



TEKST **PETER HILHORST** FOTOGRAFIE **JÉRÔME WASSENAAR**

# BUITEN GEWOON

Een etmaal in de Bugatti Chiron. Van ergens naar nergens. Een reis, zomaar, met 1500 pk. Om te vieren en nooit te vergeten.



# D

DE EERSTE ONTMOETING START MYSTERIEUS. Het donderde al even in de verte en ineens is hij daar. Vanuit de diepe duisternis komt de Bugatti Chiron aanrollen. Breed en laag. Met acht priemende pitten. Deze *speed date* start op een woensdagavond binnen de Bugatti-grenzen. Een paradijs in Frankrijk. Waterkoud en vochtig. Pas morgen start de stopwatch die terugtelt van 24 uur. Dit is bonustijd, maar toch. Van tevoren had ik mijn twijfels. Wel of niet doen, dit late bezoek? Rijden mag niet, kijken wel. Zitten ook, net als luisteren en aanraken. Plagerig mag ik hem vijf meter verzetten om eigenlijk alleen fotograaf Jérôme Wassenaar te plezieren. Voor mij meer een kwelling. De nieuwsgierigheid naar de W16 met zijn tomeloze kracht wordt alleen maar sterker. Voor het echte ervaren moet gewacht worden tot de volgende ochtend. Opgetogenheid en frustratie botsen die frisse avond. Het beest staat daar stationair te stampen. Indrukwekkender dan elke andere auto. Dierlijker ook. Hij wil en ik ook. Zijn warme adem stijgt op uit de achterzijde. Ruig en toch elegant. Het decor is filmisch. Klassieke hekwerken rondom een sprookjesachtig uitgelicht Château St. Jean. In de oorspronkelijke staat zoals Ettore Bugatti het ooit aankocht om zijn modellen te presenteren. Nu doet het dienst als het hoofdkantoor van Bugatti in Molsheim, *en Alsace*. Met 24 Uur van Le Mans-winnaar Andy Wallace als toepasselijke Chiron-begeleider. Niemand vliegt deze hypercar solo. Tenzij er 3,5 miljoen euro is overgemaakt, want dat is wat een Chiron gemiddeld kost op kenteken. Wallace schetst het ruime kader waarbinnen ik de Bugatti mag gebruiken. Alles binnen het fatsoenlijke en veilige is geoorloofd. Onmogelijk geachte snelheden worden misschien realiteit. Met een onbereikbaar persoonlijk land *speed record* als climax? En daarom was dit nachtelijke bezoek, deze vluchtige flirt, een slecht plan. Die nacht in Hotel Bugatti, woelend in een



**Onmogelijk geachte  
snelheden worden  
misschien realiteit**





Links: Andy Wallace, een uiterst vriendelijke begeleider met stalen zenuwen. Boven: de prachtige wereld van Bugatti by night.

rumoerige kamer, lukt slapen niet meer. Te vol van een Chiron en te veel scenario's komen voorbij. De een glorieus en de ander roemloos. De gedachtenspiraal houdt niet op. De ochtend komt traag. Maar dat is dan ook alles wat er die dag langzaam zal gaan.

