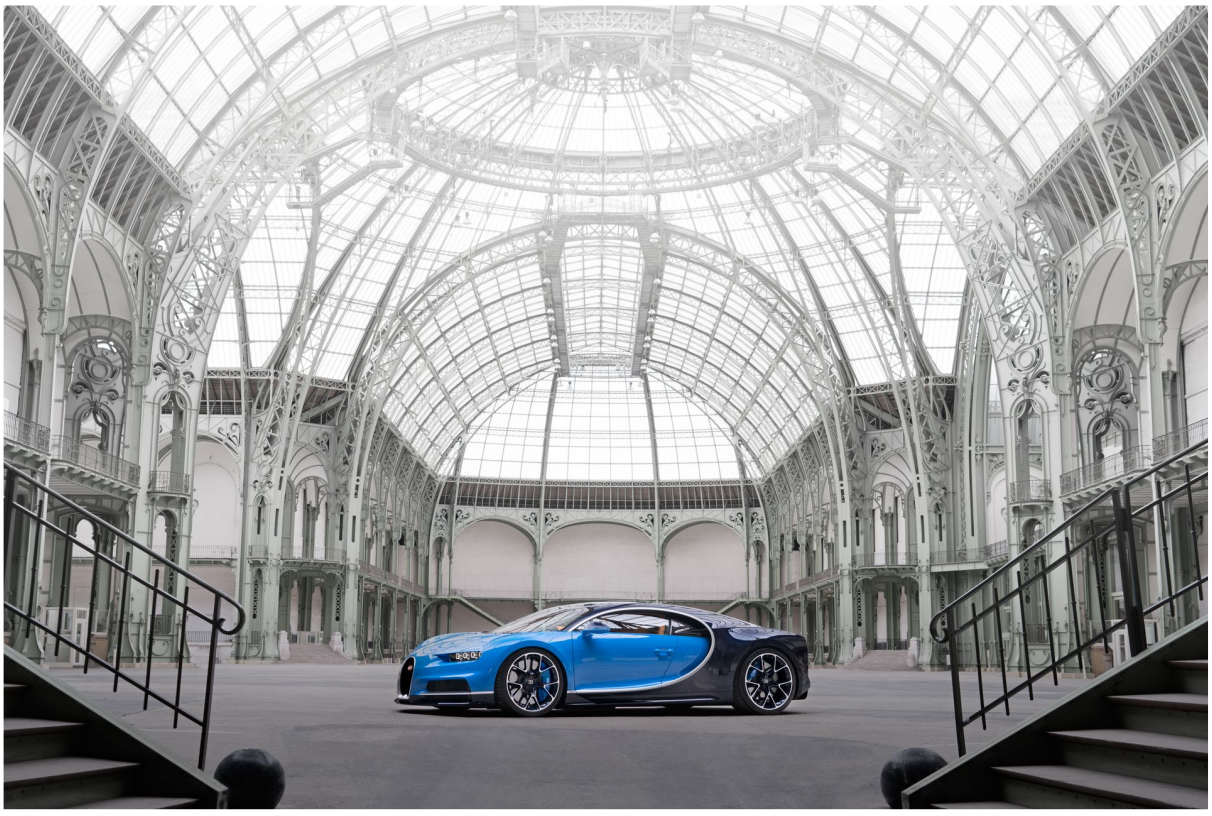
MOLSHEIM
29.2.2016

INTERNATIONALER AUTOMOBIL-SALON GENF 2016: BUGATTI CHIRON — WELTPREMIERE FÜR DEN ULTIMATIVEN SUPERSPORTWAGEN



Bugatti feiert große Weltpremiere auf dem Genfer Automobil-Salon: Mit dem Bugatti Chiron[1] enthüllt die französische Luxusmarke den leistungsstärksten, schnellsten, luxuriösesten und exklusivsten Serien-Supersportwagen der Welt. Der Chiron ist die neueste Generation des ultimativen Supersportwagens und eine komplette Neuentwicklung.
Chiron erfüllt die härtesten Qualitätsanforderungen

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Für den Supersportwagenbereich beispiellos aufwändiges Entwicklungs- und Testprogramm Chiron erfüllt die härtesten Qualitätsanforderungen

MODERNSTE TECHNOLOGIEN UND INNOVATIVE LÖSUNGEN FÜR EINEN SUPERSPORTWAGEN DER SUPERLATIVE

Wie entwickelt man einen neuen Supersportwagen, wenn man den besten schon gebaut hat? Das war die große Herausforderung für die Bugatti-Ingenieure im Zuge der Entwicklung des Chiron. Das Lastenheft für den neuen Bugatti lautete dann auch kurz und knapp: das Beste in allen Dimensionen spürbar besser machen.

Willi Netuschil, Mitglied der Geschäftsführung und Leiter Entwicklung bei Bugatti, beschreibt den technischen Ansatz so: „Wo andere aufhören, geht Bugatti noch weiter. Wir loten Grenzbereiche aus. Wir konstruieren ohne Einschränkungen mit allen Technologien, mit dem Anspruch, am Ende die Besten zu sein."

ANTRIEBSSTRANG

NEU ENTWICKELTER W16-MOTOR

1.500 PS Leistung war das Ziel für den Chiron. Dafür wurde der W16-Motor mit 8 Litern Hubraum, für den Bugatti heute bei seinen Kunden und Fans weltweit bekannt und beliebt ist, neu konstruiert. Um das Leistungsplus von 25 Prozent gegenüber dem Vorgänger zu erreichen, wurde fast jedes Teil im Motor angefasst und neu entwickelt. Um die durch den Leistungszuwachs bedingte Gewichtszunahme des Aggregats aufzufangen, kommen verstärkt leichte Materialien, wie Titan und Carbon, zum Einsatz. So bestehen das Saugrohr, die Ladeluftstrecke und die Kettenkästen jetzt aus Kohlefaser. Auch die neue Kurbelwelle wurde gewichtsoptimiert.

Die relevantesten Faktoren für die Leistungssteigerung am Antriebsaggregat sind die leistungsstärkeren Turbolader und die Duplex-Kraftstoffeinspritzung mit 32 Einspritzventilen. Darüber hinaus wurde die Ladeluftkühlung verbessert. Im Ergebnis setzt das Aggregat mehr als 60.000 Liter Luft pro Minute um. Auch die Kühlmittelpumpe bringt Höchstleistungen. Sie pumpt in einer Minute 800 Liter Wasser durch den gesamten Motor.

REGISTERAUFLADUNG IST TECHNISCH HERVORSTECHENDSTES MERKMAL DES ANTRIEBSSTRANGS

Der Motor erhält Unterstützung von vier in Größe und Leistung gesteigerten Abgasturboladern. Sie werden zweistufig aufgeladen. Die dafür eigens von Bugatti entwickelte Registeraufladung ist das hervorstechendste technische Merkmal des Antriebsstrangs im Chiron. Für maximale Beschleunigungswerte beim Anfahren ohne das bei Sportwagenfahrern gefürchtete „Turboloch" startet der Chiron mit lediglich zwei Turboladern. Erst bei ca. 3.800 Umdrehungen werden die übrigen zwei Turbolader dazu geschaltet. Im Ergebnis gewährleistet die

Registeraufladung ab 2.000 Umdrehungen eine absolut lineare Leistungskurve, enorm viel Drehmoment im unteren Bereich und eine extrem gute Kontrollierbarkeit und Dosierbarkeit der Leistung.

