MOLSHEIM
17.4.2026

PERSÖNLICHE ERINNERUNGEN AN PROF. DR. FERDINAND KARL PIËCH



Der große Visionär aus der Sicht von Christophe Piochon und Frank Heyl. Nur wenige Persönlichkeiten der Automobilgeschichte haben die Grenzen von Technik und Design so tiefgreifend neu definiert wie Prof. Dr. Ferdinand Karl Piëch. Aus seiner kompromisslosen Vision entstand der Bugatti Veyron, ein Hypercar, das Extreme vereinen sollte: Es erzielte rekordverdächtige Leistungswerte und war zugleich elegant und kultiviert genug für einen Abend in der Oper. Anlässlich des Geburtstags von Prof. Dr. Piëch würdigt die Marke sein unermüdliches Streben nach diesem Ziel. Zwei einflussreiche Köpfe aus Technik und Design, die über Jahre hinweg bei der Fahrzeugentwicklung mit ihm

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

zusammengearbeitet haben, blicken nun auf ihren gemeinsamen Weg zurück. Sie erinnern sich daran, wie eine Vision, die die Grenzen der Physik herausforderte, zur Realität wurde, um eine ganze Ära des Automobils neu zu definieren — und die sie und die Marke bis heute begleitet.

Der Einfluss von Prof. Dr. Piëchs technischem Genie auf das Bugatti-Design reichte bis in die ersten Tage von Frank Heyl bei der Marke zurück. Als der heutige Designchef 2008 zu Bugatti kam, revolutionierte der Veyron bereits die Maßstäbe für Fahrleistungen — doch das Streben nach Perfektion blieb unverändert. Sein erstes Projekt, der Veyron Super Sport, zielte darauf ab, die Grenzen noch weiter zu verschieben, mit Zielvorgaben von 1.200 PS und 430 km/h; Ziele, für die Prof. Dr. Piëch eine tiefe Faszination hegte und die er mit dem Bestreben verfolgte, ein immer tieferes Verständnis dafür zu erlangen, wie das Fahrzeug weiter verfeinert werden könnte.
Im September 2009, als die technische Entwicklung und das Design des Veyron Super Sport kurz vor dem Abschluss standen, begann Frank Heyl, eine neue Idee für die Rückleuchten zu verfolgen — er setzte sich intensiv mit dem Thema auseinander und strebte nach Perfektion bis ins kleinste Detail. Jede einzelne Möglichkeit, das Konzept umzusetzen, wurde geprüft, eine Idee folgte der nächsten, doch letztendlich sollte dieses Konzept nicht Teil des Super-Sport-Designs werden.

Prof. Dr. Piëchs Reaktion war typisch durchdacht und ganz auf die Zukunft ausgerichtet — was Bände über seine visionäre Denkweise spricht: „Bei der nächsten Gelegenheit." Bugatti hat stets nach vorne geblickt und Innovationen hervorgebracht, die Generationen überdauern — und Prof. Dr. Piëchs Pioniergeist hat dieses Erbe weitergetragen. „Egal um welches Projekt es ging, er blickte stets nach vorne — und sorgte stets dafür, dass bei der Suche nach Innovation keine Idee verloren ging", beschreibt Frank Heyl den Visionär.

20 Jahre später boten sich schließlich die nächsten Gelegenheiten. 20 Jahre nach der Konzeption des Veyron prägte dieser anhaltende Einfluss die Entstehung einer außergewöhnlichen Hommage an sein Genie und die Verwirklichung seiner Vision: den F.K.P. Hommage. Für Heyl hatte das Vorhaben eine besondere Bedeutung — denn viele der für dieses Solitaire-Projekt entwickelten Designideen waren umfassendere Konzepte, die im Laufe der Jahre mit Prof. Dr. Piëch besprochen worden waren. „Wie bei den Entwürfen für den Veyron Super Sport hatten die Konzepte, die wir umgesetzt hatten, damals noch keinen Platz gefunden, aber sie blieben uns im Gedächtnis", erinnert sich Frank Heyl.

Die Zusammenführung dieser Ideen im F.K.P. Hommage verlieh dem Fahrzeug ein Gefühl der Kontinuität. „Als wir das Auto vorstellten, hatte man das Gefühl, er sei immer noch Teil dieses Prozesses", sagt Heyl. „Sein Innovationsgeist war in jedem Detail spürbar."

Dieselbe Denkweise prägte auch die frühe Entwicklungsphase des Chiron im Jahr 2013, als Prof. Dr. Piëch von der Möglichkeit nach oben öffnender, dihedraler Türen fasziniert war, die einen dramatischeren Einstieg in das Fahrzeug ermöglichen sollten. „Wir haben jede Möglichkeit geprüft", sagt Heyl. „Und wieder einmal entschied er sich, die Idee für den nächsten Schritt weiterzuverfolgen, als sie zu diesem Zeitpunkt nicht realisierbar war." Es war ein Ansatz der kontinuierlichen Weiterentwicklung, bei dem Designinnovation nie auf einen einzigen Moment beschränkt war, sondern über Generationen hinweg reifen konnte. Seine Vision fand ihren Ausdruck in Mate Rimacs Herangehensweise beim Tourbillon, wo das Konzept der nach oben

öffnenden Türen schließlich verwirklicht wurde — und so den Geist von Prof. Dr. Piëch und sein Designgenie in der neuen Ära der Marke würdigte.

Für Christophe Piochon, den heutigen Präsidenten von Bugatti Automobiles, zeigte sich die von Prof. Dr. Piëchs Fachwissen ausgehende Dynamik bereits in den frühesten Tagen der Wiedergeburt der Marke. Diese prägenden Erinnerungen reichen bis in die 2000er Jahre nach Wolfsburg zurück. In der Prototypenwerkstatt des Volkswagen Konzerns offenbarte sich bei seiner ersten Begegnung mit Prof. Dr. Piëch eine Persönlichkeit, die ebenso einzigartig war wie seine Ambitionen: Er strahlte Ruhe und Gelassenheit aus und bediente sich nur der wenigen notwendigen Worte, um seine präzisen und prägnanten Ideen zum Ausdruck zu bringen.

Diese ruhige Autorität ging einher mit einem außergewöhnlich tiefen technischen Verständnis. „Er wusste genau, was er wollte, und wenn er etwas verlangte, musste es auf höchstem Niveau umgesetzt werden", erklärt Piochon. „Jede mögliche Lösungsoption musste geprüft werden; es gab keinen anderen Weg, und das hat das Beste aus uns allen herausgeholt."

Diese Philosophie sollte maßgeblich die Entwicklung des Veyron prägen, da Piochon durch seine Arbeit eine enge Beziehung zu Prof. Dr. Piëch und zu Bugatti selbst aufbaute. „Bugatti war seine Leidenschaft; es war nichts Geringeres als sein größter Traum, die Marke zum Nonplusultra der Automobilwelt zu machen", erklärt er.

Die Entwicklung wurde von dem gemeinsamen Bewusstsein getragen, dass sie eine Vision verwirklichten, die schlichtweg beispiellos war. „Für ihn stand immer das Endprodukt im Vordergrund", erinnert sich Piochon. Am deutlichsten zeigte sich ihre Zusammenarbeit während der Testphasen; sie trafen sich meist beim Fahren der Prototypen, wo sich die Diskussionen an der Realität des Autos selbst orientierten. „Wir tauschten Feedback darüber aus, was sich richtig anfühlte und was verbessert werden musste. Es ging immer um die Details: das Fahrverhalten des Autos, die Leistungsentfaltung, die Gesamtbalance." Diese Erkenntnisse wurden dann an die größeren Entwicklungsteams weitergegeben und prägten alle Aspekte, von den Leistungskurven bis hin zur Fahrbarkeit, um sicherzustellen, dass der Veyron ein bisher nie dagewesenes Maß an Vollkommenheit erreichen würde.

Piochon erinnert sich, wie diese unbändige Neugierde weit über die Entwicklungsmeilensteine hinausging, denn Prof. Dr. Piëch besuchte das Atelier in Molsheim zweimal im Jahr, tauschte sich direkt mit Ingenieuren und Designern aus, wollte sich über deren Fortschritte informieren und spornte sie gleichzeitig an, noch weiter zu gehen. „Er wollte immer noch mehr wissen, wollte die Teams stets dazu antreiben, ihr unglaubliches Potenzial auszuschöpfen und auf dem Denkansatz aufzubauen, der die Verwirklichung des Veyron ermöglicht hatte", sagt Piochon.

Das Veyron-Projekt erforderte vom gesamten Team, bestehende Standards zu revolutionieren und den Schritt von der Massenproduktion hin zu etwas für Bugatti völlig Neuem zu wagen. Damit stellte es eine Herausforderung dar, die mehr als nur technisches Fachwissen erforderte. „Er inspirierte die Menschen dazu, weiter zu gehen, als sie es für möglich gehalten hätten", fügt Piochon hinzu. „Er fand Wege, die Teams zu motivieren und sie an die Grenzen des Machbaren zu bringen."

Auf diese Weise entstand aus Prof. Dr. Piëchs Vision das Konzept des „Hypercars" — die Erschaffung von etwas völlig Neuem, von dem niemand glaubte, dass es überhaupt realisierbar sei. Durch die Kombination seines umfassenden Fachwissens, seiner inspirierenden Ausstrahlung und seiner unermüdlichen Neugierde bewies er immer wieder die Gültigkeit des

zeitlosen Sprichworts von Ettore Bugatti selbst: „Wenn es vergleichbar ist, ist es nicht mehr Bugatti“.

Pressekontakt
Nicole Auger
Head of Marketing and Communications
communications@bugatti.com

[1] F.K.P. Hommage: Dieses Modell fällt derzeit nicht unter die Richtlinie 1999/94/EG, da die Gesamtbetriebserlaubnis derzeit noch nicht vorliegt.