 15-Jähriger das Autofahren — eine Fähigkeit, die ihm während des 1. Weltkrieges dazu verhalf, Chauffeur für den Generalstab und Marschälle wie Pétain und Foch im Hauptquartier der Französischen Armee zu werden.

Nach Kriegsende arbeitete Chiron als Autohändler und gründete mit William Charles Grover in Nizza einen Garagenbetrieb mit Verkaufsraum und Werkstatt. Die beiden knüpften Kontakt zu Ernest Friderich, einem ehemaligen Rennfahrer, der seit 1924 Bugatti-Händler in Nizza war. Sowohl Grover, später unter dem Pseudonym „Williams" selbst erfolgreicher Rennfahrer, als auch Chiron wurden von Friderich an den Rennsport herangeführt. Chiron überführte zunächst für Friderich Bugattis aus dem Werk in Molsheim an die Côte d'Azur. Diese Touren erwiesen sich als gutes Training und verhalfen Chiron überdies zur Bekanntschaft mit Ettore Bugatti.

In der Folgezeit feierte Chiron im Typ Brescia bereits erste Erfolge bei zahlreichen südfranzösischen Bergrennen. 1925 gewann er als Privatfahrer in einem Bugatti Typ 30 eine Reihe von Rennen und feierte den Abschluss der Saison als Champion des Motor-Clubs Nizza.

Kurze Zeit später lernte er Alice „Baby" Hoffmann-Trobeck kennen, die mit Alfred Hofmann, Erbe des Pharma-Konzerns Hoffmann-La Roche, verheiratet war. Dieser war vom fahrerischen Können des Nachwuchsrennfahrers so angetan, dass er ihm für die Saison 1926 einen Typ 35 kaufte — einen der erfolgreichsten Rennwagen aller Zeiten. Dies besiegelte endgültig die Rennkarriere des talentierten Monegassen. Weitere bedeutende Siege sorgten dann dafür, dass der Name Chiron zum Synonym für die Marke Bugatti wurde. Louis Chiron gewann im gleichen Jahr sein erstes bedeutendes Rundstreckenrennen, den Grand Prix von Comminges sowie diverse Bergrennen. 1927 ging er mit einem Typ 35 B, einer leistungsgesteigerten Variante, an den Start. Damit sicherte er sich nicht nur den Großen Preis des Automobil-Clubs von Frankreich, sondern auch die Aufmerksamkeit von Ettore Bugatti höchstpersönlich.

1928 wurde der inzwischen 29-Jährige die Nummer Eins im Werksteam von Bugatti. Chiron gewann im Typ 35C ein Dutzend Rennen, unter anderem in Rom, Reims, San Sebastian sowie den Großen Preis von Europa in Monza. Auch in den kommenden vier Jahren blieb Chiron der Bugatti-Star. 1929 fuhr er praktisch jedes Wochenende Rennen mit verschiedensten Bugatti-Modellen und siegte in dem Jahr sogar beim Schweizer Klausenrennen, dem seinerzeit schwersten Bergrennen. 1930 wiederholte er diesen Triumph in Bugattis legendärem 16-Zylinder Typ 45. 1931 brachte Bugatti den vielversprechenden Typ 51 an den Start, und Chiron triumphierte als erster und bis heute einziger Monegasse beim Großen Preis von Monaco. Er stand auf dem Höhepunkt seiner Karriere und galt zu dieser Zeit als bester Rennfahrer der Welt. 1933 verließ Chiron das Unternehmen und gründete mit Rudolf Caracciola die private Renngemeinschaft „CC", die nach Caracciolas Unfall in Monaco im gleichen Jahr jedoch schnell wieder zerbrach. Er wechselte daraufhin zur Scuderia Ferrari und Mercedes — jedoch ohne große Erfolge. Nach dem Zweiten Weltkrieg gewann er noch zweimal den Großen Preis von Frankreich.

Seinen letzten Grand Prix fuhr er 1955 in Monaco als fast 56-Jähriger, womit er bis heute der älteste Fahrer ist, der jemals an einem Formel Eins-Rennen teilgenommen hat. Danach wurde Chiron von Fürst Rainier III. gebeten, für die beiden großen Motorsportereignisse des Fürstentums, die Rallye Monte-Carlo und den Grand Prix von Monaco, als Renndirektor tätig zu werden. Dieser Aufgabe kam Chiron bis kurz vor seinem Tode am 22. Juni 1979 in Monte Carlo nach.

