MOLSHEIM
15.4.2020

15 JAHRE BUGATTI VEYRON — WIE ALLES BEGANN



2005 startet die Produktion des Veyron 16.4. Wir schauen, was bereits Jahre zuvor geschah.

Auf einer Zugfahrt im „Shinkansen" Express zwischen Tokio und Nagoya entsteht 1997 eine Skizze, die die automobile Welt verändern sollte. Aus einer Diskussion heraus mit dem damaligen Leiter der VW-Aggregateentwicklung Karl-Heinz Neumann zeichnet er — die Idee dazu hatte er schon länger — einen Motor mit 18 Zylindern auf einen Briefumschlag. Gewaltig, stark und über alles erhaben. Er, das ist Ferdinand K. Piëch, begnadeter Ingenieur, langjähriger Vorstands- und Aufsichtsratsvorsitzender der Volkswagen AG — und treibende Kraft hinter der Entwicklung des Bugatti Veyron 16.4.
Der erste Hypersportwagen der Neuzeit ist eine wahrhafte Pionierleistung und schreibt bei seiner Präsentation im Jahr 2005 Automobilgeschichte. Als erstes Serienfahrzeug verfügt

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

das Coupé über mehr als 1.000 PS und fährt schneller als 400 km/h. Der Veyron ist eine Meisterleistung an Ingenieurskunst. Doch seine Entwicklung reicht weiter zurück.

DIE IDEE — EIN AUSSERGEWÖHNLICHER ANTRIEB

Am Anfang gibt es nur die Skizzierung einer Idee: Der Motor soll gewaltig sein, alles bis dahin Existierende übertreffen. Von 18 Zylindern ist die Rede, von einer Revolution im Maschinenbau. Als Ingenieur und passionierter Motorenentwickler sieht Ferdinand K. Piëch den Motor als das zentrale Element des Autos, als dessen Herzstück. Der passionierte Autoliebhaber konzipiert aus der Idee einen 18-Zylinder aus drei VR6-Zylinderbänken, die in 60 Grad zueinander stehen. 6,25 Liter und 555 PS leistete das Triebwerk als Saugmotor, bietet dazu ausgesprochene Laufruhe. Ein idealer Antrieb für souveräne Coupés und Luxuslimousinen.

„Was der Ausnahme-Ingenieur Ferdinand K. Piëch 1997 erdacht hat, zeugt von einem genialen Verstand. Neben seiner unglaublichen Idee eines gewaltigen Motors war er die treibende Kraft für die Wiederauferstehung der Marke Bugatti am historischen Standort im französischen Molsheim", sagt Stephan Winkelmann, Präsident von Bugatti. „Aus der Retrospektive zolle ich ihm und den damaligen Mitarbeitern meinen absoluten Respekt. Sie haben viel Mut, Energie und Leidenschaft gezeigt, um diese außergewöhnliche Marke wiederzubeleben. Einige der ersten Mitarbeiter halten uns bis heute die Treue."

ERWERB DER MARKE BUGATTI

Was noch fehlte, war die passende Marke für den Antrieb. Bereits einige Monate vor seiner Idee war der damalige VW-Konzernchef Ferdinand K. Piëch auf der Suche nach einer exklusiven Marke mit ruhmreicher Geschichte und fasste dabei Bentley und Rolls-Royce ins Auge, die seit 1931 unter einer gemeinsamen Leitung in Crewe geführt wurden. Eine Marke, die nicht nur für Leistung, sondern auch für innovative Technik, Design und Luxus steht, musste es sein. Als Piëch dann im Osterurlaub auf Mallorca 1998 hörte, dass BMW bei der Versteigerung beider Markenrechte den Zuschlag erhalten sollte, ertrotzte sich sein Sohn Gregor einen Bugatti Type 57 SC Atlantic in einem Souvenirladen und brachte damit seinen Vater auf die rettende Idee. „Ein drolliger Fingerzeig", wie Piëch später in seiner Auto.Biographie schreibt. Piëch kauft für sich selbst ein zweites Modellauto des Atlantic und präsentiert diesen bei der ersten Vorstandssitzung nach dem Osterurlaub Jens Neumann, dem damaligen Konzernvorstand für die Bereiche Konzernstrategie, Treasury, Recht und Organisation — mit der Bitte, die Rechte der französischen Marke zu prüfen und bestenfalls zu erwerben.