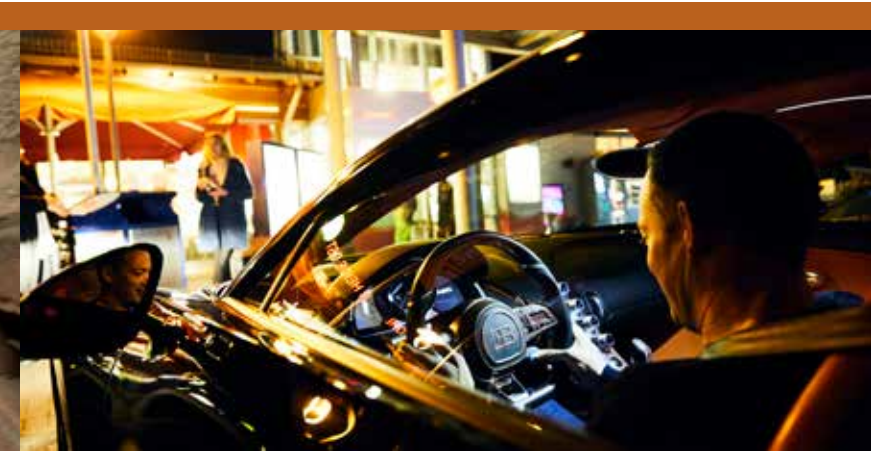
Vraag me niet wat ik die ochtend als ontbijt naar binnen heb gewerkt. Het verdween rap van mijn bord. Als een beest dat veel en snel moet eten als hij de kans heeft. De rest van de dag hoef ik niet meer. Om 8.15 uur klappt de slagboom van het Bugatti-terrein omhoog en het kasteel is in het daglicht nog even statig. Het ultramoderne Atelier viel gisteravond weg in het duister, maar nu is de plek waar de auto's gemaakt worden wel te zien. Chic en van deze tijd. Daarover gesproken, de tijd is kostbaar. Vanuit Molsheim moet de Chiron in Amsterdam landen waar hij op transport gaat naar de volgende geluksvogel die zijn automobiele leven kortstondig mag verrijken. De donderdag is van mij, elke slag van de secondewijzer. Met zijn begrensde topsnelheid van 420 km/h is onze hoofdstad rap bereikt. Ware het niet dat de 100 liter tank dan in 6 minuten en 47 seconden geleegd is. Ruim voordat de 8,0-liter W16 met vier turbo's overhit zou kunnen raken. Die van de Veyron afgeleide zestiencilinder is voor 95 procent vernieuwd en pompt er 1500 pk uit. Het koppel van 1600 Nm staat tussen 2000 en 6000 toeren per minuut overeind. Twee turbo's blazen tot 3800 toeren voor een snelle respons, waarna de andere twee gaan meedoen om tot het piekvermogen te komen. Een technologisch mirakel dat véél koeling nodig heeft. Er wordt 60.000 liter lucht per minuut door de motor gepompt en 800 liter koelwater per zestig seconden. Dat laatste door slangen zo dik als het werktuig van een brandweerman en rond gestuwd door een waterpomp die in twaalf seconden een volwassen ligbad kan vullen. Moeilijk te bevatten feiten, die je maar het beste droog kunt brengen. Bijvoeglijke naamwoorden zijn onnodig. De prestaties spreken ook voor zich. In 2,4 seconden is 100 km/h bereikt, in 6,1 tellen dubbele cijfers en 300 km/h rijden kan in 13,1 seconden. Dan is 380 km/h haalbaar, alwaar de tweede sleutel in het spel komt. Die is met een magneetje verankerd links naast de bestuurdersstoel. Daar zit een extra contactslot om de poort naar die onbekende wereld van meer dan 400 km/h open te zetten. Door die magische *speed key* te draaien, start de auto een zelfreflectie. De leeftijd van de banden, het niveau van de vloeistoffen en de staat van andere ingewanden worden gecheckt. Gaan alle signalen op groen, dan is 420 km/h mogelijk. Mits het abs inactief blijft én mits het stuur niet meer dan 90 graden wordt gedraaid. Dan breekt de Chiron disciplinair zijn eigen lancering af en moet de procedure opnieuw. Mijn hoofd tolt van alle cijfers en niet voor het laatst op deze dag.

Andy Wallace gooit ons zorgvuldig voorbereide plan met ontzuenderend gemak in de prullenbak. Het doel was om de Chiron eerst een aantal uren door de Vogezen te laten blazen. Maar Wallace, *every inch a gentleman*, schudt het hoofd. Onmogelijk. Het heeft er gesneeuwd en de temperaturen zijn te laag. Winterbanden bestaan er niet in deze buitencategorie walsen en de Michelin Pilot Sport Cup 2-banden hebben warmte nodig. Minder dan 25 graden Celsius en/of lager dan 2,8 bar druk is kritiek om de krachten te kunnen weerstaan. Nadat hij een korte, doch onvergetelijke demonstratie van de Chiron heeft gegeven op een B-weg, zet hij hem aan de kant. Mijn beurt. Waarheen? Het maakt niet uit. Rijden in een Chiron is een doel op zich. Vanachter het stuur is het gewoon een auto. Je moet over de brede dorpel van de carbon monocoque heen stappen en je langs de flinke wang van de stoel wurmen, maar dan zit je voortreffelijk. Goede zitpositie, lekkere steun en een heldere bediening. De lengteverstelling van de stoelen gaat bij deze Chiron handmatig! De enige in de wereld, aldus Wallace. De andere 499 exemplaren hebben elektrische hulp. Stuur en versnellingshendel: het zit er ook in. Maar doorsnee is het geenszins door de kwaliteit. Het beste leer, het mooist bewerkte aluminium en griezelig strakke carbon panelen. Met elkaar versmolten door goede smaak. Het is een tentoonstelling van exclusiviteit. De Masters of Luxury is er een braderie bij. De heerlijke weerstand in de draaiknoppen op de middentunnel heb ik niet eerder gevoeld in een auto. Alsof je de kurk van een Dom Perignon-fles het laatste stukje helpt, voordat hij plopt. De verbazing gaat verder: een snelheidsmeter tot 500 km/h en een uitstekend zicht naar voren dankzij de dunne A-stijlen van de carbon cocon. Vergelijkbaar in stijfheid met een LMP1-raceauto. Dit is kunst. Bugatti is de Claude Monet van het hedendaagse automobiele impressionisme. Het zijn feitelijk auto's, maar ook zoveel meer. En dan moet de W16 nog gestart worden...

Een druk op de Engine-knop aan het stuur zorgt voor opwinding. Een beul van een startmotor slingert de zestiencilinder aan. Het is een diep gemurmel, als een familie bruine bren die dreigend hun grenzen aangeven. Niet heel hard, wel met een duidelijke boodschap. Afschrikwekkend, maar niet beangstigend. Zolang jij niets verkeerd doet, dan hoeft het niet uit de klauwen te lopen. Pook in D en op zoek naar ruimte. Zolang we maar noordelijk rijden is het prima. Meteen voelt het goed. Er zijn veel minder vermogende auto's waarin het langer duurt, voordat je op je gemak zit. Niet in de Chiron, ondanks de buitenissige prijs, de acceleratiekracht van een Formule 1-auto en de onwerkelijke topsnelheid. Krappe doorgangen of wegversmallingen pak je op gevoel. Zo rollen we door een paar Franse dorpen en showt hij zijn veel-

**Bugatti is de Claude Monet van het hedendaagse impressionisme**





Links: via de boord-computer is onder meer af te lezen hoeveel pk je hebt gebruikt. Onder: de speed key. Rechts: de achtervleugel kent vier standen.



Alsof je met een vliegdekschip door de Amsterdamse grachten dobert





zijdigheid. De Chiron staat op stalen veren met variabele dempers om de 1995 kg te controleren. Hij wipt en beweegt, maar hij lijkt zijn wielen kalm in te trekken om gaten te verwerken. Drempels beklimt hij met de hydraulische liftfunctie. Dagelijks bruikbaar? Zonder twijfel in de comfortabelste EB-rijmodus. Het voelt alleen onnatuurlijk in de nauwe straatjes met zoveel vuurkracht. De zevenbak met dubbele koppeling bespeelt de W16 op de juiste manier. Met zelfverzekerende schakelacties houdt hij hem laag in de toeren en wordt er zelfs in het derde verzet opgetrokken. Tien keer zoveel kracht als de gemiddelde lease-Golf, maar vrijwel net zo dociel. Een wereldprestatie. Souplesse te over, dat spreekt voor zich. In alles. De reusachtige carbon-keramische remschijven laten zich formidabel doseren. Berekend op een noodstop vanaf 420 km/h, maar ook om vloeiend tot stilstand te komen voor een rood stoplicht. Met fantastische progressiviteit in het pedaal tijdens zachtjes remmen, terwijl hard trappen resulteert in de stopkracht van een stootblok. Geholpen door de achterspoiler die boven 180 km/h als luchtrem omhoog veert. Duidelijk zichtbaar in de achteruitkijkspiegel, waarin verder niet veel te zien is. Zeker niet als er echt gas gegeven wordt.

De banden zijn op temperatuur en dan kan er in de eerste versnelling plankgas gegeven worden. Zonder elektronische ingrepen. Ik maak oogcontact met de heer Wallace. Hij knikt veelzeggend, als een generaal die achter de frontlinie de aanval beveelt. Het geweld barst los. Een cavalerie van 1500 paarden gaat in galop en dendert richting de horizon. De lucht achter de auto trilt van de warmte en de grond lijkt te schudden. Het gedreun en geraas van zestien cilinders en een kwart turbo's kent zijn gelijke niet. Tussen het signaal van de rechtervoet en de versnelling zit wel een tel voordat de eerste twee turbo's op druk zijn. Maar dan ontploft de Frans-Duitse bom. De klap in de rug is gigantisch en het hoofd valt tegen de steun aan. De overtreffende trap volgt nog. Die schokgolf komt als het tweede duo turbo's mee gaat blazen. De acceleratie wordt dan fysiek en je zit te puffen aan het stuur om de g-krachten te verwerken. De eerste reactie is een verbijsterende glimlach, net als in een achtbaan. Na het gas lossen hoor je eigenlijk pas het geblaas en het dreigende basloopje van de W16. In de hectiek valt het weg, maar het is rauwer en ruiger dan verwacht. De meeste moeite kost het bepalen van de rempunten, omdat er zoveel snelheid wordt gemaakt op zulke korte stukken. Een paar honderd meter rechtdoor? Hij springt van 80 km/h tot ver over 200 km/h. De acceleratie boven 250 km/h blijft waanzin, terwijl de auto-maat koel de versnellingen blijft afwerken. De stappen zijn zo groot dat het wegnemen niet berekend is op een Chiron. Het voelt alsof je met een vliegdekschip door de Amsterdamse

grachten doobert voor een pleziervaart. Geschikt voor de taak, maar ietwat overgekwalificeerd.

De knorrende maag van mijn passagier is een herinnering aan het aardse bestaan. Dat zou je bijna vergeten in de Chiron-bubbel. Hij doet iets met je. Je voelt je verheven, de uitverkorene. Of zoiets. Maar met het oog op de eigen sterfelijkheid: doe toch maar een broodje gezond. Dan kan ondertussen mijn tijdelijke ruimteschip voor de deur al tikkend tot rust komen. De lunch is snel weg en de Chiron ook. Stilstaan is zonde. Tenminste, als je er maar 24 uur over kunt beschikken. De gemiddelde eigenaar rijdt zo'n 2000 kilometer per jaar en vandaag zal ik bijna tot de helft komen. Met een praktijkverbruik van 1 op 3,5 moet er geregeld getankt worden. Dat is telkens een happening. Ogenschijnlijk gelukkig getrouwde huisvrouwen beginnen spontaan opzichtig naar je te knipogen en hun toekijkende echtgenoten hebben er nog vrede mee ook. Bugatti is magisch en Chiron de toverspreuk. Dat hij ontzagwekkend hard rechtdoor kan, geloof ik nu wel. Het lukt door omstandigheden niet om in het spectrum van 350 km/h te geraken. Te druk, te koud en daardoor is de bandendruk niet optimaal. Een deceptie? Valt mee, de kick zit hem vooral in de oerkrachten die bij de acceleraties vrijkomen. De Veyron had dat ook, maar raakte uit zijn element als het bochtig werd. Met de Chiron zou Bugatti de volgende stap hebben gezet. Óók een rijdersauto en niet alleen een katapult. In lange bochten laat hij in elk geval zien dat de limieten door het brede rubber en de permanente vierwielaandrijving in een andere wereld liggen. Rem op tijd, mik hem de bocht in en breek het asfalt achter je in stukken door op het gas te gaan. Het komt altijd goed. Hij heeft geen *torque vectoring by braking* en evenmin achterwielsturing, omdat dergelijke voorzieningen hem met 355 millimeter brede achterbanden veel te onrustig zouden maken. Wel zorgen de elektronisch aangestuurde platenkoppelingen in de aandrijflijn voor een variabele verdeling over vier wielen. Het resulteert in onbegrijpelijk veel grip, waardoor de grenzen niet te vinden zijn.

Wel, da's niet helemaal waar. Je moet blijven rijden. Meters maken en gewend raken aan de gecontroleerde explosies. Dan gaat het vertrouwen zich vanzelf opstapelen. Intimidatie maakt plaats voor motivatie. Zet hem in de

*handling mode* voor de snelste reacties en er komt scherpte in de bediening. Ik durf steeds harder op de 285 millimeter brede voorbanden te leunen. Ze blijven staan en laten de massa van richting veranderen. De elektrisch bekrachtigde besturing telt 2,4 omwentelingen van links naar rechts. Je kunt er besluitvaardig mee sturen zonder dat hij nerveus is. Bovendien zit er echt gevoel in en komt de weerstand natuurlijk over.