NEUE ABGASANLAGE AUS TITAN / DIE HAUPTKATALYSATOREN SIND ETWA SECHS MAL SO GROSS WIE DER KAT EINES MITTELKLASSEWAGENS

Ein weiterer Leistungstreiber ist die neue Abgasanlage aus Titan mit reduziertem Abgasgegendruck. Sie ist komplett isoliert und besteht aus vier Vor-Katalysatoren und zwei Hauptkatalysatoren, die in ihrem Umfang deutlich zugelegt haben — die Hauptkats sind etwa sechs Mal so groß wie der Kat eines Mittelklassewagens. Die aktiv an der Abgasreinigung beteiligte Fläche aller sechs Katalysatoren im Chiron ist ca. 230.266 qm groß. Das entspricht der Fläche von über 30 Fußballfeldern. Aus den Katalysatoren gelangt das Abgas in einen mit 20 kg im Marktvergleich extrem leichten Endschalldämpfer. Anderswo aus Edelstahl gefertigt, kommt beim Chiron Titan zum Einsatz. Die Abgasanlage wird komplettiert durch sechs Auslassrohre, von denen vier nach hinten und zwei nach unten führen.

GETRIEBE VERFÜGT ÜBER GRÖSSTE UND LEISTUNGSSTÄRKSTE KUPPLUNG IM PKW-BEREICH

Vervollständigt wird der Antriebsstrang durch ein Vorderachsgetriebe mit integrierter Längssperre und ein Hinterachsgetriebe mit integrierter Quersperre sowie ein auf 1.600 Nm ausgelegtes 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Dieses eigens von Bugatti entwickelte Getriebe verfügt über die größte und leistungsstärkste Kupplung im Pkw-Bereich. Der Chiron verfügt selbstverständlich über permanenten Allradantrieb.

STRUKTUR

TECHNISCH ANSPRUCHSVOLLSTES MONOCOQUE MIT ENORM HOHER STEIFIGKEIT — LMP1-NIVEAU

Das Monocoque des Chiron besteht vollständig aus CFK und ist crashabgestimmt. Bei dieser Neuentwicklung handelt es sich um das technisch anspruchsvollste Monocoque seiner Klasse. Erstmals ist auch der Hinterwagen ebenfalls aus CFK gefertigt. Legt man die Fasern des gesamten für einen Monocoque verwendeten Carbon-Materials aneinander, ergibt das neun Mal die Entfernung der Erde zum Mond. Vier Wochen dauert die Produktion eines Monocoque.

Durch den Einsatz hoch performanter High-Tech-Materialen ist die Struktur des Chiron im Bereich des Hinterwagens um 8 kg leichter als die seines Vorgängers. Vervollständigt wird die Struktur durch den Unterboden aus CFK, der nach einem neu entwickelten Sandwichverfahren gefertigt wird. Der Sandwichaufbau in Kombination mit einem optimierten Materialeinsatz führt alleine hier zu einem Gewichtsverlust von 8 kg im Vergleich zur herkömmlichen Bauweise.
Die Struktur eines Sportwagens ist nicht nur für das Gewicht entscheidend, sondern auch für

dessen Steifigkeit. So erreicht der Bolide bei der Torsionssteifigkeit einen Wert von 50.000 Nm pro Grad, bei der Biegesteifigkeit sind es ca. 0,25 mm pro Tonne. Das sind sensationell gute Werte, wie es sie auch bei LMP1- Rennwagen gibt.

ERSTER AIRBAG DER WELT, DER DURCH EIN CFK-VERKLEIDUNGSTEIL SCHIESST

Die neue Auslegung des Chiron trägt auch dazu bei, dass alle aktuellen Sicherheitsanforderungen weltweit erfüllt werden. Im Chiron kommt neueste Airbag-Technik zum Einsatz. Insgesamt sind sechs Airbags im Fahrzeug verbaut. Bugatti ist es dank seiner exzellenten Expertise bei der Entwicklung von Kohlefasermaterialien als erstem Automobilhersteller überhaupt gelungen, einen Airbag zu entwickeln, der durch ein CFK-Verkleidungsteil schießt. Das ist der Fall auf der Beifahrerseite der Instrumententafel und an den Sitzverkleidungen.

CFK-KAROSSERIE IST EIN BEISPIEL AUSGEREIFTESTER HANDWERKSKUNST

Die Außenhaut des Chiron besteht vollständig aus Carbon, dessen perfekt ausgerichteter Faserverlauf ohne optische Brüche über die Grenzen benachbarter Bauteile fließt. Das lässt den Supersportwagen zu einer wahren Augenweide werden und ist das Ergebnis großen handwerklichen Könnens und kompromissloser Liebe zum Detail. Bei Sicht-Carbon wird nur das hochwertigste Kohlefasergewebe verwendet, das mit sechs Lackschichten zur Perfektion veredelt wird. Diesen Aufwand betreibt nur Bugatti.

Darüber hinaus gibt es Bauteile der Karosserie, die extrem aufwändig produziert werden, z. B. der Heckdeckel oder der Kotflügel. Bei letzterem gibt es keine Kanten, keine Spalten, nur wunderschöne Reflexionen. Gleiches gilt für das Seitenteil. Hier ist es Bugatti gelungen, ein Bauteil zu entwickeln, das von der A-Säule startend bis zum Heck aus einem Bauteil besteht — extrem anspruchsvoll und eine absolute Augenweide.

Nicht zuletzt ermöglicht die neue Struktur des Chiron ein optimiertes Package und damit mehr Komfort. Erstmals kann im Gepäckraum eines Bugatti ein Koffer in der Größe eines für Flugreisen zugelassenen Kabinen-Trolleys (44 Liter) verstaut werden. Dafür wurden unter anderem die Kühler geneigt, was wiederum zu einer größeren Kühlerfläche führt.

FAHRWERK

ERSTMALS ENTWICKELT BUGATTI EIN ADAPTIVES FAHRWERK FÜR DEUTLICH MEHR AGILITÄT UND MEHR FAHRKOMFORT

Bugatti hat für den Chiron ein adaptives Fahrwerk entwickelt. Es verspricht ein äußerst dynamisches Fahrgefühl, sehr direktes Ansprechverhalten, deutlich mehr Agilität, präzises

Einlenkverhalten, ausgezeichnete Straßenlage auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten — sprich maximalen Spaß in einem sehr komfortablen Gesamt-Package.

Fahrwerkauslegung und verfügbare Motorleistung führen zu außerordentlich guter Kontrollierbarkeit des Chiron im Grenzbereich. Das Ansprechverhalten von Lenkung, Bremsen und Gaspedal ist direkt und die Spurtreue hervorragend.

