

NEUER BUGATTI ENTWICKLUNGS-CHEF — GREGOR GRIES ÜBERNIMMT



Mit Gregor Gries übernimmt ein erfahrener Ingenieur und Bugatti-Mitarbeiter der ersten Stunde die Aufgaben des Leiters Technische Entwicklung bei Bugatti.

Feine Striche, Zahlen und Erklärungen. Als Gregor Gries erstmals die Skizze in der Hand hält, kann er nicht wissen, wie sie sein Leben verändern wird. Die Zeichnung wird der Beginn einer beispiellosen Karriere als Ingenieur und die Geburt der stärksten, schnellsten und exklusivsten Hypersportwagen der Welt. Gregor Gries wird 2001 zu einem der ersten Bugatti Mitarbeiter der Neuzeit, ab 2004 Leiter der Antriebsentwicklung bei Bugatti und nun Leiter Technische Entwicklung bei Bugatti.

„Mit Gregor Gries übernimmt ein erfahrener Ingenieur die Leitung der technischen Entwicklung“, sagt Stephan Winkelmann, Präsident von Bugatti. „Es gibt im Unternehmen

keinen anderen Mitarbeiter, der so lange und so tief in den Entwicklungsaufgaben eingebettet ist, wie er. Deshalb freue ich mich, dass er nun die weiteren Projekte von Bugatti verantworten und vorantreiben wird.“

Veyron und Chiron, Centodieci, Divo, Bolide und Chiron Pur Sport¹, dazu alle Prototypen — Gregor Gries gilt als einer der Verantwortlichen hinter den außergewöhnlichen Fahrzeugen aus Molsheim. Ausschlaggebend dafür: die oben erwähnte Zeichnung. Auf einer Zugfahrt im „Shinkansen“-Express skizziert Ferdinand Karl Piëch 1997 einen neuen Motor mit 18 Zylindern. Piëch, begnadeter Ingenieur, langjähriger Vorstands- und Aufsichtsratsvorsitzender der Volkswagen AG, wird die treibende Kraft hinter der Entwicklung des Bugatti Veyron 16.4. „Ich habe einen Moment gerätselt, um zu wissen, für was für ein phantastisches Fahrzeug so ein gewaltiger Motor mit Mittenantrieb überhaupt in Frage kommt und in der Lage ist die technische Kompetenz der Aggregateentwicklung zu zeigen. Was sich bis heute daraus entwickelt hat, war mit dem Projekt W18 nicht abzusehen“, erinnert sich Gries.

Seit 1990 entwickelt Gregor Gries schon Aggregate, Antriebe und dazu gehörige Komponenten, beschäftigt sich mit diversen Prototypenmotoren, dem Motorversuchen und Applikationen. 1997 fängt der Ingenieur, zusammen mit einem Kollegen als Konstrukteur, als technischer Projektleiter für den W18-Motor an. Für das spätere Bugatti Projekt konzipiert er den Antrieb innerhalb von neun Monaten und später die Designstudien EB 118 (1998), EB 218 (1999) und 18.3 „Chiron“ (1999). Noch vor der Neugründung Bugattis 2001 ändern die Ingenieure das Motorkonzept und entwickeln einen W16-Motor. Der ursprüngliche Auftrag: „Baut ein Auto mit 1.000 PS, das in unter drei Sekunden von 0 auf 100 beschleunigt, über 400 km/h schnell ist und mit dem man abends vor der Oper vorfahren kann.“

UNVERGESSEN: DER ERSTE LAUF DES W16

Für ihn eine aufregende Zeit. „Den ersten Lauf des Motors auf dem Prüfstand werde ich nie vergessen. Zu sehen, wie der W16 fehlerfrei dreht und seine Leistung erreicht, war ein tolles und erhabenes Gefühl, ebenso wie die erste Fahrt über 400 km/h. Es war der Beweis, dass unsere Ideen und Berechnungen in der Praxis funktionieren“, sagt er. Seitdem verantwortet Gries die Entwicklung des 8,0-Liter-W16-Motors inklusive Komponenten und Steuerung, das Getriebe und den Antriebsstrang, die Kühlung und die Abgasanlage.

Große Probleme bereitete der W16-Motor von Anfang an nicht, dafür aber viele kleinere Herausforderungen. „Zum Beispiel gab es für diese Leistung damals keinen geeigneten Prüfstand, den wir schließlich selbst entwickelt haben“, erinnert sich Gries. Dazu betreten die Ingenieure bei Kühlung, Package, Kraftübertragung, Fahrbarkeit und Aerodynamik absolutes Neuland. Viele Kritiker halten es damals für unmöglich, ein Serienauto zu konstruieren, das zuverlässig und sicher über 400 km/h schnell fahren kann. Bugatti versucht es dennoch, fördert technische Innovation, sucht immer nach Neuem — und wird damit zum Technologieführer. Seitdem stellt der französische Hersteller in Molsheim mit größter Sorgfalt und Akribie die leistungsstärksten und exklusivsten Fahrzeuge der Welt her.

Für Gregor Gries bedeutet die Entwicklertätigkeit nicht nur, einen Job zu erfüllen, sondern einer Passion nachzugehen. Den Ingenieur begeistern neben der schieren Kraft und der Höchstgeschwindigkeit auch die hohe Alltagstauglichkeit. „Bugatti Hypersportwagen sind die leistungsstärksten, schönsten und edelsten Fahrzeuge der Welt. Aber sie fahren sich auch im Alltag souverän und einfach, bereiten auf jedem Kilometer Spaß“, erklärt der Chef-Ingenieur.

Er muss es wissen: In den vergangenen Jahrzehnten verbrachte er hunderttausend Kilometer in den edlen Coupés. „Bugatti von Anfang an zu begleiten und jedes Modell, angefangen mit dem Veyron, über Weltrekordfahrzeuge, dem Chiron, bis zum extremen Bolide, maßgeblich mitbestimmt zu haben, erfüllt mich mit Stolz und Freude“, sagt er.

Bugatti Fahrzeuge orientieren sich immer an den bis dahin nicht erreichten Zielen, wie Leistung, Qualität, Luxus, Design und Fahrbarkeit. Sie streben weiter nach Perfektion. Mit dem 2016 vorgestellten Chiron haben die Ingenieure die vorherigen Entwicklungsziele weit übertroffen, mit dem Bolide 2020 die Grenze des Machbaren weiter verschoben. Schon Firmengründer Ettore Bugatti wollte mit seinen Fahrzeugen so nah wie nur möglich an die Perfektion heranreichen: bei Konstruktionen, technischer Schönheit, Raffinesse, Qualität und Design. Für Gregor Gries eine Verpflichtung, die er nicht nur in die Gegenwart trägt: „Auch in Zukunft werden wir weitere Projekte anstoßen und die Grenzen des Machbaren weiter verschieben. Dafür steht Bugatti seit über 110 Jahren.“