## De grenzen lijken in een andere wereld te liggen



Geen groot navigatiescherm, omdat een Chiron voor een lange periode wordt gebouwd en zo'n scherm snel verouderd. De navigatie-aanwijzingen verschijnen naast de snelheidsmeter. De aluminium stengels aan de stuurkolom zijn prachtige sculpturen.





## Het gespleten karakter van de Chiron is zijn unieke kracht



De spoiler blijft na parkeren enige tijd omhoog staan om hitte uit de motorruimte te laten ontsnappen. Onder: het logo bevat 140 gram echt zilver.



Zo voel je de krachten oplopen in het stuurwiel als je meer snelheid meeneemt richting de binnenkant van de bocht. Waar bomen klaar staan om happen van enkele honderdduizenden euro's uit het koetswerk te nemen. En toch ga je verder. Steeds dichterbij de randen van het asfalt. Hij lijkt te krimpen naarmate het harder gaat, alsof je in een Audi R8 zit. Maar dan véél rapper. En zo graaf je dieper in zijn ziel en leg je steeds meer bloot. Ik haal snelheden op plekken waar die eigenlijk niet kunnen. Maar gekkenwerk is het niet. Misschien naderhand. Dit is nieuw en buiten de comfortzone is alles heftiger. Maar het gevoel van controle blijft als ik een heuvel klim van drie meter breed met aan beide kanten vangrails aanval. Agressiever naar de apex en eerder op het gas. Totdat in de besturing is te voelen dat hij midden in de bocht ineens lichter begint te sturen. Het teken dat de voorwielen grip verliezen en ik laat het gas los om de neus weer te laten happen. Maar vooral om mezelf even te herpakken. Langzaam begint het te dagen. De vierwielaandrijving biedt nog kansen. Die ga ik verzilveren. Als het onderstuur weer komt, geef ik gas bij. Je voelt de krachten wegvloeien naar achteren, waar het sperdifferentieel de aandrijfkrachten naar het buitenste achterwiel stuurt. Plotseling begint hij ijskoud naar binnen te draaien. Geen overstuur, daar is geen plek voor en het ontbreekt me ook aan het lef. Het zit er wel in als ik nog meer gas zou geven. Nu ontstaat er een neutrale koers en een exponentieel toenemende snelheid. Zo laat deze miljoenen kostende hypercar zich in een krankzinnig tempo over een *special stage* jagen. Absurd? Zeker, maar je doet het!

Uren later in het epicentrum van de donderdagavondspits ontstaat het inzicht. Het gespleten karakter van de Chiron is zijn grootste kracht. Hij laat met zijn cijfers concurrerende hypercars verbleken tot wannabees, maar weet zich tussen het gepeupel ook te handhaven. Een hand aan het stuur, stoelverwarming aan en een smeulende vulkaan achter de rug. In ruste. Bumper aan bumper, tussen de droevige driebcilinders die nukkig tot leven worden gebracht door hun start/stopsystemen. Een Bugatti hoort niet in de file, alsof je een F-35 aanschaft als bladblazer om het gazonnetje weer op orde te brengen. Maar hij klaart de klus, dat dan weer wel. Vanuit het Ruhrgebied bulderen we met mach 3 richting Nederlandse grens om uiteindelijk neer te dalen in Amsterdam. Onderweg scoren we nog wat fast food, omdat alleen de naam goed past bij deze tijdsmachine. Hij is met niets te vergelijken. Een Chiron is uniek. Je hebt een uitgebreid wagenpark nodig om alle eigenschappen van deze hypercar te verzamelen. De meeste klanten hebben dan ook al tientallen andere auto's, voordat ze aan een Bugatti beginnen. Het is een leerproces dat ik nu eindelijk begrijp. Deze Bugatti is een technologische overwinning op alles en iedereen. Iets buitengewoons. Dat moet gevierd worden, net als het leven. Met een mooie rit, zo nu en dan. Ook al duurt die maar 24 uur. Om het genieten vooral nooit te vergeten. ■

### **BUGATTI CHIRON**

W16, 7993 cm<sup>3</sup>, vier turbo's / 1500 pk (1103 kW)/6700 min<sup>-1</sup> / 1600 Nm/2000-6000 min<sup>-1</sup> / automatische zevenbak / 1995 kg / 420 km/h / 0-100 km/h 2,4 s / € 2.500.000,- (ex. belastingen)