

CLASSIC DRIVER

Bugatti Veyron 16.4 Super Sport: Wisch und weg



431 km/h, das sind umgerechnet 119,72 Meter pro Sekunde. In diesem Affenzahn raste Pierre-Henri Raphanel im Juli über die VW-Teststrecke in Ehra-Lessien zum neuen Tempoweltrekord für Serienautos. Raphanel saß, fest verzurrt, in einem Bugatti Veyron 16.4 Super Sport. Jetzt trat Classic Driver in dem Extrem-Auto aufs Gas.

„Was es alles gibt, was ich nicht brauche“, wunderte sich Aristoteles schon vor 2300 Jahren. Daran hat sich nichts Wesentliches geändert. Überfluss gibt es noch immer im, nun ja, Überfluss – und leider auch das Gegenteil davon. In der Autowelt markiert seit wenigen Wochen ein neues Modell den vorläufigen Endpunkt auf der nach oben offenen Opulenz-Skala. Es ist der Bugatti Veyron 16.4 Super Sport. Die Motorleistung des Wagens beträgt 1200 PS, der Preis liegt bei mindestens 1,65 Millionen Euro netto und die Höchstgeschwindigkeit wurde, aus Rücksicht auf die Reifen, auf 415 km/h limitiert. Das sind 115,27 Meter pro Sekunde und somit etwas weniger als bei der eingangs zitierten Rekordfahrt, doch in diesen Sphären kommt es nun wirklich nicht auf ein paar Meter an.





Beim Auto dagegen zählt sogar jeder Millimeter, denn das Ding ist nicht nur flach und gedrunken, sondern auch breit. Exakt 1,99 Meter, was eine Fahrt über andalusische Nebenstraßen nicht einfacher macht. Dort nämlich, im dünn besiedelten Landstrich zwischen Jerez de la Frontera und Sevilla, stellte Bugatti das jüngste und brutalste Modell vor. Was gar keine schlechte Idee war, denn außer winkligen Ortsdurchfahrten sowie löchrigen Berg- und Talpisten gibt es dort auch schwarz glänzende, mit EU-Geld bestens ausgebaute Asphaltbänder, auf denen man zumindest eine Ahnung davon bekommen kann, zu welchen Brachialitäten der Super Sport imstande ist.



Jetzt stehen wir auf einer solchen Straße. Die Senke vor dem Bug des Bugatti ist vielleicht drei Kilometer lang, erst ganz am Ende kommt eine Kurve, Gegenverkehr ist gar nicht in Sicht. Also los: „Full throttle“ ruft mein Begleiter, Bugatti-Testfahrer Loris Biccchi, und schon werden die Arme lang und der Schädel kippt nach hinten. Von dort nimmt das Dröhnen zu, sehr schnell scheint die Straße schmaler zu werden, jetzt bloß nicht die Nerven verlieren, denkt man noch kurz – dann wird es höchste Zeit den rechten Fuß wieder etwas zu lockern. Das Experiment hat kaum länger gedauert als die Zeitspanne, die man zum Lesen des letzten Satzes braucht, und doch katapultierte der Bugatti sich selbst und seine Besatzung in dieser Frist auf mehr als 200 km/h. Wären die Straßen in Andalusien noch breiter, noch gerader und noch leerer, selbst unsereins könnte mit dem Wagen dort schneller als 300 km/h fahren, denn bis zu diesem Tempo dauert es aus dem Stand lediglich 14,6 Sekunden.



Mindestens ebenso beeindruckend wie die Beschleunigungs- oder Bremsleistung des Super Sport ist seine Unaufgeregtheit. Es klingt kokett, aber dieses Auto zieht tatsächlich keine große Show ab. Es lässt sich völlig mätzchenfrei fahren, das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe arbeitet nahezu unmerklich und die wenigen Bedientasten auf der Armaturentafel aus Sichtkarbon sehen gut aus und bedürfen keiner weiteren Erklärung. Der Bugatti verzichtet auf das Drehzahl-Gequängel eines Ferrari, auf die knöcherne Federung eines Lamborghini, auf das britisch-ledrige eines Aston Martin. Sitzt man erstmal drinnen, ist der Wagen ein grundsolides Alltagsauto. Das Problem besteht darin, überhaupt in diese Position zu kommen. Man braucht dazu entweder eine immense Erbschaft oder einen begnadeten Anlageberater – am besten natürlich beides.



Und es ist sicher auch kein Nachteil, wenn man sich für Hightech begeistern kann. Das ist zumindest die Voraussetzung, um die Veränderungen des Modells Super Sport gegenüber dem normalen Veyron zu begreifen, denn einfach so leistet ein ohnehin schon extremer Motor ja nicht 200 PS mehr, ganz zu schweigen von der gestiegenen Höchstgeschwindigkeit. Das Hauptproblem für die Ingenieure sei es gewesen, sagt einer der dabei war, ausreichend Luft ins Auto hinein und auch wieder heraus zu bekommen, um die fast schon monströse Technik zu kühlen.





So kam der Bugatti Super Sport zu neuen Luftöffnungen im Dach, deren Design aus dem Flugzeugbau stammt. Außerdem wurde der Ladedruck der vier Turbolader auf 1,5 bar angehoben, eine neue Abgasanlage mit vier großen Endrohren musste konstruiert werden sowie ein noch raffinierteres Kühlsystem für das 490 Kilo schwere 16-Zylinder-Trumm aus Alu, Stahl und Magnesium gleich hinter den Sitzen. Damit die Maschine zur Bestform auflaufen kann, sind jetzt vier statt bislang zwei Benzinpumpen an Bord. Offiziell fördert das Quartett im Schnitt 23,1 Liter je 100 Kilometer in die Brennkammern, doch vermutlich fährt kein Mensch einen Bugatti derart dezent, um diesen Wert zu erreichen. Auch der neue Trendsport der Branche, die Gewichtsreduktion, wurde von den Konstrukteuren ausprobiert, was immerhin dazu führte, dass der Wagen um insgesamt 50 Kilogramm leichter wurde, jetzt also noch 1838 Kilogramm wiegt. So sind die Türen jetzt nicht mehr nur teilweise, sondern komplett aus Karbon hergestellt, und auch das Kohlefasergeflecht selbst wurde durch ein neues Herstellungsverfahren leichter und dennoch steifer.



Ein Auto dieser Art schwebte VW-Patriarch Ferdinand Piëch wohl vor, als er vor zwölf Jahren, damals noch als Vorstandschef in Wolfsburg, die sieche Marke Bugatti unter seine Kontrolle brachte und die Entwicklung eines neuen Modells einfädelt. „Nicht einfach einen weiteren Supersportwagen" soll er von seinen Ingenieuren gefordert haben, sondern ein wahrhaft exquisites Auto. Getreu der klassischen Bugatti-Devise „nichts ist zu schön, nichts ist zu teuer" entstand der Veyron, 1001 PS stark, 407 km/h schnell. 260 Fahrzeuge wurden in den vergangenen fünf Jahren ausgeliefert, insgesamt 300 Exemplare, das stand von Anfang an fest, sollen es werden. Das Rekordauto Super Sport soll nun den Schlussverkauf ankurbeln. Das Kalkül scheint aufzugehen. Die Bugatti-Zentrale im elsässischen Molsheim meldet lebhaftes Interesse am neuen Modell. Einige Kunden wandelten ihre Veyron-Bestellung bereits in eine für den Super Sport um. Und die Miniserie von fünf Super-Sport-Typen im schwarz-orangefarbenen Look des Rekordautos ist auch längst vergriffen – zum Stückpreis von 1,95 Millionen netto. Jetzt kann es nur noch billiger werden.

Text: [Jürgen Pander](#)
Fotos: Bugatti

Galerie