NEUE HOCHLEISTUNGSREIFEN WERDEN AUF PRÜFSTÄNDEN DER LUFTFAHRTINDUSTRIE GETESTET

Zurückzuführen sind diese Vorzüge auf mehrere Faktoren: die elektrische Lenkung etwa oder die überarbeitete Vorder- und Hinterachse sowie eine Radaufhängung mit neu entwickelten Fahrwerkbuchsen, die direkt verschraubt mit dem neuen Monocoque eine optimale Reaktion auf Fahrereingaben sicher stellen.

Dazu kommen komplett neue Hochleistungsreifen. Diese hat Bugatti erneut mit seinem strategischen Reifenpartner Michelin entwickelt. Was für den Chiron insgesamt gilt, zählt für die Reifen erst recht: Es darf keine Kompromisse geben. Die Reifen müssen maximale Drehmomente von bis zu 5.000 Nm pro Rad auf die Straße übertragen und einmalig hohe Seitenführungskräfte für das Hochleistungscoupé aufbauen. Zudem sollen sie im Stadtverkehr komfortabel und bei Höchstgeschwindigkeit sicher abrollen. Die gewaltigen Kräfte, die etwa bei einer Geschwindigkeit von 400 km/h am Pneu ziehen, verdeutlichen, worum es geht: Aus einem Gramm Gummi erzeugen die Fliehkräfte dann 3.800 Gramm. Eine Folge der 3,8-tausendfachen Erdbeschleunigung am Gummistollen.

Die Reifen mit den Ausmaßen 285 / 30 R20 vorn und 355 / 25 R21 hinten haben eine größere Kontaktfläche (+14% vorn, +12% hinten) und damit mehr Potential in allen entscheidenden Fahrsituationen, etwa deutliche Verbesserungen beim Bremsverhalten, bei der Beschleunigung, beim Grip auf trockenen und nassen Flächen, beim Abrollgeräusch, beim mechanischen Komfort und beim Handling in Grenzbereichen.

Die außergewöhnlich hohe Qualität der neuen Michelin-Reifen erlaubt den Bugatti-Experten neue Gestaltungsspielräume für die fahrdynamische Auslegung des Ausnahme- Sportwagens. Es werden größere Spielräume für die Auslegung der neuen Fahrdynamik- Systeme möglich. Die innovative Allradsteuerung mit Torque-Vectoring-Funktion über eine elektronisch geregelte Quersperre lässt den Kraftschluss auch bei hohen Schräglaufwinkeln zu.

Die Reifen des Chiron erfüllen Extrem-Anforderungen, deshalb werden sie auf Prüfständen der Luftfahrtindustrie getestet.

Dass die Reifen des Chiron einfacher zu montieren sind und in ihren Betriebskosten niedriger sind als beim Vorgänger, gerät da fast zur Nebensache, die den Chiron-Kunden allerdings sehr freuen dürfte.

NEU ENTWICKELTE HOCHLEISTUNGSBREMSEN MIT FORMEL EINS-TECHNOLOGIEBAUSTEINEN

Der schnellste Serien-Supersportwagen der Welt braucht die besten Bremsen der Welt. Bugatti bringt spezielle Carbon-Keramik-Bremsscheiben zum Einsatz, die aus einem besonderen Material namens Carbon-Silicium-Carbid (CSiC) bestehen. Dieses Material macht die Bremsscheibe leichter, korrosionsbeständiger, leistungsfähiger und langlebiger. Darüber hinaus sind die Bremsscheiben des Chiron im Durchmesser vorn und hinten um 20 mm deutlich größer und ebenfalls um je 2 mm breiter geworden. Dies führt zu einer vergrößerten Wärmeaufnahme der Bremsscheiben und in Folge zu einer besseren Performance im Rennstreckenbetrieb.

Die Bremssättel wurden komplett neu entwickelt. Sie werden aus einem Aluminiumteil unter Anwendung von Prinzipien der Bionik geschmiedet. Vorbild sind also Strukturen, wie sie in der Natur existieren. Die neue Architektur verspricht minimales Bremssattelgewicht bei maximaler Bausteifigkeit für direktes Ansprechverhalten und beste Modulierbarkeit der Bremse. Dank des neuen asymmetrischen Designs kann der Bremssattel außerdem außerordentlich viel Bremsenergie abführen. Und er sieht noch dazu wie ein kleines Kunstwerk aus.

Die Bremssättel an der Vorderachse sind jeweils mit acht Titankolben ausgerüstet. Sechs Titankolben sind es an der Hinterachse. Die Besonderheit bei Bugatti ist, dass die Kolben pro Bremsbelag in ihrem Durchmesser variieren, so dass über die gesamte Bremsbelagfläche ein gleichmäßiger Anpressdruck erzielt und ungleichmäßiger Verschleiß vermieden wird. Das ist anspruchsvolle Rennsporttechnologie, die Bugatti hier in ein Serienfahrzeug bringt.

NEUES ADAPTIVES FAHRWERK MIT FÜNF FAHRPROGRAMMEN

Das adaptive Fahrwerk des Chiron verfügt über fünf verschiedene Fahrprogramme: Lift, EB „Auto", Autobahn, Handling und Top Speed. Diese neue Regelstrategie wurde notwendig angesichts der extremen Leistung des Chiron und insbesondere wegen seines enormen Drehmoments, das über einen Bereich von 70 Prozent des Gesamtdrehzahlbandes zur Verfügung steht. Die entscheidenden Akteure der einzelnen Fahrprogramme sind die Höhenverstellung im Fahrwerk, die elektronisch geregelten Dämpfer, die elektronisch unterstützte Servolenkung, der Four-Wheel-Drive mit „Easy to Drift"-Feature, das elektronisch geregelte hintere Differential, die Aerodynamiksteuerung sowie die Stabilitäts- und Bremsensteuerung. Sie alle stellen den Supersportwagen im jeweiligen Modus optimal ein.

Der „Lift"-Modus kommt zum Einsatz, wenn das Fahrzeug etwa auf einen Trailer verladen wird oder Bremsschwellen und Auffahrten befahren werden sollen. Bei Erreichen der Geschwindigkeit von 50 km/h schaltet das Fahrzeug automatisch in die Basiseinstellung, den EB-Modus „Auto" für komfortables und agiles Fahren. In diesem Modus regelt das Fahrzeug abhängig von der Geschwindigkeit und Fahrbahnbeschaffenheit automatisch Standhöhe und Dämpfereinstellungen.

Wird der Chiron schneller als 180 km/h, wird automatisch der Modus „Autobahn" aktiviert. Hier wird die Dämpfereinstellung auf komfortables und stabiles Fahrverhalten speziell bei höheren Geschwindigkeiten im Autobahnbetrieb eingestellt. Im Modus „Handling" sind alle Systeme auf maximale Agilität und Performance ausgerichtet. Dieser empfiehlt sich besonders für Fahrten auf der Rennstrecke. Die Modi Lift, EB „Auto", Autobahn und Handling können über einen Drehschalter links am Lenkrad einzeln aktiviert werden. Die Höchstgeschwindigkeit für die Modi Auto, Autobahn und Handling beträgt 380 km/h.

Wer schneller fahren will, schaltet in den „Top Speed"-Modus. Dieser ermöglicht Fahrten bis zur Maximalgeschwindigkeit von 420 km/h. Er wird mithilfe eines zweiten separaten Zündschlüssels aktiviert. Den so genannten Speed Key, der auch schon vom Veyron bekannt ist, nutzt Bugatti als wichtiges Instrument, um die Besonderheit des Fahrens bis zur Höchstgeschwindigkeit zu unterstreichen. Indem er diesen Schlüssel aktiviert, entscheidet sich der Fahrer sehr bewusst für diesen Modus, der noch dazu nur vom Fahrzeug gestartet wird, wenn dessen Systeme grünes Licht dafür geben. Sicherheit geht vor bei Bugatti.

AERODYNAMIK

INTELLIGENTES AIR-INTAKE-MANAGEMENT VERBESSERT AERODYNAMISCHE EIGENSCHAFTEN DEUTLICH UND UNTERSTÜTZT FAHRZEUGKÜHLUNG

Aerodynamik und Kühlung sind ein extrem wichtiges Thema gerade im Supersportwagenbereich. Der Chiron ist ein weitgehend verkleidetes Fahrzeug, um bestmögliche aerodynamische Eigenschaften zu erreichen. Auch deshalb ist die Durchlüftung des Fahrzeugs zur Kühlung eine enorme Herausforderung. Bei diesem 1.500 PS-starken Verbrennungsmotor können mehr als 3.000 PS als Wärme entstehen, die entsprechend abgeführt werden müssen.

Das Air-Intake-Management des Chiron ist höchst anspruchsvoll und das Ergebnis meisterhafter Ingenieurskunst. Um den Luftwiderstand des Fahrzeugs zu reduzieren, wurde die effektive Stirnfläche reduziert und so gestaltet, dass Turbulenzen durch rotierende Räder vermieden werden. Die verbleibende Druckzone am vorderen Fahrzeug wird gezielt genutzt, indem von hier aus die eintreffende Luft intelligent durch das Fahrzeug und am Fahrzeug entlang geleitet wird. Eine wichtige Rolle spielen hier der so genannte Air Curtain, der aerodynamische Frontsplitter, die vorderen Lufteinlässe für die Kühlung von Bremse, Wasser und Klima am vorderen Fahrzeugteil, der Lufteinlass für den Ölkühler und die Rohluftansaugung an den Seiten sowie die umlaufende Abrisskante am hinteren Fahrzeugteil.

NEU ENTWICKELTES WÄRMEABSCHIRMBLECH FÜR HÖCHST EFFIZIENTE BREMSENKÜHLUNG

Allein für die Bremsenkühlung werden vorn drei Anströmungen je Fahrzeugseite genutzt und durch die Felge geleitet. Dafür hat Bugatti ein extrem aufwändiges Wärmeabschirmblech entwickelt und zum Patent angemeldet, das die heiße Luft durch die Bremse nach außen führt und so eine hervorragende Bremskühlungsleistung erzielt.

Der ebene Unterboden des Chiron ist mit speziellen schienenförmigen Luftleitteilen, Strakes genannt, und aktiven Frontdiffusoren ausgestattet. Ebenfalls im vorderen Bereich befinden sich Luftauslässe für den Hauptkühler. In der Mitte des Unterbodens schaufeln so genannte NACA-Einlässe Luft ins Fahrzeuginnere zur Kühlung des Antriebsstranges, und weitere Lufteinlässe hinten sorgen für die Kühlung der Bremsen an den Hinterrädern.

AKTIVES AERODYNAMIKSYSTEM IST EINZIGARTIGE KOMBINATION PERFORMANCE-BESTIMMENDER MERKMALE

Neben den genannten passiven Aerodynamik-Features verfügt der Chiron darüber hinaus über eine aktive Aerodynamik. Hier handelt es sich um eine ausgeklügelte einzigartige Kombination performance-bestimmender Merkmale, etwa die hydraulische Diffusorklappe mit optimierter Geometrie an der Vorderachse für weniger Widerstand und eine erhöhte Bremsenkühlung, das adaptive Fahrwerk, das unter anderem unterschiedliche Standhöhen ermöglicht, sowie die aktive Air-Brake.

Der adaptive Heckflügel des Bugatti ist einzigartig. Er arbeitet beim Chiron in vier Positionen: komplett eingefahren, leicht ausgefahren in der Top Speed-Position, komplett ausgefahren in der Handling- und Autobahn-Position mit jeweils angepasster Flügelneigung und in der Air Brake-Position zusätzlich nach vorne aufgestellt. Die Anpassung von Flügelhöhe und -winkel erfolgt fahrsituationsabhängig und vollautomatisch. Seine hocheffiziente Konstruktion ermöglichte den Verzicht auf einen zusätzlichen Spoiler, was im Ergebnis zu einem geringeren Widerstand und einer Gewichtseinsparung führt.

LEISTUNGSFÄHIGSTES UND INTELLIGENTESTES KÜHLSYSTEM IM SPORTWAGENBEREICH

Der Chiron verfügt über zwei Kühlwasserkreisläufe, einen Hochtemperaturkreislauf zur Motorkühlung und einen Niedrigtemperaturkreislauf zur Ladeluftkühlung. Im Hochtemperaturkreislauf arbeiten ein Haupt- und zwei Zusatzkühler mit 37 Litern Kühlwasser, das in ca. 3 Sekunden einmal durch den gesamten Kreislauf gepumpt wird. Der Niedrigtemperaturkreislauf, den Bugatti einsetzt, um die hervorragende Alltagstauglichkeit seiner Supersportwagen zu gewährleisten, verfügt über einen Kühler und eine Wassermenge von 12 Litern. Er verhindert, dass die Ladeluft etwa bei Stop-and-Go-Fahrten und im Stadtverkehr zu heiß wird.

Zählt man noch die drei Kühler für Motoröl, Getriebeöl und Hinterachsdifferentialöl hinzu sowie die zwei Wasser-Luftwärmetauscher und den Hydraulikölkühler, ergibt sich mit zehn Radiatoren das ausgeklügeltste und leistungsfähigste Kühlsystem im Sportwagenbereich.

ELEKTRIK / ELEKTRONIK

INTELLIGENTESTER SUPERSPORTWAGEN DER WELT MIT HOHER ZUKUNFTSFÄHIGKEIT

Der Chiron ist der intelligenteste Serien-Supersportwagen der Welt. Er schafft die besten Bedingungen für den Fahrer, damit dieser sich voll und ganz und ohne Ablenkungen auf das Steuern eines Hochleistungssportwagens konzentrieren und seine Emotionen genießen kann. Nicht weniger als 50 Steuergeräte kümmern sich ums Management von Motor und Getriebe, die Regelung der Fahrwerkskomponenten, um Klimatisierung, um Komfortfunktionen und vieles

mehr. Und das selbstverständlich auch im Geschwindigkeitsbereich von deutlich über 400 km/h zuverlässig.

Wie kaum ein anderer Automobilhersteller arbeitet Bugatti dabei an der Sicherstellung der Zukunftsfähigkeit des neuen Chiron. Damit ein Bugatti über viele Jahren hinweg mit ständig weiterentwickelter peripherer Hard- und Software kompatibel bleibt, ist in diversen Prozessoren der Steuergeräte noch Speichervolumen zur späteren Programmierung vorgehalten. Insbesondere für den Ausbau von Telemetrie- und Konnektivitätsthemen wurde großzügig vorgesorgt.

