MOLSHEIM
24.8.2018

WELTPREMIERE FÜR DEN DIVO



Bugatti enthüllt sein neuestes Modell auf der exklusiven Veranstaltung „The Quail — A Motorsports Gathering" in Kalifornien.

- Bugatti-Präsident Stephan Winkelmann: „Der Divo[1] ist deutlich performanter in Sachen Querbeschleunigung, Agilität und Kurvenverhalten. Der Divo ist gemacht für Kurven."
- Ausgefeiltes Aerodynamik-Programm, Modifikationen an Fahrwerk und Dämpfung sowie Gewichtsreduzierung machen den Divo zum Kurvenstar
- 35 kg leichter als der Chiron
- Höhere Querbeschleunigung von 1,6 g
- 90 kg mehr Abtrieb als der Chiron
- Höchstgeschwindigkeit bei 380 km/h abgeregelt
- 8 Sekunden schnellere Rundenzeit auf dem Handlingkurs in Nardó
- Neue progressive Formsprache unterstreicht die inneren Werte des Divo
- Divo ist die moderne Interpretation der Bugatti-Coachbuilding-Tradition
- Divo wird als Straßenfahrzeug homologiert
- Streng limitierte Kleinstserie von 40 Fahrzeugen ist bereits ausverkauft
- Netto-Stückpreis: 5 Millionen Euro

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Vorhang auf für den Divo. Bugatti hat heute auf der exklusiven Automobilveranstaltung „The Quail: A Motorsports Gathering" im kalifornischen Monterey sein neuestes Modell als Weltpremiere präsentiert. Mit dem Divo hat die französische Luxusmarke einen Supersportwagen entwickelt, der auf Agilität, Wendigkeit und optimale Handling-Performance auf kurvenreichen Straßen getrimmt ist. Er wird vom ikonischen 1.500 PS starken 8-Liter-W16-Motor Bugattis angetrieben. Intensivst wurde an den aerodynamischen Eigenschaften gearbeitet sowie Fahrwerkeinstellungen verändert. Im Ergebnis ist der Divo, verglichen mit dem Serienmodell Chiron², 35 Kilogramm leichter und hat 90 Kilogramm mehr Abtrieb. Bei der Querbeschleunigung hat der Divo auf 1,6 g zugelegt. Seine Höchstgeschwindigkeit ist auf 380 km/h limitiert. Den Handlingkurs auf dem Test- und Prüfgelände von Nardò in Süditalien umrundet der Divo acht Sekunden schneller. Nur 40 Fahrzeuge wird es geben. Die streng limitierte Kleinstserie war bei Start der Präsentationen vor ausgewählten Kunden bei einem Nettostückpreis von 5 Millionen Euro sofort ausverkauft.**

„Als ich Anfang dieses Jahres mein Amt bei Bugatti antrat, lernte ich schnell, dass unsere Kunden und Fans auf ein spezielles Fahrzeug warten, das parallel zum Chiron eine weitere Geschichte für die Marke erzählt", sagte Stephan Winkelmann, Präsident von Bugatti Automobiles S.A.S. „Auch das Bugatti-Team brannte darauf, solch ein Projekt umzusetzen."

So wurde entschieden, einen Supersportwagen zu bauen, der einen anderen Charakter haben soll als der Chiron, aber dennoch auf den ersten Blick als ein Bugatti erkennbar bleibt.

Mit dem Divo lässt Bugatti seine Tradition im Karosseriebau, Coachbuilding genannt, wieder aufleben. Die französische Luxusmarke hatte in den frühen Jahrzehnten ihres Bestehens großen Erfolg darin, Karosserien nach eigenem Design selbst zu bauen und auf bestehende Chassis zu setzen.

„Während ein moderner Bugatti bislang für die perfekte Balance von Hochleistungs-Performance, Längsdynamik und luxuriösem Komfort steht, sollte der Divo im Rahmen der Möglichkeiten deutlich performanter in Sachen Querbeschleunigung, Agilität und Kurvenverhalten gehen", so Winkelmann weiter. „Der Divo ist gemacht für Kurven."

„Das Feedback unserer Kunden war überwältigend", erklärt der Bugatti-Präsident. „Wir haben den Divo einer kleinen Gruppe ausgewählter Chiron-Kunden gezeigt. Alle 40 Fahrzeuge waren sofort verkauft — eine tolle Bestätigung für das Bugatti-Team, das mit viel Herzblut und Leidenschaft gearbeitet hat."

„Der Divo ist ein weiteres Projekt, mit dem wir die Menschen und die Welt begeistern wollen", fügt Winkelmann an. „Denn unsere Fans sind uns sehr wichtig."

Benannt ist der Bolide nach Albert Divo, französischer Rennfahrer, der in den späten 1920er Jahren für Bugatti zweimal das berühmte Bergstraßenrennen Targa Florio auf Sizilien gewann.

DER DIVO STEHT FÜR DIE MODERNE INTERPRETATION DER COACHBUILDING-TRADITION DER MARKE

„Die moderne Interpretation des Coachbuilding hat uns Ingenieuren neue Freiheiten gegeben", so Stefan Ellrott, Leiter der Technischen Entwicklung bei Bugatti. „Der Schritt, den wir mit

dem Divo in Sachen Agilität und performanter Kurvendynamik erreicht haben, kann mit der Entwicklung verglichen werden, die wir vom Veyron hin zum Chiron insgesamt vollzogen haben.“

AUSGEFEILTES AERODYNAMIK-PROGRAMM SORGT FÜR OPTIMALE FAHRZEUGKÜHLUNG UND 90 KILOGRAMM MEHR ABTRIEB.

Besonders an den aerodynamischen Eigenschaften des Divo wurde detailliert gearbeitet. Die Frontklappe ist mit Lufteinlässen versehen. Dies sorgt für eine Reduzierung der effektiven Stirnfläche des Fahrzeuges und einen verbesserten Luftfluss an der Fahrzeugfront sowie eine Erhöhung der aerodynamischen Effizienz. Darüber hinaus sorgt ein optimierter sogenannter Air Curtain für eine bessere Luftführung im vorderen und hinteren Bereich der Fahrzeugseiten.

Der breite und neu geformte Frontspoiler dient einem höheren Abtrieb und leitet mehr Luft zu den vorderen Lufteinlässen. Damit erhält das Kühlsystem mehr Luftmasse, und die Kühlleistung insgesamt wird gesteigert.

Die Bremsen werden aus vier unabhängigen Luftquellen an jeder Fahrzeugseite gekühlt: So kommt Luft aus dem Hochdruckbereich oberhalb des Frontstoßfängers, aus den Einlässen auf den vorderen Kotflügeln, vom Einlass am vorderen Radiator und aus den Diffusoren vor den Reifen. Schaufeln führen die kalte Luft aus diesen Bereichen in die Bremsscheiben. Ein sogenanntes Hitzeschild leitet die dann heiße Luft direkt durch die Räder nach außen. So wird erreicht, dass die Bremsen sich nicht überhitzen und die Reifentemperatur stets im optimalen Bereich bleibt. Dieses bereits beim Chiron angewandte System erhält beim Divo zusätzliche Unterstützung durch den Unterdruck, der durch den Air Curtain an den Reifen erzeugt wird. Außerdem werden die Radkästen durch Lamellen auf den Kotflügeln entlüftet.

Das Dach des Divo wurde in Form eines NACA Air-Duct, das ist ein strömungsgünstiger Lufteinlass, gestaltet. In Kombination mit dem Heckdeckel in einem speziell entwickelten Design kann so ein sehr hoher Luftmassenfluss in den Motorraum erreicht und damit ein wichtiger Beitrag zum Temperaturmanagement in diesem Bereich des Fahrzeugs geleistet werden.

Am Heck des Divo ragt ein neuer, in der Höhe feststehender Heckflügel empor, der weiterhin, nach vorne aufgestellt, als Air Brake fungiert sowie für die individuellen Fahrzeugmodi winkelverstellbar bleibt. Der Heckflügel misst 1,83 Meter (72“) und ist damit 23 Prozent breiter als der des Chiron. Die größere Flügelfläche dient der Effizienzsteigerung und resultiert in einer leistungsfähigeren Air Brake sowie deutlich mehr Abtrieb.

Dieser wird weiter verstärkt durch den Heckdiffusor, der komplett neu sowie effizienter gestaltet wurde und die vier Abgasrohre beherbergt.

Insgesamt wird dadurch ein Abtrieb von 456 Kilogramm erreicht, das sind 90 kg mehr als beim Chiron.

NEUE EINSTELLUNGEN AN FAHRWERK UND DÄMPFUNG SOWIE GEWICHTSREDUZIERUNG MACHEN DEN DIVO ZUM KURVENSTAR

Die Fahrwerkentwicklung stand ganz im Zeichen der Kurvendynamik. Spritziger, agiler und leichtfüßiger sollte der Divo werden.

Dafür wurde der Radsturz erhöht, was in der Folge dazu führte, dass die Höchstgeschwindigkeit des Divo auf 380 km/h limitiert ist. Es gibt also, anders als beim Chiron, keinen Top Speed Modus. Bei der Querbeschleunigung hat der Divo auf 1,6 g zugelegt. Schon allein diese Maßnahmen erlauben ein spürbar neues Fahrgefühl auf kurvigen Strecken.

Die Einstellungen von Lenkung und Dämpfung wurden so vorgenommen, dass das Fahrzeug noch direkter anspricht und ein deutlich sportliches Fahrverhalten in allen Fahrmodi (EB, Autobahn und Handling) erkennbar sein wird.

Der Divo ist 35 Kilogramm leichter als der Chiron. Die Gewichtsreduzierung ist auf eine Reihe von Leichtbaumaßnahmen zurückzuführen, darunter neue Leichtbau-Räder und eine Ladeluftkühler-Abdeckung aus Kohlefaser. Darüber hinaus konnte durch die Fixierung der vorderen Diffusorklappen, den Entfall von Dämmmaterialien und den Einbau eines leichteren Soundsystems Gewicht eingespart werden. Zudem wurde im Sinne des Leichtbaus an Mittelkonsole und Türverkleidungen auf Ablagefächer verzichtet.

Somit wird der Divo acht Sekunden schneller auf dem Handling-Kurs von Nardo unterwegs sein als der Chiron.

NEUE PROGRESSIVE FORMSPRACHE UNTERSTREICHT DIE INNEREN WERTE DES DIVO: EIN NEUER ANZUG FÜR EINEN NEUEN CHARAKTER

„Der Divo ist ein weiteres Beispiel unserer Design-Philosophie ‚Form follows Performance'. In diesem Fall ging es den technischen Entwicklern und den Designern darum, gemeinsam ein Fahrzeug zu kreieren, dessen Fokus auf Kurvengeschwindigkeit und Querdynamik liegt", beschreibt Achim Anscheidt, Designchef Bugatti Automobiles S.A.S., die Formsprache des neuen Bugatti.

„Gleichzeitig war das Projekt Divo eine willkommene Gelegenheit für unser Team, dem in den frühen Jahren der Marke sehr erfolgreichen Thema Coachbuilding nun ein neues, modernes Kapitel hinzuzufügen."

"Unsere Aufgabe war es, ein Fahrzeug zu entwickeln, das anders als der Chiron aussehen, dabei aber auf den ersten Blick als ein Bugatti erkennbar sein sollte", so Anscheidt weiter. „Das bedeutete für uns Designer, dass die drei wichtigsten stilistischen Elemente Bugattis erhalten bleiben mussten: das Hufeisen am Front-Grill, die typische Bugatti-Signatur-Linie an den Fahrzeugseiten sowie die vom Typ 57 Atlantic hergeleitete charakteristische Finne, die die Längsachse des Fahrzeugs in der Ansicht von oben bestimmt."

Das Design-Team hat diese Merkmale für den Divo entsprechend der Entwicklungsvorgabe weiterentwickelt und die Design-Philosophie „Form follows Performance" neu interpretiert. Die Außenhülle des Divo wurde kompromisslos auf Querbeschleunigung ausgelegt. Dabei ging es in erster Linie darum, eine optimale aero- und thermodynamische Effizienz zu erzielen.

Gleichzeitig repräsentiert der Divo einen neuen stilistischen Ansatz, den das Designteam eigens für einen „Coachbuilt"-Bugatti entwickelt hat und der sich von den modernen Kernprodukten der Marke unterscheidet.

Die schlankere Seitenlinie des Divo trägt dazu bei, das Fahrzeug tiefer und länger aussehen zu lassen. Die neuen Proportionen ermöglichten eine visuelle horizontale Teilung des Körpers, die durch eine spezielle Farbgebung noch verstärkt wird. Der obere eleganter wirkende Teil ist in dem für den Divo entwickelten Silberton „Titanium Liquid Silver" matt lackiert, der die skulpturalen und muskulösen Formen wirkungsvoll in Szene setzt. Die langen, gewölbten und in der Oberfläche ungestörten Flächen entlang der C-Säule und der hinteren Seitenteile verleihen der Fahrerkabine einen visuellen Schub nach vorn. Dies verleiht dem Divo bereits im Stillstand einen extrem dynamischen Auftritt.

Der untere Teil der Fahrzeugseiten wurde mit seinen Formen technischer gestaltet, was dem Fahrzeug optisch Kraft und einen selbstbewussten Stand auf der Fahrbahn verleiht. Dieser Bereich ist in Sicht-Carbon gehalten, in einer für den Divo exklusiv entwickelten petrol-blauen Tintung, „Divo Carbon" genannt.

Für die Fahrzeug-Front wurde eine komplett neue Architektur entwickelt. Es gibt zusätzliche Lufteinlässe zur Bremsenkühlung. Die neuen vertikal ausgerichteten Frontleuchten mit dem Tagfahrlicht am jeweils äußeren Rand verleihen dem Divo eine optische Weite. Die extrem kompakten und leichten LED-Scheinwerfer erreichen mit ihrer gerade einmal 35 Millimeter (1 3/8") flachen Leuchtenöffnung eine neue technische Dimension. Eine eigens für den Divo entwickelte Lichtanimation unterstreicht die unverwechselbare Signatur der Frontpartie. Ihre horizontale Teilung in einen unteren Bereich aus Sicht-Carbon und den in mattem Silber lackierten oberen Bereich lassen den Divo zudem flacher wirken und unterstreichen den Eindruck der optischen Breite.

Der NACA-Lufteinlass auf dem Fahrzeugdach schafft eine optische Verbindung zum Luftauslass in der Mitte der Fronthaube und leitet die Luft in Richtung des Heckflügels. Die Tatsache, dass die Mittelfinne von der Fahrzeugfront über das Dach bis zum Heckflügel verläuft, ist nicht nur eine Erinnerung an Bugattis legendäre Vergangenheit, sondern erfüllt auch eine Funktion: Damit wird verhindert, dass die Luft über dem Fahrzeug verwirbelt und Turbulenzen am Heckflügel entwickelt.

Ein Highlight am Fahrzeugheck ist zweifellos die neue hochkomplexe 3D-Heckleuchte. Sie ist tatsächlich Teil des Heckgitters, das teilweise im 3D-Druckverfahren produziert wird und über spezielle leichte Finnen in verschiedenen Größen verfügt. Insgesamt 44 dieser Finnen leuchten und bilden so das Hecklicht des Divo. Am äußeren Rand sind die Finnen breiter, das erzeugt ein intensiveres Licht. Zur Fahrzeugmitte hin werden die Finnen jeweils schmaler und das Licht dadurch graduell schwächer. Das Ergebnis ist eine auffällige Optik, die den Divo auch von hinten unverwechselbar macht.

Ebenfalls am Heck verstärkt die Farbzweiteilung des Fahrzeugs den kraftvollen Eindruck: Die Kotflügel sind in „Titanium Liquid Silver" matt lackiert und werden optisch von den Teilen

getrennt, die den Luftfluss am Heck steuern. So sind Luftauslässe, Heckflügel und Diffusor in Sicht-Carbon gehalten.

Die speziell für den Divo entworfene leuchtende türkisblaue Farbe „Divo Racing Blue" unterstreicht die Dreidimensionalität der drei Oberflächen, die vorne, an der Seite und hinten zu den jeweils dort befindlichen Luftein- und auslässen führen, und schafft dynamisch wirkende Kontraste.

Das technisch anmutende Farb- und Materialkonzept des Exterieurs zieht sich auch durch das Interieur. Hier kommt das hochglänzende exklusive Sicht-Carbon des Exterieurs in einer matten Ausführung zum Einsatz.

Sowohl die Carbon-Tintung als auch die Lackierung der Außenhaut werden in ihrer Farbwirkung 1:1 vom dunklen Alcantara-Petrol-Ton „Divo Grey" im Innenraum abgebildet und stehen in einem subtil technischen Kontrast zu den glasgestrahlten grau-eloxierten Metallteilen des Interieurs.

Das markante „Divo Racing Blue" kommt auch im Interieur als Alcantara-Leder-Ton zum Einsatz und spielt hier eine spezielle Rolle, indem es den Innenraum des Divo zweiteilt. Der Fahrerbereich ist fast komplett in dieser markanten Farbe gehalten, während sie im dunkleren Beifahrerbereich für ausgewählte Akzente sorgt.

Eine weitere stilistische Verbindung zum Exterieur schaffen Türverkleidung und Sitzflächen, die mit einer gestickten, dreidimensional und algorithmisch angeordneten Rautenstruktur verziert sind und damit die Gitter- und Heckleuchtenarchitektur neu interpretieren.

Technische Neuerungen im Innenraum betreffen die Sitze, die neben dem neuen Design mehr Seitenhalt bieten. Das Lenkrad ist teilweise mit Alcantara bezogen und verfügt über größere lenkradfeste Wippschalter auf beiden Seiten. Die Mittelkonsole schafft dank größerer Armauflagen und Wadenanlagen mehr Komfort.

FRANZÖSISCHER RENNFAHRER UND ZWEIFACHER TARGA FLORIO-SIEGER ALBERT DIVO ALS NAMENSPATE

Albert Divo wurde am 24. Januar 1895 unter dem Namen Albert Eugène Diwo (er nannte sich später selbst Divo) in Paris geboren. Im Ersten Weltkrieg war er Kampfpilot, danach arbeitete er als Mechaniker. Seine Karriere als Automobilrennfahrer begann 1919 für Sunbeam und für Talbot-Darracq, wo er schnell erfolgreich war und 1923 in Sitges den Großen Preis von Spanien gewann. 1924 wechselte er zu Delage. Hier startete er unter anderem in einer Reihe von Sprintrennen in Frankreich. Nach einem aufgrund nicht ausgereifter Technik weniger erfolgreichen Aufenthalt bei Talbot von 1926 bis 1927 kehrte er zu Delage zurück, wurde dort aber nicht eingesetzt. Als Talbot und Delage sich aus dem Rennzirkus verabschiedeten, trat Divo 1928 dem Werksteam von Bugatti bei. Auf Anhieb gewann er im selben Jahr auf einem Typ 35 B die Targa Florio in Sizilien. Diesen Triumph wiederholte er im darauf folgenden Jahr. 1930 wurde er Dritter in Spa. Es folgten weitere Renneinsätze für Bugatti bis 1933 auf den Typen 51, 53, 54 sowie auf den Typen 45 und 47 bei Bergrennen. Ab 1936 startete er abwechselnd für Delahaye und Talbot. Im Jahr 1939 beendete er seine aktive Karriere. Nach dem Zweiten Weltkrieg arbeitete Albert Divo als Rennleiter bei Castrol. 1962 war er in Villars-sur-Ollon (Schweiz) Gründungsmitglied des Club International des Anciens Pilotes de Grand Prix F1. Divo wurde

als Ritter der Ehrenlegion ausgezeichnet. Am 19. November 1966 starb er zurückgezogen in Morsang-sur-Orge südlich von Paris.

Divo feierte seine größten Erfolge zweifellos bei der Marke Bugatti, deren Dominanz 1925 auf der Targa Florio begann. Die legendäre Targa Florio, die bis 1977 jährlich auf einer Bergstrecke in Sizilien ausgetragen wurde, war sicherlich eines der härtesten aller Lang-streckenrennen in dieser Zeit. Bugatti gewann das Rennen mit dem Typ 35 fünfmal in Folge.

BUGATTI COACHBUILDING: KAROSSERIEN AB WERK „MADE IN MOLSHEIM“

Mit dem Divo lässt Bugatti seine Karosseriebau-Tradition wieder aufleben. Während Ettore Bugattis Fahrzeuge der 1920er Jahre für Leichtbau und technische Innovationen standen, so war es das Verdienst seines Sohnes Jean, dass die Bugatti-Karosserien in den 1930er Jahren zu den stilbildenden ihrer Zeit wurden. Die Kreationen von Jean stehen bis heute sinnbildlich für die goldene Ära des französischen Karosseriebaus, und so trugen Vater und Sohn jeweils auf ihre ganz eigene Art zum Mythos der Marke bei.

Mitte der 1920er Jahre bezog Ettore Bugatti seinen Sohn zunehmend mehr in die Firma ein, und so war es Jean, der erst für den Typ 41 Royale und ab 1926 auch für den Typ 40 Ideen eigener Karosserieformen entwickelte. Bis dato wurden zwei- und viersitzige Sport-Cabriolets und -Coupés von Karosseriebauern wie Gangloff oder Lavocat & Marsaud gefertigt. Zur Umsetzung seiner Ideen holte Jean den talentierten Karossier Joseph Walter nach Molsheim.

Erst mit Walter, der Jeans Ideen gestalterisch umsetzte, konnte der klassische Karosseriebau bei Bugatti richtig angegangen werden: mit den Grand Sport-Karosserien der Typen 40 und 43 bis hin zu den Typ 57-Karosserien der 1930er Jahre. Für den Typ 57 waren ab Werk unterschiedliche Karosserien wie Stelvio, Aravis, Galibier, Ventoux oder Atalante bestellbar. Die bekanntesten „Coachbuilt“-Kreationen aus dem Hause Bugatti waren zweifellos der stromlinienförmige Typs 50, der Typ 55 Roadster oder der Typ 57SC Atlantic.

---

[1] Divo: WLTP Kraftstoffverbrauch, l/100 km: Niedrigphase 43,3 / Mittelphase 22,2 / Hochphase 18,0 / Höchstphase 18,3 / kombiniert 22,3; CO2-Emission kombiniert, g/km: 506; Effizienzklasse: G