INTERVIEW MIT LYDIE BARRE-CHIRON

Es begann mit einer Hausarbeit für die Schule. Lydie Barre-Chiron war gerade einmal 15 Jahre jung, als sie begann, sich mit dem Leben ihres berühmten Vorfahren, des Rennfahrers Louis Chiron, zu beschäftigen. Das war damals — vor etwa dreißig Jahren — sogar ein Thema für die französische Presse. Heute lebt die vierfache Mutter mit ihrer Familie bei Poitiers. Sie schreibt an einem Buch über Louis Chiron, das im nächsten Jahr veröffentlicht werden soll. Bugatti traf Lydie Barre-Chiron in Molsheim. Als die 46-Jährige im Atelier den Prototypen des neuen Bugatti Chiron das erste Mal sieht und auf dem Fahrersitz Platz nimmt, gibt es Tränen der Rührung.

WIE SIND SIE AUF DIE IDEE GEKOMMEN, NACHFORSCHUNGEN ÜBER LOUIS CHIRON ANZUSTELLEN?

Wir sollten im Französischunterricht einen Aufsatz zum Thema „Was ist Deine Leidenschaft?“ schreiben. Da habe ich an Louis Chiron gedacht, von dem mir mein Urgroßonkel und mein Großvater oft erzählt hatten, aber keine Details über ihn wussten. In der besagten Schulstunde erinnerte ich mich an sie und entschied, jetzt loszulegen und seine Geschichte aufzuschreiben. Mein Französischlehrer schrieb unter meinen Aufsatz: ‚Sehr interessant, hast Du Unterlagen darüber?‘. Und ich habe ihm geantwortet: ‚Noch nicht, aber ich bekomme sie!‘ So fing alles an. Ich habe Fürst Rainier von Monaco angeschrieben, Louis Chiron war Monegasse, und viele Zeitzeugen kontaktiert. Zuerst lief alles etwas schleppend, weil viele eine 15-Jährige nicht so richtig ernst nahmen. Aber ich habe immer an meinen guten Stern geglaubt, und ich hatte Recht. Schließlich half mir mein junges Alter sogar, denn so habe ich viele damals noch lebende Zeitzeugen sprechen können, und die waren angetan von der Tatsache, dass ein junges Mädchen so viel Herzblut in ein solches Projekt legte.

MIT WEM HABEN SIE GESPROCHEN?

Mit ehemaligen Rennfahrern. René Dreyfus zum Beispiel, der in New York lebte und den ich 1987 traf, als er zu Besuch in Frankreich war. Für mich ist er der wichtigste Zeitzeuge, denn er war ja der Nachfolger Louis Chirons als Werksfahrer bei Bugatti. Und beide waren sehr enge Freunde. Ich habe auch Robert Aumaître getroffen, Louis Chirons Mechaniker bei Bugatti. Und ich habe mit Maurice Trintignant telefoniert, der den letzten Rennsieg für Bugatti überhaupt eingefahren hat. Ich habe unzählige wundervolle Briefe mit vielen Ermutigungen erhalten. René Dreyfus beglückwünschte mich und sagte mir, dass Louis Chiron stolz auf meine Arbeit wäre. Für mich wurde es zur Leidenschaft, über diesen Mann zu sprechen, der von vielen ‚Botschafter des Automobils‘ genannt wurde.

WELCHES BILD HATTEN SIE VON LOUIS CHIRON NACH ALL DEN GESPRÄCHEN? WAS FÜR EIN MENSCH WAR ER?

Er war ein Mensch mit Ecken und Kanten. Er sah sehr gut aus. Er war groß, elegant, ein Charmeur. Seinen Charme setzte er auch bei den Frauen ein. Die Frauen liebten ihn sehr. Er hat immer gelächelt, er lachte gern, er liebte das Leben.

HAT ER NIE GEHEIRATET?

Er war sehr lange mit Alice „Baby" Hoffmann zusammen. Sie war älter als er, und als sie ihn verlassen hatte, hatte er beschlossen, eine Jüngere zu heiraten. Dann hat er ein Mitglied der Familie von Toulo de Graffenried geheiratet. Louis Chiron hatte keine Kinder. Seine bedingungslose Leidenschaft galt dem Rennsport. Er lebte für das Automobil. Dem hat er alles untergeordnet.

WIE WAR DAS VERHÄLTNIS ZWISCHEN LOUIS CHIRON UND ETTORE BUGATTI?

In den 1920er Jahren fuhren die Rennfahrer ihre privaten Fahrzeuge. Chiron fuhr Bergrennen. Ettore Bugatti wurde auf ihn aufmerksam und hat ihn als Werksfahrer engagiert. Louis Chiron bewunderte Ettore Bugatti sehr. Sie waren auf derselben Wellenlänge, wie man heute sagt. Präzision, Respekt und Perfektion waren die Werte, die beide verbanden. Sie hatten ein sehr gutes Verhältnis. Das zu Meo Costantini, dem Leiter des Werkteams damals, war offenbar nicht so gut. Sowohl Chiron als auch Costantini waren sehr starke Charaktere, und Chiron hatte oft einen eigenen Kopf. Das endete im Streit, und Chiron verließ deshalb auch Bugatti. Das ändert aber nichts an der Tatsache, dass Louis Chiron die erfolgreichste Zeit seiner Rennkarriere bei Bugatti verbrachte und er der Marke immer verbunden blieb.

HATTE LOUIS CHIRON EINEN LIEBLINGS-BUGATTI?

Den Typ 51 mochte er sehr. Aber generell war immer das schnellste Modell sein Liebling. (lacht)

WELCHE RENNEN MOCHTE ER AM LIEBSTEN, BERGRENNEN ODER RUNDSTRECKENRENNEN? ER FUHR JA BEIDES SEHR ERFOLGREICH.

Sein Herz schlug auf jeden Fall für die Rennstrecke von Monaco, aber er hat auch die Targa Florio sehr geliebt. Das war für René Dreyfus die schwierigste Rennstrecke. Dort hat Chiron Elizabeth Junek respektieren gelernt. Sie wurde von den anderen Rennfahrern der „weibliche" Chiron genannt. Frauen fuhren damals nicht dieselben Distanzen wie die Männer. Außer Elizabeth Junek. Sie war, wie Louis Chiron, groß und elegant und sehr extrovertiert und selbstbewusst. Beide respektierten sich gegenseitig sehr. Aber um auf ihre Frage zurückzukommen, für Louis Chiron war auch der Nürburgring eine große Herausforderung. Er war sehr stolz auf seinen

Sieg dort im Jahr 1929. Im gleichen Jahr fuhr er den Indianapolis 500 — als erster Franzose überhaupt.

LOUIS CHIRON IST JA DER EINZIGE MONEGASSE, DER DEN GROSSEN PREIS VON MONACO GEWONNEN HAT.

Richtig, und auf diesen Sieg 1931 war er sehr stolz. Aber wussten Sie, dass er nicht nur ein exzellenter Rennfahrer war, sondern überhaupt ein sehr sportlicher Mann? Er trank nicht, er rauchte nicht - keine Exzesse. Um sich körperlich in Form zu halten, fuhr er Ski und Fahrrad in dem berühmten Club "Treize à la douzaine".

HAT ER SICH ALS PRIVATER AUTOFAHRER AN DIE REGELN IM STRASSENVERKEHR GEHALTEN?

Ja, er war ein besonnener Fahrer. Er hat sogar einmal in einer Zeitschrift geschrieben, dass man sich an die Vorschriften im Straßenverkehr halten und Gesetzeshüter respektieren müsse. Manchmal sei es besser, jemandem die Vorfahrt zu lassen, selbst wenn man sie nicht habe, schrieb er. Man nannte ihn auch den „Gentleman Driver". Andere Spitzname waren „Louis, der Gutmütige". In Mexiko war er der „Cavaliero de la pista". Er wurde auch „Monsieur Louis" genannt oder „Der alte Louis", so aber niemals in seiner Gegenwart. (Sie lacht) Er war ein großer Patriot. Er sang auf allen Breitengraden, in allen Ländern die „Marseillaise".

STIMMT ES, DASS MAN IHN AUCH „ALTER FUCHS" NANNTE?

Ja, es waren die Deutschen, die ihn so genannt hatten, weil er mal ein Testrennen mit einer deutlich schnelleren Zeit beendete als alle anderen. Die deutschen Rennteams verbrachten daraufhin die ganze Nacht damit, ihre Fahrzeuge für das Rennen am nächsten Tag zu optimieren, um so schnell wie er zu sein. Am nächsten Tag waren sie todmüde und er fit wie immer. Am Ende stellte sich heraus, dass er während des Testrennens eine Abkürzung genommen hatte. Er war ein ganz schöner Schelm. Gewonnen hat er das Rennen am Ende aber doch nicht.

AUF VIELEN RENNFOTOS TRÄGT ER DAS GLEICHE HALSTUCH. WAR DAS SO ETWAS WIE EIN TALISMAN?

Ja, das war rot mit weißen Pünktchen und stammt aus seiner Zeit bei Bugatti. Es musste bei jedem Rennen dabei sein. Und seine Rennkleidung musste immer strahlend weiß sein — nicht sehr praktisch für den Rennsport. Er war schon ein Lebemann. Aber auch ein Mensch, der an die anderen dachte.

ZUM BEISPIEL?

Er gründete den Internationalen Club für ehemalige Grand-Prix-Rennfahrer, weil er diese Gemeinschaft liebte. Er verstand sich mit allen Rennfahrern gut, er hatte zu den Mechanikern einen guten Draht. Jeder war wichtig für ihn. Und er setzte sich auch für das Thema Sicherheit im Rennsport ein. Auf sein Betreiben kam es zum Einsatz von Sicherheitsgurten und zur Pflicht, eine Schutzbrille während des Rennens zu tragen. Sein Leben galt den Rennfahrern und dem Automobil. Nach dem Ende seiner aktiven Zeit bis kurz vor seinem Tod war er Rennleiter beim Großen Preis von Monaco. Er leitete auch eine Rennfahrerschule in Modena in Italien. Er wollte, dass die Jugendlichen Ratschläge annehmen, aber gute Ratschläge.

STIMMT ES, DASS ER EIN SEHR GUTER KOCH WAR?

Ja, das stimmt. Er hat sogar einmal an einem Kochwettbewerb im italienischen Fernsehen teilgenommen. Besonders gern und oft hat er für seine Rennfahrerfreunde gekocht. Vor dem Krieg trafen sie sich in seinem kleinen Pariser Appartement in der Rue Auguste-Vitu. Dort herrschte dann Arbeitsteilung: Chiron hat gekocht, Jean-Pierre Wimille deckte den Tisch, Tazio Nuvolari öffnete den Chianti, Rudolf Carraciola die Austern und Achille Varzi machte den Abwasch. Louis Chiron war berühmt für seine mediterrane Küche, seine Bouillabaisse war unschlagbar.

GAB ES IN IHRER FAMILIE JEMANDEN, DER DIE RENNFAHRERGENE LOUIS CHIRONS ERBTE UND EBENFALLS IM MOTORSPORT AKTIV WAR?

Nein. Als seinen Nachfolger im Geiste würde ich Ayrton Senna sehen. Sie waren sich ähnlich vom Charakter her und in ihrer Art, Dinge zu tun.

WAS, GLAUBEN SIE, WÜRDE LOUIS CHIRON SAGEN, WENN ER ERFÜHRE, DASS BUGATTI SEIN NEUES MODELL NACH IHM BENENNT?

Er wäre sehr stolz darauf, dass ein so außergewöhnlicher Sportwagen seinen Namen trägt und noch dazu von der Marke kommt, mit der er seine größten Erfolge verbindet. Er würde das als Ehrung nicht nur seiner Person sehen, sondern auch aller anderen am Rennsport Beteiligten. Alle Welt nannte ihn den "Botschafter des Automobils".

ALS SIE DEN PROTOTYPEN DES CHIRON GERADE ZUM ERSTEN MAL GESEHEN HABEN, DACHTEN SIE AUF DEN ERSTEN BLICK, DASS DIESER SUPERSPORTWAGEN IHREM VORFAHREN ZUR EHRE GEREICHT?

Der Chiron sieht großartig aus, einfach prachtvoll. Das ist ein moderner Supersportwagen, der auf Anhieb als ein Bugatti zu erkennen ist. Bereits am Design, das mir sehr gut gefällt, lässt sich

erahnen, dass das der Wagen sehr kraftvoll und sehr schnell sein wird. Ich glaube, Louis Chiron wäre einfach glücklich, in dem Fahrzeug Platz zu nehmen.

LEIDER KONNTE ER DAS WIEDERAUFLEBEN BUGATTIS SEIT DEN SPÄTEN NEUNZIGERN NICHT MEHR ERLEBEN.

Ja, leider. Es hätte ihn aber sehr gefreut, da bin ich sicher. Denn er schätzte die Marke sehr. Sein rotes Halstuch mit den weißen Pünktchen, das er bei jedem Rennen trug, war ein Beweis dafür.

---

[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