Neuentwicklungen im Chiron sind die komplexe LED-Lichttechnik, das Infotainment-System mit Kombi-Instrument und das Klimabedienteil. Um besondere Lichtszenarien zu realisieren, wie beispielsweise die Welcome-Zeremonie, ist die Beleuchtung im Fahrzeug individuell digital ansteuerbar.

FLACHSTE VOLL-LED-PROJEKTIONSSCHEINWERFER IM AUTOMOBILBEREICH

Um das einzigartige Acht-Augen-Design an der Front des Chiron zu unterstützen, verbaut Bugatti die mit einer Höhe von gerade einmal 90 mm flachsten Voll-LED-Projektionsscheinwerfer, die es bislang für ein Automobil auf der Welt gibt. Jeder Scheinwerfer verfügt über ein eigenes Steuergerät, das die LEDs hinter den von filigranen Aluminium-Armen fixierten Hauptlinsen ansteuert. Die acht äußeren Leuchtquadrate bestehen aus Lichtleitern und sorgen für Stand- beziehungsweise Tagfahrlicht. Ein Chiron ist von vorn immer an diesen acht Leuchtquadraten erkennbar. Dass auch bei den Scheinwerfern nicht an hochwertigen Materialien gespart wird, beweisen die aus Sicht- Carbon gefertigten Blenden.

NEU ENTWICKELTES ADAPTIVES KOMBI-INSTRUMENT

Auch das neue Kombi-Instrument im Cockpit ist eine komplette Bugatti-Eigenentwicklung. Eingefasst in ein Aluminiumgehäuse besteht es aus drei kompakten Displays, die den analogen Tacho einrahmen. Im Einzelnen sind links und rechts vom Tacho hochauflösende TFT-Displays verbaut, während ein kleineres, flach ausgelegtes IPS-Display unterm Tacho positioniert ist. Die Darstellung der Grafiken ist gestochen scharf und hochauflösend. Auch hier gilt die Devise, dem Fahrer abhängig vom Fahrmodus nur die jeweils notwendigen Informationen anzubieten. Je schneller der Chiron unterwegs ist, desto übersichtlicher werden die Anzeigen in den Displays. Dann werden zum Beispiel Infotainment-Daten ausgeblendet, und es stehen nur noch reine Fahrdaten im Fokus, die der Pilot benötigt, um das Potential des Boliden auszuschöpfen — sicher und mit viel Genuss.

MITTELKONSOLE MIT HOHEM DESIGNANSPRUCH

Die wahrscheinlich formschönste und schmalste Mittelkonsole in der Automobilwelt ist im Chiron zu Hause. Sie umfasst den Gangwählhebel und vier runde Klimabedientasten, bei denen die Anzeigen unter Glashauben leuchten — gut lesbar nicht nur vom Fahrersitz, sondern auch für den Beifahrer. Über die vier Drehregler lassen sich in der ersten Ebene die Funktionen Luftverteilung, Gebläse, Temperatur und Sitzheizung steuern. Doch damit nicht

genug. Nach dem Leitsatz, massive Funktionsvielfalt überschaubar und intuitiv bedienbar anzubieten, verbergen sich in der zweiten Ebene jeder Anzeige weitere Funktionen, die es ermöglichen, Fahr- und Leistungsdaten anzuzeigen und, wenn gewünscht, auch individuell zu programmieren. So gibt es vier verschiedene Settings, über die sich bestimmte Funktionen festlegen lassen: den Icon-Mode, den Performance-Mode, den Cruise-Mode und den Classic Mode.

LEISTUNGSSTARKE HIGH-END-SOUNDANLAGE MACHT DEN CHIRON ZUM SCHNELLSTEN KONZERTSAAL DER WELT

Sensationell ist das im Chiron verbaute Soundsystem. Mit dem für Spitzengeräte bekannten Label „accuton" exklusiv entwickelt, ist es die luxuriöseste High-End-Soundanlage, die es in einem Supersportwagen gibt. Kenner der Szene wissen die Tatsache zu schätzen, dass in den vier Hochtönern jeweils eine 1-Karat-Diamant-Membran zum Einsatz kommt, die für glasklare Klangqualität sorgt. Darüber hinaus ist im Chiron der weltweit erste Mitteltöner mit zwei getrennten Membranzonen unterwegs. Kombiniert mit anderen Finessen entsteht so eine Klangbühne, die den Chiron zum schnellsten Konzertsaal der Welt werden lässt. Es ist fast keine Überraschung, dass das System sogar auf verschiedene Innenraum-Materialien abgestimmt werden kann. Dabei finden selbst unterschiedliche Lederarten Berücksichtigung. Am Ende sitzen Chiron-Passagiere nicht vor einer Bühne, sondern erleben Musik so, als säßen sie mitten im Orchester.

WEITERENTWICKELTES TELEMETRIE-SYSTEM FÜR NOCH MEHR SERVICE UND KUNDENNUTZEN

Als besonders geschätztes Ausstattungsmerkmal heben Bugatti-Kunden die Telemetrie-Funktion in ihrem Fahrzeug hervor. Im neuen Chiron ist diese deutlich leistungsfähiger ausgelegt. Konnten Bugatti-Techniker auf Kundenwunsch bisher Fahrzeugzustände abrufen, so sind künftig sogar detaillierte Voruntersuchungen über die Kanäle der Steuergeräte möglich. Das kann wichtig sein, um eventuelle Unregelmäßigkeiten und die Dringlichkeit ihrer Behebung präziser bewerten zu können. Neben dem schnellen Übertragungsstandard UMTS verfügt der Chiron auch über WLAN (Wifi).

ELEKTROMAGNETISCHE VERTRÄGLICHKEIT AUF DEM STAND EINES MILITÄRFAHRZEUGS

Dem ausgeprägten Sicherheitsbedürfnis der Bugatti-Kunden trägt der Chiron darüber hinaus mit einer extrem hohen elektromagnetischen Verträglichkeit Rechnung. Auch hier gingen die Ingenieure keine Kompromisse ein und haben den Chiron sicherheitshalber zusätzlich nach Militärnorm prüfen lassen.

NEUE BUGATTI-DESIGNSPRACHE: FORM FOLLOWS PERFORMANCE

Der Chiron ist die modernste Interpretation der Marken-DNA Bugattis. Er verkörpert die neue Designsprache der traditionsreichen Luxusmarke. Die stilistische Gestaltung reflektiert wesentlich stärker den Performance-Aspekt des Supersportwagens. So haben die Bugatti-Designer ihre Leitlinie für den Chiron definiert: Form follows Performance.

Achim Anscheidt, Direktor Design von Bugatti, beschreibt seine Aufgabenstellung so: „Es ist der außergewöhnlichen Marke und unserer Aufgabe nicht angemessen, für einen neuen Bugatti lediglich ein paar modische Linien zu zeichnen. Das Projekt Chiron war für das Design eine Chance, aus den extremen technischen Anforderungen des Fahrzeugs heraus die meisten Grundelemente für eine eindeutige stilistische Konzeption abzuleiten, um so die Performance dieses einmaligen Supersportwagens zu unterstützen."

„Dieser formale Funktionsgrundsatz definiert den Chiron damit als authentisch technisches Produkt und als eine faszinierende automobile Skulptur", führt Anscheidt fort. „Sowohl für unsere Kunden als auch für uns Designer ist es wichtig, dass ein Bugatti eine stilistische Langlebigkeit besitzt und auch in 10 oder gar 50 Jahren als wertvoll wahrgenommen wird."

EXTERIEUR

Die neue Formensprache zeichnet sich durch äußerst großzügige Flächen aus, die beim Chiron durch sehr markante Linien unterbrochen werden. Die Inspiration für die akzentuierten Linien des Chiron kommt vom legendären Bugatti Typ 57SC Atlantic, der berühmtesten Kreation Jean Bugattis, Design-Genie und Sohn des Unternehmensgründers Ettore.

DESIGNMERKMALE HABEN TECHNISCHEN HINTERGRUND

Die markantesten Designmerkmale des Chiron sind das Bugatti-Hufeisen und das neue Acht-Augen-Gesicht, die als Bugatti-Linie bezeichnete C-Spange in der Seitenansicht, die sich auch im Interieur als Designelement wiederfindet, die Mittelfinne in Reminiszenz an den Kamm des Bugatti Atlantic, die sich über das gesamte Fahrzeug bis hin zum Heck zieht, sowie das neu gestaltete Heck mit der neu entwickelten Schlussleuchte, die einzigartig in der Automobilindustrie ist und dem Chiron eine unverkennbare Bugatti-Signatur verleiht.

Die Mehrzahl dieser Designelemente hat einen technischen Hintergrund und wurde so gestaltet, dass sie die gewachsenen Performance-Anforderungen des Chiron uneingeschränkt unterstützt.

Der Chiron ist 40 mm breiter als sein Vorgänger, was besonders im Fußraum für mehr Bewegungsfreiheit und eine bessere Ergonomie sorgt. Die Kopffreiheit hat sich um 12 mm verbessert.

Die breitere Front des Fahrzeugs wird vom neuen Acht-Augen-Gesicht unterstützt. Beim Schweinwerfer wurde bewusst auf jedes Linienspiel verzichtet. Neben dem Leuchtengehäuse wurde zudem ein höchst effizienter Lufteinlass zur Kühlung der vorderen Räder und Bremsen positioniert, so dass hier auch eine wichtige aerodynamische Funktion erfüllt wird.

ZIERTEIL VON HÖCHSTER HANDWERKLICHER EXPERTISE SETZT SEITENLINIE GEKONNT IN SZENE

Das gilt auch für die Bugatti Linie, die nicht nur die Seiten des Exterieurs eindrucksvoll bestimmt, sondern auch im Interieur unübersehbar ist. Die Außenlinie reflektiert besonders eindrucksvoll das Ethos des Bugatti-Designs, nachdem sich die formale Entwicklung im Idealfall aus einer technischen Anforderung ableitet. Denn hier handelt es sich nicht nur um eine wunderschöne Styling-Linie. Ihre Positionierung wurde durch die Notwendigkeit bestimmt, an dieser Stelle eine Performance-Verbesserung für die Durchlüftung des Motors und die Belüftung insgesamt zu erreichen. Besonders hinter der A-Säule auf Höhe der Fenster trifft ein für das Fahrzeug sehr nützlicher Rohluftstrom ein, der über die C-Spange aufgenommen, ins Radhaus weitergeleitet und dann über das Heck wieder ausgeführt wird.

Die Seitenlinie wird durch eine 2,80 Meter lange Zierleiste optisch in Szene gesetzt. Die Leiste besteht aus einer speziellen Aluminiumlegierung, die handpoliert für Glanz sorgt, aber auf Wunsch auch verschiedene Farben ermöglicht. Die Zierleiste ist sowohl im Seitenteil als auch in der Tür eingebettet. Das Zusammenspiel von Aluminium als Zierteil in dieser Größe und Geometrie sowie der CFK-Außenhaut des Chiron stellt eine große Herausforderung dar. Bugatti meistert dies eindrucksvoll und beweist allein schon an diesem Detail seine Fähigkeit, das Unmögliche möglich zu machen.

NEU GESTALTETES FAHRZEUGHECK MIT INNOVATIVER SCHLUSSLEUCHTE SCHAFFT UNVERWECHSELBARE SIGNATUR DES CHIRON

Das Fahrzeugheck mit seiner umlaufenden Abrisskante ist das deutlichste Beispiel dafür, dass beim Chiron die Form den Regeln der Performance folgt. Die Gestaltung ist maßgeblich dem geringeren Luftwiderstand, der höheren Motorleistung, der neuen Höchstgeschwindigkeit und den Anforderungen der Wärmeableitung aus dem hinteren Fahrzeugbereich geschuldet: Der Sogeffekt hinter dem Heckbereich ermöglicht ein Abziehen der im Motorraum angestauten heißen Luft.

Wenngleich diese Heckform keine Neuigkeit im Sportwagenbereich darstellt, so ist es umso mehr die SBBR-Leuchte (Schluss-, Brems-, Blink- und Rücklicht). Mit dem Ziel, ein schnörkelloses Statement zu kreieren, das die Breite des Fahrzeugs unterstreicht, haben die Designer dieses homogene Lichtband entwickelt, dass 1,60 Meter lang ist und sich ohne Unterbrechungen in einem Teil über die volle Breite erstreckt. Das Schlusslichtband ist die unverkennbare Signatur und das Alleinstellungsmerkmal dieses Bugatti. Der Chiron ist das erste und einzige Serienfahrzeug, in dem eine derart gestaltete Schlussleuchte zum Einsatz kommt. Das Lichtband ist nur wenige Millimeter hoch und ist von einer aus dem vollen Aluminium gefrästen Spange eingefasst. 82 Super RED LED-Lampen sorgen dafür, dass jeder auf der Straße sofort und zweifelsfrei erkennt, dass vor ihm ein Bugatti Chiron fährt.

DEUTLICH MEHR „BIEST“ UND IMMER NOCH REICHLICH „BEAUTY“

Die Linienläufe lassen erkennen, dass die für einen modernen Bugatti stehende Balance von „Beauty" und „Beast" beim Chiron deutlich in Richtung Aggressivität verschoben wurde. Das ist zu erkennen an der wesentlich dynamischeren Seitenlinie, der beschleunigenden Mittelfinne, dem gestreckten hinteren Kotflügel und am aggressiveren Anstellwinkel.

Klassisches Merkmal der Bugatti-DNA ist die Zweifarbigkeit. Die Farbgrenze verläuft bei Bugatti allerdings nicht über Bauteile hinweg, sondern auf sehr technische Art und Weise an Bauteilgrenzen entlang. Mehr als 50 Prozent der Veyron-Kunden konfigurierten in der Vergangenheit ihren Bugatti in zweifarbiger Ausführung. Ähnliches wird auch für den Chiron erwartet, der aber auch einfarbig absolut verführerisch aussieht und einen starken Eindruck macht.

Der Chiron besitzt bereits im Stand eine souveräne Proportion, nicht zuletzt auch durch die größeren Räder.

Die größere Breite des Fahrzeugs kommt darüber hinaus dem Volumen der kräftigen Kotflügel zugute, denn hier kann der Wagen seine Muskeln eindrucksvoll spielen lassen.

Dieser Auftritt wird durch die Tatsache verstärkt, dass die Türen davor direkt wie ein Maßanzug eng an der Schulter des Fahrers anliegen.

Auch der Heckflügel, die so genannte Air Brake, unterstützt visuell perfekt die beispiellose Performance, die das Kraftwerk im Heck des Bugatti erzeugt. Er erstreckt sich über die volle Breite und gibt damit sowohl ein technisches als auch ein stilistisches Statement.

HUNDERTPROZENTIGE MATERIAL-AUTHENTIZITÄT

Bugatti lebt seine Philosophie „What you see is what you get" auch beim Chiron konsequent weiter. Er besteht durchweg aus authentischen Materialen. Was wie Carbon, Aluminium oder Leder aussieht, ist es auch. Alle Zierteile am Exterieur bestehen aus Aluminium und haben, egal an welcher Stelle sie im Fahrzeug sitzen, mit ihrem Eloxaleffekt eine durchgehend hohe Güte und Qualität. Das Hufeisen an der Front etwa ist aus einem Teil geformt, wobei die Umformgrade am Rande des technisch Machbaren liegen. Die Materialstärke beträgt im Schnitt nicht mehr als 1,5 mm. Für den besonderen Glanzgrad sorgt eine spezielle Legierung. Es wird von Hand poliert.

Auch bei der Konstruktion des Gitters im Hufeisen wurden die Grenzen des Machbaren ausgereizt. Die Leichtbaustruktur aus Aluminium verfügt beim Chiron über einen 3D-Effekt, der für optische Tiefe sorgt. Das Gitter sieht aber nicht nur gut aus, sondern hat eine enorm hohe Durchschlagsfestigkeit. Beides Ergebnisse eines mehrstufigen aufwändigen Herstellungsprozesses.

NEU GESTALTETES FRONT-EMBLEM AUS MASSIVEM 970ER SILBER UND EMAILLE

Zweifellos ein echtes Juwel ist das Front-Emblem am Kühlergrill, auch „Macaron" genannt. Es wurde komplett neu entwickelt und ist um ein Drittel gegenüber seinem Vorgänger gewachsen. Das Bugatti-Oval ist das einzige Bauteil am Chiron, dem das schmerzvolle

Gewichtseinsparungsprogramm, wie es bei der Entwicklung eines Supersportwagens üblich ist, erspart blieb. Es darf schwer sein! Das im Umfang 26 cm messende Schmuckstück besteht aus massivem 970er Silber und Emaille und bringt stolze 155 Gramm auf die Waage, wobei allein 140 g auf das Silber entfallen. Bislang in 2D-Optik mit einer Art Deco- Schrift und angedeuteten Schatten nach dem Vorbild aus den 1920er Jahre gehalten, erstrahlt es jetzt in 3D mit einem Effekt von schwebenden Buchstaben über der roten Emaille. Die Herstellung dieses Zierteils kann nur per Hand erfolgen und ist äußerst kompliziert und zeitintensiv. In Summe werden fünf Schichten Emaille in Einzelschritten aufgebracht und gebrannt. Anschließend von Hand poliert. Ettore Bugatti, der nach der Devise „Nichts ist zu schön, nichts ist zu teuer" lebte, hätte wohl seine wahre Freude an diesem Stück reinster Manufakturarbeit.

INTERIEUR

ILLUMINIERTE C-SPANGE IM INNENRAUM IST LÄNGSTER LICHTLEITER IM AUTOMOBILBAU.

Das Interieur spiegelt die stilistischen Themen des Exterieurs wider, etwa die vom Bugatti Atlantic inspirierte Mittelfinne. Sie führt im Interieur zu einem symmetrischen Layout.

Gleichzeitig findet im Interieur das Designthema der Bugatti Linie ihren stärksten Ausdruck. Das als schwungvoll stilisierter Anfangsbuchstabe aus Louis Chirons Unterschrift entlehnte offene Oval, das die Seitenansicht des Boliden prägt, wird im Fahrgastraum als Trennlinie zwischen den symmetrischen Einheiten für Fahrer und Passagier thematisiert. Das Lichtband in C-Form wächst als erhabenes Grafikelement über die Fronthaube in den Fahrgastraum hinein und geht nahtlos in die Armaturentafel über. Von hier fließt es weiter über die Armauflage zwischen den Sitzen bis zur Rückwand. Dort steigt es zum Dachhimmel auf und läuft vorn am Rückspiegel aus. Die homogen ausgeleuchtete und dimmbare Lichtspange ist der längste Lichtleiter im Automobilbau. Doch damit nicht genug. Sie wird zudem von einem Rahmen eingefasst, der in einem aufwändigen Prozess aus einem Block Aluminium herausgearbeitet wurde, und ist allein für sich selbst ein wunderbares Schmuckstück.

DER PILOT STEHT IM FOKUS

Das Cockpit-Layout im Bugatti Chiron folgt konsequent funktionellen Bedürfnissen. Um die Mittelkonsole für ein großzügiges Raumempfinden so schlank wie möglich zu halten, werden Klimakontrolle und Infotainment-System separiert. Die Einheiten in der Mittelkonsole besitzen eigenständige Displays. Der Wählhebel für das Siebengang- Doppelkupplungsgetriebe liegt ergonomisch perfekt zur Hand des Piloten. Er wird aus hochwertigsten Materialien gefertigt, alle Aluminiumteile sind aus dem Vollen gefräst. Bugatti ist der einzige Automobilhersteller, der für die Bedienelemente eloxiertes Aluminium verwendet und jedes einzelne Symbol der Grafik individuell durchleuchtet.

Im Blickfeld des Piloten liegen alle die Fahrdynamik betreffenden Informationen.
Durch das Lenkrad mit zentralem Hufeisen-Emblem sichtbar: der analoge Tacho.
Gegenüber den beidseitig ergänzenden digitalen Anzeigen sticht die zentrale mechanische Geschwindigkeitsanzeige durch besondere Wertigkeit hervor. Der Tacho reicht bis zur

magischen Grenze von 500 km/h (310 mph) und schmeichelt dem Auge mit der Wertanmutung einer edlen Schweizer Uhr.

ALLES IM GRIFF UND PERFEKT STEUERBAR

Das Lenkrad ist ein Paradebeispiel für die perfekte Verbindung von Funktionalität und Ästhetik. In einem komplett neu entwickelten Design ist das die Schaltzentrale für den Piloten, der keine Hand vom Steuer nehmen muss, um die entscheidenden Systeme zu bedienen. Über zwei Multifunktionstasten rechts und links am inneren Lenkradkranz lassen sich alle Multimedia-Angebote des Fahrzeugs, etwa Navigation, Telefonie, Soundsystem und andere, steuern. Jeweils darunter befindet sich links ein Drehschalter zur Auswahl der verschiedenen Fahrmodi und rechts die Motorstarttaste. Unten mittig kann der Pilot die Launch Control-Funktion aktivieren, um mit maximalstem Drehmoment bei Start und Beschleunigung wirklich jeden hinter sich zu lassen.

Das Lenkrad ist entweder voll beledert erhältlich oder als Option in einer Kombination aus Leder und Sicht-Carbon. Bugatti trägt den Wünschen seiner Kunden Rechnung, indem hochwertiges Sicht-Carbon auch im Interieur sehr großzügig angeboten wird. Im perfekt abgestimmten Material-Split mit Leder entsteht so ein luxuriöses Ambiente, wie es für einen technisch anspruchsvollen Supersportwagen angemessen ist. 31 Farben für Leder und acht Farben für Alcantara bietet Bugatti seinen Kunden bereits bei Aufnahme der Gespräche rund um die Konfiguration des neuen Traumwagens an. Hat der Kunde eigene Wünsche nach Farben oder Materialien, bei Bugatti durchaus eher die Regel als die Ausnahme, ist für Designer und Ingenieure kein Weg zu weit, diese unter Berücksichtigung der strengen Qualitäts- und Sicherheitsvorgaben umzusetzen. Für einen Bugatti kommen ausschließlich exklusive Materialien in der besten Qualität und Verarbeitung in Frage. Dass jedes Interieur für den Kunden maßgeschneidert und von Hand gearbeitet wird, ist dabei selbstverständlich.

Eine gute Sitzposition und optimaler Sitzkomfort spielen gerade in einem Supersportwagen eine wichtige Rolle. Für den Chiron gibt es drei Sitztypen. Die Basisvariante beeindruckt mit hervorragendem Sitzkomfort durch eine ausgeklügelte Polsterung, ein spezielles Nahtbild sowie eine optimale Verteilung des Sitzdrucks. Eine elektrische Einstellmöglichkeit sorgt für entspanntes und ergonomisches Sitzen. Dies wird ergänzt durch die Möglichkeit der manuellen Längsverstellung. Und die Sitzwangen geben ausgezeichneten Seitenhalt. Neben diesem Allrounder gibt es den Sportsitz mit hochwertigen Gurtdurchlässen aus poliertem Aluminium für 4-Punkt-Gurte und den Komfortsitz mit Lordosenstütze, elektrischer Längsverstellung und Memory-Funktion.

Auch das Ablagenkonzept zeigt, wie sich der Chiron in seinem Anspruch, sowohl ein hoch performanter als auch ein luxuriöser und komfortabler Supersportwagen zu sein, von anderen Akteuren im Markt absetzt. Die Ablagemöglichkeiten sind mit offenen und geschlossenen Staufächern in den Türen äußerst vielfältig, zudem alle beleuchtet und dimmbar. Smartphones können in der Mittelkonsole im direkten Zugriff abgelegt werden. Ein gekühltes Handschuhfach erhöht den Komfortfaktor. An zwei hochwertigen Haken hinter den Sitzen können Kleidersäcke oder Jacken aufgehängt werden.

Auch für die beiden Zündschlüssel des Chiron haben die Entwickler jeweils eigene Ablageorte kreiert. Der Hauptschlüssel für den Betrieb des Supersportwagens in allen Fahrmodi bis zu einer Geschwindigkeit von 380 km/h arbeitet mit Keyless Go-Funktion und rastet in der Instrumententafel rechts neben dem Lenkrad ein, um auch bei besonders sportlicher Fahrweise

sicher verstaut zu sein. Der Chiron-Schlüssel ist ein eleganter und wertvoller Handschmeichler geworden. Er wird aus Aluminium gefertigt und ist mit dem Leder und natürlich passenden Ziernähten der Innenausstattung des entsprechenden Fahrzeugs bezogen. In die Oberfläche der Vorderseite des Schlüssels ist das Bugatti-Logo eingelassen, das wie das Front-Emblem am Kühlergrill in derselben Manufaktur aus massivem Silber und Emaille von Hand gefertigt wurde.

Der berühmte Bugatti Speed Key ist dem Namen entsprechend schnittig gestaltet. Das Schlüsselgehäuse ist aus Aluminium gefräst, hochglanzpoliert und mit dem unverwechselbaren blauen Schriftzug des Chiron versehen. Der Speed Key hat seinen festen Platz, unsichtbar mit einem Magneten befestigt, in der Schalterleiste links neben dem Fahrersitz. Er ist damit sofort beim Einstieg ins Fahrzeug sichtbar.

GESAMTFAHRZEUGENTWICKLUNG

FÜR DEN SUPERSPORTWAGENBEREICH BEISPIELLOS AUFWÄNDIGES ENTWICKLUNGS- UND TESTPROGRAMM.

Kein anderer Supersportwagen dieses Kalibers absolviert ein derart aufwändiges sowie strenges Entwicklungs- und Testprogramm wie der Chiron. Designskizzen und 1:1-Clay-Modelle machen den Anfang. Es folgt der so genannte Flächen-Strak, die geometrische

Darstellung aller kundensichtbaren Oberflächen im Interieur und Exterieur unter Berücksichtigung aller technischen und formalästhetischen Ansprüche, und dann weiter Digital Mock Up-Modelle, bis schließlich Prototypen und Vorserienfahrzeuge gebaut werden. Der Chiron durchläuft jede Stufe dieses Prozesses mit zahlreichen Tests, Kontrollen und Korrekturschleifen, wie es sonst nur in der Entwicklung von Volumenmodellen üblich ist.

Über 30 Testfahrzeuge waren oder sind noch im Einsatz, davon allein sechs, um die Einhaltung der weltweiten Sicherheitsstandards und Gesetzesanforderungen sicherzustellen. Zwei Qualitäts- und Homologationsfahrzeuge sind unterwegs, und nicht weniger als zehn Vorserien-Fahrzeuge werden gebaut, um die Grundlagen für den perfekten Anlauf der Serienproduktion im September 2016 zu legen.

Über 300 Stunden hat der Chiron im Windkanal verbracht. Mehr als 500.000 Testkilometer wurden gefahren und dabei über 200 Reifensets strapaziert.

Neben einer Vielzahl von Simulationen fanden zahlreiche Tests auf Prüfständen statt. Einige, wie etwa der Motorenprüfstand, mussten für den Chiron neu konzipiert und gebaut werden, weil existierende Prüfstände die Belastungen eines 1.500 PS-Aggregats nicht simulieren konnten und für den neuen W16-Motor einfach zu klein waren. Darüber hinaus wurde der Chiron auf Prüfstände der Luftfahrtindustrie oder des Militärs gestellt, weil nur dort die angestrebten Leistungsdaten abgerufen und verifiziert werden konnten.

CHIRON ERFÜLLT DIE HÄRTESTEN QUALITÄTSANFORDERUNGEN

Auf Ausnahmen der Qualitätsprüfer des Volkswagen Konzerns aufgrund seiner geringen Stückzahl kann der Chiron dabei in keiner Sekunde hoffen. Für ihn gelten — wie für jedes andere Modell des Konzerns auch — die härtesten Qualitätsanforderungen. Im Ergebnis können sich die Chiron-Kunden auf einen Supersportwagen allerhöchster Seriengüte freuen.

---

[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