Neben Ferdinand K. Piëch wäre vermutlich nur Ettore Bugatti so tollkühn gewesen, diesen Motor zu bauen. Der Bugatti Type 41 Royale, im Jahr 1926 das größte, leistungsstärkste und teuerste Automobil der Welt, setzt auf einen 12,8-Liter-Reihenachtzylinder mit etwa 300 PS. Zur damaligen Zeit ein technisches Meisterwerk und schiere Opulenz. Piëch greift 1998 nach kurzen Verhandlungen zu und sicherte sich die Markenrechte an Bugatti, die zum Verkauf stehen. Die liegen seit 1987 in der Hand des italienischen Automobilimporteurs Romano Artioli. In der Nähe von Modena in Campogalliano baute Artioli eine wegweisende Fabrik und präsentierte am 15. September 1991, dem 110. Geburtstag Ettore Bugattis, den EB 110. Es wird der Supersportwagen des Jahrzehnts und markiert die zweite Ära Bugattis. Doch der Markt für Supersportwagen bricht dramatisch ein, die Nachfrage sinkt, 1995 schließt die Fabrik wieder. Doch der Mythos Bugatti schläft nicht lange.

Ferdinand K. Piëchs Plan: Die Marke wieder zu jener Blüte zu bringen, in der sie zur Hochzeit der 1920er und 1930er Jahre gestanden hatte — an der automobilen Weltspitze. Aus der Idee des Antriebs und der passenden Marke lässt er ein maßgeschneidertes Fahrzeug entwickeln. Eines, dass diese Symbiose perfekt widerspiegelt. Und so fragt Piëch seinen Freund und legendären Automobildesigner Giorgetto Giugiaro von Italdesign, ob er nicht ein passendes Konzept entwerfen kann. Er kann. Und was für eins.

DIE ERSTEN STUDIEN

In Rekordzeit entsteht nur wenige Monate später der Bugatti EB 118 — der erste Designprototyp. Die Nomenklatur bedeutet: erste Studie mit 18 Zylindern und vier Türen. Das Luxus-Coupé mit dem eigens konzipierten 6,25-Liter-Frontmotor zeigt die neue Marke erstmals im Oktober 1998 auf dem Pariser Autosalon. Es ist ein Selbstfahrer-Auto mit permanentem Allradantrieb, Aluminium-Spaceframe-Struktur und präzisem Viellenker-Fahrwerk. Designer Giugiaro hat kein Retro-Auto gezeichnet, sondern elegant das Design von Jean Bugatti modernisiert. Die Fachwelt ist begeistert.

Doch Bugatti arbeitet unter Hochdruck weiter: Schon wenig später, im Frühjahr 1999, folgt mit dem Bugatti EB 218 die zweite Studie mit 18 Zylindern. Auf dem Genfer Autosalon zeigt Bugatti eine eindrucksvolle sportliche Luxuslimousine. Die Außenhaut besteht weitestgehend aus Aluminium, die Räder aus Magnesium. Wie bei der ersten Studie setzt der EB 218 auf Aluminium-Spaceframe-Struktur und ein präzises Viellenker-Fahrwerk. Die ästhetisch ausgewogene Karosserieform mit einem Perlmuttlack in dreistufigem Blau sticht ins Auge. Neben dem außergewöhnlichen Aggregat setzt Bugatti auf erlebbaren Luxus. Im Innenraum kommen feinstes Leder und Holz zum Einsatz, elegant zu einem Kunstwerk komponiert.

Mit dem EB 18/3 Chiron schwenkt Bugatti erstmals von der Luxuslimousine zu einem Supersportwagen, der keine Wettbewerber kennen sollte. Der dritte Designentwurf von Italdesign in Zusammenarbeit mit dem damaligen Leiter Konzern Design Hartmut Warkuß bricht mit bisherigen Linien und entwickelt ein eigenständiges, ganz besonderes Design. Erstmals steht das Konzeptauto 1999 auf der IAA in Frankfurt und Bugatti stellt klar, dass es sich hier um einen wahren Supersportwagen handelt. Der erstmals aufgegriffene Name Chiron ist eine Hommage an den früheren Bugatti-Werksrennfahrer und mehrfachen Grand-Prix-Gewinner Louis Chiron. Ein Name, der ein paar Jahre später wieder an Bedeutung gewinnen wird.

