MOLSHEIM
17/04/2025

LA NAISSANCE D'UNE LÉGENDE : L'IMPACT DE FERDINAND K. PIËCH ET DE LA BUGATTI VEYRON SUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Au tournant du millénaire, l'ingénierie automobile s'apprêtait à entrer dans une ère de transformation radicale. Personne n'aurait, cependant, pu imaginer que l'ambition d'un seul visionnaire allait redéfinir les

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

frontières de la performance. Le Dr. Ferdinand K. Piëch, dont nous célébrons aujourd'hui l'anniversaire, était alors Président du groupe Volkswagen et la force motrice d'un des projets les plus audacieux de l'histoire automobile : la Bugatti Veyron 16.4. Son objectif était aussi clair qu'inédit : concevoir un véhicule capable de briser toutes les conventions et de repousser toutes les limites, tant sur le plan du design que de l'ingénierie automobile.

Né à Vienne le 17 avril 1937, Ferdinand K. Piëch a été captivé, dès son plus jeune âge, par les possibilités technologiques — un intérêt qui a marqué et défini le reste de sa vie. Après avoir étudié l'ingénierie mécanique à Zurich, il a entamé sa carrière chez Porsche, où il a joué un rôle déterminant dans la création de la mythique Porsche 917. Son génie en ingénierie a ensuite métamorphosé Audi grâce à des innovations majeures comme le moteur cinq cylindres, la technologie TDI et le système quattro à transmission intégrale. En 1993, à la tête de Volkswagen AG, Ferdinand K. Piëch était déjà devenu l'une des figures les plus influentes du secteur automobile.
L'ampleur de son héritage allait, cependant, s'étendre encore davantage. En 1997, lors d'un voyage à bord d'un train Shinkansen allant de Tokyo à Nagoya, Ferdinand K. Piëch a esquissé, sur le dos d'une enveloppe, une idée qui allait bouleverser le monde de l'automobile. En effet, au cours d'une conversation avec Karl-Heinz Neumann — alors Responsable du développement des groupes motopropulseurs chez Volkswagen AG — il a décrit un moteur à 18 cylindres ; puissant, révolutionnaire et unique en son genre. Ce concept a alors posé les bases du groupe motopropulseur qui allait plus tard évoluer vers le légendaire moteur W16 de Bugatti.

La volonté inébranlable de Ferdinand K. Piëch de repousser les frontières technologiques était au cœur de sa vision automobile. Il imaginait un véhicule capable de générer 1 000 PS et dépasser les 400 km/h, tout en conservant le raffinement et la praticité d'un grand tourisme de luxe — une idée qu'aucune architecture automobile existante ne pouvait soutenir, nécessitant ainsi une approche entièrement nouvelle de l'ingénierie.

À cette époque — aube des vacances de Pâques 1997 — Ferdinand K. Piëch cherchait également une marque automobile capable de réaliser son rêve audacieux. Bien que ses réflexions se soient d'abord tournées vers Bentley et Rolls-Royce, c'est l'insistance de son fils, Gregor, pour l'achat d'un modèle Bugatti Type 57 SC Atlantic, qui est apparue comme un signe du destin. Inspiré par sa passion pour la marque iconique, Ferdinand K. Piëch a alors désigné Bugatti — synonyme de performance et de luxe intemporel — comme le choix idéal. Ainsi, le 5 mai 1998, Volkswagen a obtenu les droits de la prestigieuse marque française, marquant les premiers pas vers la réalisation du moteur W16.

Une fois la marque acquise, Ferdinand K. Piëch a confié à Giorgetto Giugiaro — son ami et célèbre designer d'Italdesign — la mission de développer un concept fidèle à sa vision. Il en a résulté la Bugatti EB 118 ; un coupé deux portes dont le nom rend hommage au moteur 18 cylindres. À la surprise du monde automobile, le véhicule a ensuite été révélé au Salon de l'auto de Paris en septembre 1998 — quelques mois seulement après l'acquisition de la marque par Volkswagen.

Le potentiel d'un tel développement moteur a nourri l'imagination des pionniers à l'origine du projet — leur ambition dépassant largement le cadre de l'EB 118. Ainsi, en mars 1999, un deuxième modèle équipé d'un moteur 18 cylindres a été présenté au Salon de Genève : la berline de luxe EB 218. En septembre de la même année, cela a été au tour de l'EB 18/3 Chiron de faire son apparition au salon de l'IAA à Francfort — un nom unique que Bugatti a, dès lors, pu revendiquer comme le sien.

Avec chaque nouvelle étude audacieuse, l'ambition derrière le moteur 18 cylindres s'affinait. Elle a trouvé son expression la plus aboutie en octobre 1999, lorsque la EB 18/4 Veyron — préfiguration du modèle de production — a été révélée au monde à l'occasion du Salon de Tokyo. Contrairement aux concepts précédents, cette étude de design ne provenait pas de la main de Giorgetto Giugiaro, mais du jeune designer tchèque Jozef Kabañ, sous la direction d'un expert reconnu : Hartmut Warkuß.

L'apothéose de cette conception de design inédite allait bientôt être atteinte. En 2000, Ferdinand K. Piëch a annoncé que Bugatti construirait un modèle de série générant 1 001 PS, capable de dépasser les 400 km/h. Le véritable défi ne résidait pas dans la performance brute, mais bien dans la volonté de répondre à son objectif ultime : créer un véhicule capable d'atteindre les 400 km/h le matin, puis de s'élancer avec élégance vers l'opéra le soir venu — en somme, permettre à Bugatti de livrer l'extraordinaire, l'incomparable, l'absolu. Chaque véhicule devait être un bijou automobile. Incomparable et unique ; « C'est ça, Bugatti », a-t-il écrit un jour.

C'est en 2005 que sa vision est devenue réalité. Cette année emblématique, la Bugatti Veyron 16.4 a été dévoilée au monde et a établi de nouveaux standards en matière de performance, de vitesse et de luxe. Avec une vitesse de pointe de 407 km/h et une accélération de 0 à 100 km/h en 2,5 secondes, elle est devenue le véhicule de production le plus rapide au monde — symbole de l'engagement inébranlable de Bugatti envers l'excellence technologique.

Au-delà des chiffres, la Bugatti Veyron représentait bien plus qu'un exploit technique ; elle incarnait la quête inlassable de perfection de Ferdinand Karl Piëch. Sa détermination à réaliser l'impossible a durablement façonné le paysage des hypersportives et a posé les fondations de chaque chef-d'œuvre Bugatti qui a suivi.

Encore aujourd'hui, deux décennies plus tard — à l'occasion de l'anniversaire du Dr. Ferdinand K. Piëch — l'héritage de la Bugatti Veyron demeure inégalé. Elle a été, et reste, une révolution : l'acte fondateur du segment des hypersportives ainsi que l'incarnation parfaite de ce qui émerge lorsque l'ingénierie d'exception s'allie à une vision sans compromis. Porté par l'ambition de créer l'extraordinaire, Ferdinand K. Piëch a hissé Bugatti au sommet de l'ingénierie automobile, réaffirmant sa place historique comme référence absolue de la performance et du luxe.

« Le Dr. Ferdinand K. Piëch était un visionnaire qui ne se contentait jamais des limites imposées. Son ambition n'était pas simplement de créer un véhicule rapide et performant, mais de redéfinir les possibles en ingénierie automobile. La Bugatti Veyron a été sa déclaration ultime — un véhicule qui a instauré des standards inédits en matière de vitesse, de puissance et de luxe. En ce jour qui aurait marqué son anniversaire, nous rendons hommage à l'héritage qu'il a laissé. Deux décennies plus tard, l'impact de la Veyron demeure incomparable, inspirant chaque innovation Bugatti qui a suivi et affirmant sa place parmi les réalisations les plus marquantes de l'histoire automobile. »

CHRISTOPHE PIOCHON
PRÉSIDENT DE BUGATTI

Contact pour la presse
Nicole Auger
Head of Marketing and Communications
communications@bugatti.com

---

[1] Veyron: