

BUGATTI CHIRON PUR SPORT — UN TOUR À BORD DE LA NOUVELLE HYPERSPORTIVE



« Je ne parviens plus à sortir de ce véhicule. » — Avec Sven Bohnhorst sur le circuit d'essais du Bilster Berg.

L'arrière part légèrement dans une dérive contrôlée, les pneus commencent à crisser. Sven Bohnhorst réagit à la vitesse de l'éclair, contre-braque brièvement et continue d'enfoncer l'accélérateur. En dérive, avec un large sourire.

Cet ingénieur travaille comme spécialiste du développement des châssis chez Bugatti, et teste la nouvelle Chiron Pur Sport¹ jusqu'aux limites de la stabilité. Pour l'améliorer encore et régler plus minutieusement et plus précisément le châssis, la direction et les amortisseurs. Il opère dans les fines nuances et les plus petits détails. Ces derniers sont à peine perceptibles

individuellement, mais ils donneront plus tard au client l'image complète d'une sensation de conduite parfaite. Après des semaines de pause forcée en raison de la pandémie de COVID-19, il peut enfin, depuis début mai, à nouveau tester la nouvelle Chiron Pur Sport sur un circuit avec ses collègues.

« Le circuit du Bilster Berg avec sa topographie 3D très particulière est astreignant et demande beaucoup de concentration. C'est un circuit technique avec divers virages, des passages lents et d'autres rapides, ainsi que de fortes pentes et d'importants dénivelés. Un vrai défi pour nous, concepteurs de châssis », explique Sven Bohnhorst. Le circuit monte et descend, rend la Chiron Pur Sport plus légère sur certains passages, et la plaque au sol dans les cuvettes en comprimant largement les ressorts. Pour un réglage minutieux du châssis, des systèmes de sécurité, de la boîte de vitesses et de l'embrayage, c'est l'idéal. Ici, les ingénieurs de la Chiron Pur Sport testent les véhicules jusqu'à leurs limites. Le nouveau programme de conduite ESC-Sport+ est particulièrement adapté à ce test. Avec ce programme, les pilotes expérimentés peuvent, pour la première fois, pousser la Chiron Pur Sport beaucoup plus facilement dans des dérives contrôlées avec des angles de dérive plus grands, et commander l'arrière avec l'accélérateur avant que l'ESC n'intervienne. La Chiron Pur Sport devient ainsi une dérivée extrême de la Chiron² à l'autre extrémité du spectre des performances, un modèle très dynamique et avide de virages. Un véhicule qui, poussé dans sa limite, se déporte davantage vers l'extérieur, mais qui se laisse contrôler parfaitement et de manière prévisible. Une conduite ciblée et précise.

« L'association d'un châssis sportif sans compromis et de conception plus raide, avec de nouveaux pneus composés d'un mélange de gommes plus souples, réglés pour la dynamique transversale et un rapport de démultiplication plus court, permet de manœuvrer la Chiron Pur Sport dans tous les virages à la vitesse de l'éclair et en toute sécurité. Une sensation de conduite incroyable qui fait grimper l'adrénaline », s'engoue Sven Bohnhorst. La nouvelle hypersportive a une conduite nettement plus raide, sportive et directe que la Chiron. Elle offre plus d'adhérence, sous-vire moins et manifeste un comportement de conduite neutre, même dans les enchaînements de virages rapides. « Voilà un véhicule pour tous les conducteurs qui ont la passion de la vitesse dans le sang. Je ne parviens plus à sortir de ce véhicule », se réjouit Sven Bohnhorst.

Bien que Bugatti teste d'habitude ses véhicules sur de longs circuits comme le circuit d'essai intérieur de l'anneau circulaire du centre d'essais de Nardo ou la Boucle Nord du Nürburgring, Sven Bohnhorst se sent bien sur le circuit du Bilster Berg : 9 virages à droite, 10 virages à gauche. 44 creux et bosses. Vingt pour cent de montée et 26 pour cent de descente, avec une différence de niveau de 70 mètres, sur une longueur de 4 207 mètres. Quelques tours ont suffi à l'ingénieur pour se familiariser avec le circuit. « Je sais maintenant exactement comment conduire sur ce circuit. La Pur Sport transmettant une sensation de conduite si sûre, il est facile de s'imprégner des particularités du circuit », affirme Sven Bohnhorst. La Pur Sport est propulsée par un moteur W16 8,0 l qui délivre une puissance de 1 500 ch et un couple de 1 600 newtons-mètres. Sur ces parcours d'essais, les ingénieurs ne se contentent pas de faire de très bons temps par tour, mais visent surtout à ce que la Chiron Pur Sport roule parfaitement, même dans les situations extrêmes et principalement à ce qu'elle procure aux clients un plaisir de conduite encore plus pur et perceptible. « Nous sommes maintenant proches des objectifs que nous nous étions fixés lors du développement ; la Chiron Pur Sport se conduit de manière très précise et est extrêmement agile, même sur ce circuit aux virages si serrés », explique Sven Bohnhorst.

Il tourne toujours et encore sur ce circuit avec ses collègues, la plupart du temps en commençant par un tour de chauffe, puis deux tours rapides et enfin un tour de refroidissement.

Ce procédé offre, indépendamment de la tâche confiée, une impression de conduite reproductible et permet une évaluation objective des combinaisons de tous les modes de conduite et de tous les systèmes. Une tâche exigeante.

Sur les parcours rapides, Bohnhorst veille au comportement de conduite global, mais aussi aux réactions de la direction, des amortisseurs, des autres systèmes de liaison au sol, tels que la régulation du patinage et de la transmission intégrale, ainsi que la synergie des composants fondamentaux du châssis comme la dureté des ressorts, les stabilisateurs et les pneus. « Les pneus sont en fin de compte l'élément de construction décisif qui relie le véhicule à la route, seul contact avec le sol. En tant qu'ingénieurs spécialisés dans les châssis, nous devons trouver le réglage optimal pour la combinaison de la transmission de puissance dans les sens longitudinal et transversal », poursuit Bohnhorst. Il est attentif aux caractéristiques que sont la température, l'usure des pneus plus tendres et une portée correcte. Par ailleurs, la réaction de l'ensemble du véhicule, de sa direction et, par exemple la précision de ses retours, sont prises en compte lors de la mise au point. Le patinage des roues arrière est-il bon, se contrôle-t-il bien avec l'accélérateur, le véhicule adopte-t-il un comportement homogène et cohérent sur la route ? Sven Bohnhorst est attentif à la manière dont la Chiron Pur Sport réagit dans les côtes et les creux en cas de fortes compressions et veille à ce qu'en aucun cas, le châssis ne réagisse mal ou que l'arrière ne dérive trop. « Ce que j'apprécie sur la Chiron Pur Sport, c'est qu'elle donne en permanence des retours sensibles. Grâce à la synergie des adaptations mécaniques faisant l'objet d'un réglage minutieux, complétée par des réglages électroniques, elle se contrôle extrêmement bien, de sorte qu'aucun événement inattendu ne se produit », explique-t-il. Ce qui est déterminant dans le développement d'un véhicule, c'est la parfaite adaptation de la mécanique, de sorte que l'électronique ne joue le rôle de système de régulation que dans les cas extrêmes. « Ainsi se met en place un comportement de conduite naturel et très puissant, qui n'a rien d'artificiel. Il me tient à cœur que ce soit moi qui conduise le véhicule et pas l'inverse », souligne M. Bohnhorst.

Ensuite, les données sont lues dans l'ordinateur et chacun donne son avis. « Le réglage du châssis ne doit pas seulement me plaire à moi seul, mais aussi à tous mes collègues. Ce n'est que lorsque nous arrivons au même jugement que la Chiron Pur Sport est parfaitement réglée. Le résultat final est vraiment le résultat d'un travail d'équipe — et l'expérience de conduite du conducteur est toujours mise au premier plan », conclut Sven Bohnhorst. Il en ressort un concept de véhicule entièrement nouveau dans la famille des Chiron. « La Chiron Pur Sport va enthousiasmer tous les clients qui apprécient la conduite dynamique. Avec ce nouveau modèle, les virages se négocient plus facilement et plus pleinement jusqu'à la limite du physiquement réalisable », ajoute Sven Bohnhorst. « Encore une fois, la Pur Sport est nettement plus rapide, plus sûre et plus performante dans les rues étroites aux nombreux virages. »

Certes, des modifications techniques profondes et coûteuses ont été nécessaires pour cela, mais elles n'ont pas été vaines : la Chiron Pur Sport offre une expérience de conduite unique et pure que l'on ressent directement sur le circuit. Et les clients vont bientôt l'expérimenter : la Bugatti Chiron Pur Sport peut être commandée dès à présent. La production de cette nouvelle dérivée, limitée à 60 exemplaires, débutera au deuxième semestre 2020. Le prix net du véhicule s'élève à 3 millions d'euros.

Contact pour la presse

Nicole Auger
Head of Marketing and Communications
nicole.auger@bugatti.com

¹Chiron Pur Sport: WLTP consommation de carburant en l/100 km : basse 44,56 / moyenne 24,80 / élevée 21,29 / particulièrement élevée 21,57 / combinée 25,19 ; émissions de CO2 combinées, g/km : 571,64 ; classe d'efficacité énergétique : G