MOLSHEIM
21.10.2012

PREMIERE DES BUGATTI VEYRON 16.4 GRAND SPORT VITESSE AUF DEM VOLKSWAGEN KONZERNABEND IN SÃO PAULO



Bugatti präsentiert Grand Sport Vitesse zum ersten Mal in Südamerika

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Lange musste der europäische Luxusautomobilhersteller nicht warten, bis nach dem Erfolg des Veyron 16.4 Super Sport erste Anfragen zu einer ebenfalls 882 kW (1.200 PS) starken Version des offenen Modells Grand Sport in Molsheim eingingen. Auf dem Volkswagen Konzernabend am Vorabend der São Paulo Motor Show 2012 stellt Bugatti nun erstmalig den Grand Sport Vitesse der südamerikanischen Öffentlichkeit vor.

DYNAMIK IN ZAHLEN.

Der neue Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse entwickelt aus den 8 Litern Hubraum seines W16-Motors ein maximales Drehmoment von enormen 1.500 Nm (bei 3.000—5.000 U/min). Die höchste Leistung (1.200 PS) liegt bei 6.400 U/min. Diese Daten ermöglichen den Rekordwert von 2,6 Sekunden für den 0—100-km/h-Sprint und ein nochmals besseres Durchzugsverhalten. Mit 410 km/h Höchstgeschwindigkeit ist der — wie alle Veyron — allradgetriebene Vitesse der schnellste jemals in Serie gebaute Roadster der Welt. Die Maximalgeschwindigkeit wird unter speziellen Sicherheitsvorkehrungen auf abgesperrten Strecken gefahren. Im „normalen" Handling-Modus regelt der Vitesse bei 375 km/h elektronisch ab.

Dr. Wolfgang Schreiber, Präsident von Bugatti Automobiles S.A.S.: „Nachdem wir aus dem Veyron eine so erfolgreiche Super Sport Version entwickelt hatten, lag es nahe, dies auch mit dem Grand Sport zu tun. Herausgekommen ist ein einzigartiges Fahrzeug, auf das wir die fahrdynamischen Veränderungen am Super Sport übertragen konnten, die offen wie geschlossen ein atemberaubendes Fahrerlebnis vermitteln."

OPTIMIERTES ANTRIEBSSYSTEM.

Der Leistungszuwachs von 199 PS gegenüber dem Grand Sport wird vor allem durch den Einsatz von vier größeren Turboladern samt Ladeluftkühlern erreicht. Darüber hinaus hat Bugatti sämtliche Komponenten des Antriebsstrangs umfangreich verstärkt, um die immensen Kräfte dauerhaft sicher übertragen zu können. Speziell die Verzahnung des 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebes (DSG) wurde den neuen Bedingungen angepasst. Bedingt durch den Einsatz der größeren Turbolader und eines insgesamt reduzierten Abgasgegendrucks konnte der Kraftstoffverbrauch trotz der Leistungssteigerung sogar etwas reduziert werden. Vom Super Sport übernommen wurde das Kraftstoffsystem mit einem 4-Pumpen-Tank.

FAHRWERK.

Um die einzigartige Leistung absolut sicher und souverän auf die Straße zu bringen, haben die Ingenieure das Fahrwerk des Hochleistungssportwagens neu abgestimmt. Zusammen mit den aus dem Rennsport adaptierten, extrem schnell ansprechenden Dämpfern ist das Fahrzeug nochmals besser kontrollierbar und perfekter ausbalanciert. Eine Wankneigung oder ein Nicken bei starkem Beschleunigen und Bremsen ist faktisch nicht mehr spürbar. Optimierte Radlastschwankungen führen zu einem weiter reduzierten Untersteuern und einer aktiven Sicherheit auf höchstem Niveau. Neben dem unvergleichbaren querdynamischen Potenzial von bis zu 1,4 g sorgt zudem das präzise Zusammenspiel der Reifen (auf neu konzipierten, leichteren 20-Zoll-Leichtmetallrädern des Typs „Vitesse") mit dem intelligenten Allradsystem für außergewöhnlich gute Handling-Eigenschaften. Fahrwerk, Allradsystem und ESP bilden eine dynamische Allianz: Da das neu abgestimmte ESP zum Beispiel beim Beschleunigen

aus Kurven etwas später eingreift, zeigt der Vitesse auch in diesen Situationen eine noch dynamischere Performance. Selbstverständlich hat Bugatti die Kühlung der im Hinblick auf Standfestigkeit und Verzögerungswerte weltweit einmaligen Bremsen durch zusätzliche und vergrößerte Lufteinlässe an die noch höhere Motorleistung angepasst.

Generell gilt, dass der Vitesse noch sportlicher als der 1.001 PS starke Grand Sport ausgelegt wurde, gleichwohl aber nicht zum kompromisslosen Rennwagen avanciert und somit weiterhin für den Fahrer souverän beherrschbar bleibt. Beim Fahrwerk konnten die Entwickler unter anderem durch die Reduzierung der dynamischen Eigenfrequenz sogar ein Komfortplus realisieren.

KAROSSERIE.

Bugatti hat für den Vitesse einen neuen Dachkantenspoiler entwickelt, der die Windgeräusche und Verwirbelungen im Innenraum signifikant reduziert. Darüber hinaus wird es für den Roadster ein neues Windschott geben, das sich bei Nichtgebrauch ebenfalls kompakt im Kofferraum verstauen lässt. Beide Details werden auch für den Grand Sport zur Verfügung stehen; gemeinsam ermöglichen Dachkantenspoiler und Windschott selbst bei Geschwindigkeiten um 200 km/h ein absolut entspanntes offenes Fahren.

Im Front- und Heckbereich konnten zahlreiche Aerodynamikmaßnahmen des Super Sport für den Vitesse adaptiert werden. Die Frontpartie wird somit von größeren Lufteinlässen geprägt; die zwei zentralen Lufteinlässe links und rechts vom Bugatti Kühlergrill werden horizontal durch einen Steg geteilt. Der unterste Luftschlitz zieht sich seitlich bis in das Radhaus hinein und verleiht dem Ausnahmesportwagen ein extrem souveränes Auftreten. Unterhalb dieses Lufteinlasses schließt sich ein neuer optisch filigran gestalteter Frontspoiler an, der konzeptionell ähnlich wie die im Motorsport üblichen Splitter ausgeführt ist. Ebenfalls neu: die analog zum Super Sport verbesserten und im Gehäuse nun schwarz verkleideten Xenonscheinwerfer. Die Heckpartie, ebenfalls vom Super Sport abgeleitet, wird von einem Doppeldiffusor und einem zentral angeordneten Doppelendrohr geprägt. Hinten wie vorn wacht zudem eine neue Park Distance Control (PDC).

Typisch für den Grand Sport und damit auch für den Vitesse sind die zwei Lufthutzen links und rechts der — beim Vitesse neu gestalteten — Motorabdeckung. Diese Lufthutzen erfüllen beim Roadster gleich zwei Aufgaben: Einerseits nehmen sie die Ansaugluft für den Motor auf, andererseits sind sie ein elegant integrierter Bestandteil des Überschlagschutzes. Wie für den Super Sport kommt auch im Fall des Vitesse ein Vollkarbon-Monocoque zum Einsatz, durch das eine extrem hohe Torsionssteifigkeit von 22.000 Newtonmeter pro Grad bei maximaler passiver Sicherheit erzielt wird. Auch die Außenhaut besteht vollständig aus Kohlefaser; optional ist deshalb auch der neue Bugatti Veyron 16.4 Grand Sport Vitesse in klar lackiertem Sichtkarbon erhältlich.

INTERIEUR.

Karbon ist — neben hochwertigen Metallen wie Aluminium und Magnesium — auch das dominierende Material im Innenraum des Vitesse. Zahlreiche Interieur-Bauteile werden im 1.200-PS-Roadster nun in Karbon ausgeführt. Dazu gehören die Verlängerung der Mittelkonsole, eine Abdeckung mit EB-Logo in der aus Leder gearbeiteten

Rückwandverkleidung (zwischen den Rücksitzlehnen) und die Gurtaustrittsblenden an den Sitzen. Ebenfalls aus Karbon gefertigt werden das Dekor der Mittelkonsole, die Türinserts sowie die sich hier anschließenden Applikationen der Instrumententafel. Kontrastnähte kennzeichnen auch die ohne das typische Quilting (Karo- Steppung) ausgeführte Leder-Armauflage zwischen den Sitzen. Ebenfalls neu: Kniepolster im Bereich des Mitteltunnels, eine weitere 12V-Steckdose (im Handschuhfach), die Ausführung der Rückhaltesysteme, die beleuchtete Start- und Parksperrtaste (analog Super Sport) sowie ein Kombi- Instrument mit Hochschaltinformation und selbstverständlich die nun bis 1.200 PS reichende Leistungsanzeige!

INDIVIDUALISIERUNG DES AUSSTELLUNGSFAHRZEUGS.

Jedes Exemplar der bislang knapp 40 fertig gestellten Roadster ist ein Unikat. Das trifft auch auf den erstmals in São Paulo gezeigten Grand Sport Vitesse „Rafale" zu. Weite Teile der Karosserie sind in Gris Rafale gehalten. Kontrastreich setzt sich dagegen der Mittelbock aus dunkelblauem Sichtkarbon mit Teilen des Hecks, dem Heckflügel und den Lufthutzen ab. Dieser Kontrast wird im Interieur wieder aufgenommen, allerdings umgekehrt: So dominiert das wasserblaue Leder, das nur von den hellen grauen Nähten durchbrochen wird. Der Grand Sport Vitesse „Rafale" kostet 1,9 Millionen Euro. Der Grundpreis des Vitesse liegt bei 1,69 Millionen Euro (ohne Transport und Steuern).