Auf der Tokio Motor Show 1999 präsentiert Bugatti der Weltöffentlichkeit nur wenig später seinen vierten Designentwurf, diesmal aus den Händen von Hartmut Warkuß und dem talentierten Jungdesigner Jozef Kabaň. Der EB 18/4 Veyron kommt beim Fachpublikum und potentiellen Interessenten sehr gut an, so dass das künftige Design in seinen Grundelementen festgelegt wird. Bugatti bleibt bei der Schriftweise Zylinderzahl sowie Prototyp-Version, die Studie liegt schon sehr nahe am späteren Design des Veyron. Ferdinand K. Piëchs Prämisse ist klar: ein Bugatti muss überall und sofort von jedem als solcher erkennbar sein. Damit orientiert er sich an Ettore Bugattis Credo: „Wenn es vergleichbar ist, ist es kein Bugatti". Auf dem Genfer Automobilsalon 2000 verkündet Piëch, dass Bugatti ein Automobil mit einer Leistung von 1.001 PS bauen wird — nichts Geringeres also als das aufregendste und innovativste Automobil aller Zeiten. Im neuen Bugatti sollen Besitzer nicht nur eine noch nie dagewesene Leistungsentfaltung, Geschwindigkeiten von über 400 km/h und Beschleunigung in weniger als drei Sekunden von Null auf 100 auf der Straße und der Rennstrecke erleben — und das immer mit dem gleichen Satz Reifen — sondern mit dem Fahrzeug auch mühelos in der Lage zu sein, am selben Tag bequem vor der Oper vorzufahren.

2001 WIRD DER SERIENBAU DES VEYRON BESCHLOSSEN

Als im September 2000 der erste seriennahe Bugatti EB 16·4 Veyron in Paris vorgestellt wird, ändern sich die Zahlen, nicht jedoch die Nomenklatur. Die Ziffern geben weiterhin Auskunft über die Design-Studien und benennen die Anzahl der Zylinder. Statt einen 18-Zylinder zu nutzen, schwenken die Ingenieure auf einen 16-Zylinder-Motor um, der noch kompakter als ein klassischer V-Motor gebaut ist und dadurch leichter wird. Zwei V8-Motoren sind in einem Winkel von 90 Grad ineinander verzahnt und die Zylinderbänke jeder V8-Einheit durch einen Winkel von 15 Grad getrennt. Durch diese Anordnung entsteht eine platzsparende W-Konfiguration, bei der die Kolbenhübe aller vier Zylinderreihen auf eine einzige Kurbelwelle wirken — daher der Name W16-Motor. Dazu erlaubt der Antrieb einen Hubraum von mehr als sieben Litern und den Einsatz von Turboladern. In Verbindung mit den vier Turboladern (der bisherige Antrieb verzichtet auf Turbos) liegt die Leistungsausbeute ausreichend hoch: Über 1.000 PS sollen später anliegen, die Kraft wird permanent über alle vier Räder angetrieben — bis zu einer Geschwindigkeit von über 400 km/h. 2001 gibt Bugatti bekannt, dass der Veyron in einer limitierten Stückzahl in Serie gehen wird. Der Hypersportwagen soll aus einem 8,0-Liter-16-Zylindermotor 1.001 PS und 1.250 Newtonmeter schöpfen. Abgeleitet von der Idee des 18-Zylinders entsteht der 16-Zylindermotor aus zwei VR8-Motoren. Im Gegensatz zum 18-Zylinder, der als Saugmotor konzipiert war, verfügt dieser nun erstmals über vier Turbolader.

Der Name und das Grundlayout des Antriebs stehen nun fest und die Ingenieure machen sich an die Arbeit, den gewaltigen Motor standfest zu entwickeln. Gefordert werden neben der immensen Leistung eine Beschleunigung von 2,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und eine Geschwindigkeit von mehr als 406 km/h. Warum gerade dieser Topspeed? Motoreningenieur Ferdinand K. Piëch entwickelte in den 1960er-Jahren den legendären Porsche 917, Anfang der 1970er-Jahre sogar einen 16-Zylinder-Motor für den Porsche 917 PA, der nach Tests im Porsche-Entwicklungszentrum in Weissach aber nie in einem Rennen eingesetzt wurde. Mit einem V12-Motor gewann der 917 vor bald 50 Jahren erstmals für Porsche das 24-Stunden-Rennen in Les Mans — mit einer Spitzengeschwindigkeit von 406 km/h auf der Geraden Hunaudières. Der Veyron sollte auf jeden Fall schneller sein. Und er wird es, wie sich wenig später herausstellen sollte.

„Der Veyron hat Bugatti in eine nie da gewesene neue Dimension katapultiert", sagt Stephan Winkelmann. „Mit dem Hypersportwagen gelang die Wiederauferstehung der Marke im Geiste von Ettore Bugatti. Er hat das Ingenieurswesen zur Kunst erhoben. Bei allem, was er tat, strebte er nach höchster Perfektion."

---

[1] Veyron: