

90 JAHRE LE MANS — BUGATTI DOMINIERT FRANZÖSISCHEN GRAND PRIX 1929



Es ist eine Leistungsschau sondergleichen: Unter den ersten sechs Plätzen finden sich fünf Bugatti-Fahrer. 1929 ist das Jahr für den französischen Hersteller. Nach den Siegen unter anderem in Australien, Antibes, Algerien, Monaco und der Targa Florio sind die Fahrer auch beim 15. Großen Preis der A. C. de France in Le Mans am 30. Juni 1929 nicht zu stoppen. Als erster überquert Rennfahrer William „Williams“ Charles Frederick Grover in einem Bugatti Type 35 B die Ziellinie. Ihm folgt André Boillot im Peugeot und dann die beiden Bugatti-Werksfahrer Caberto Conelli und Albert Divo sowie die Privatiers Robert Sénéchal und Robert Gauthier auf ihren Bugatti-Fahrzeugen.

85 KILOGRAMM KRAFTSTOFF MÜSSEN REICHEN

Kein Selbstläufer, denn das Reglement ist streng. Danach dürfen die Rennwagen maximal 14 Kilogramm Kraftstoff und Öl auf 100 Kilometer verbrauchen. Der Tank ist sichtbar hinter den Sitzen montiert, eine große Tankanzeige gibt Auskunft über das getankte Volumen. Einen Tag vor dem Start werden die Rennwagen mit 85 Kilogramm betankt, der Verschluss versiegelt und die Autos im Parc Fermé sicher abgestellt. Am Renntag ziehen Abschleppwagen die Autos zur Startlinie. Erst fünf Minuten vor dem Start dürfen die Fahrer mit Hilfe ihrer Mechaniker die Motoren starten. Eine äußerst kurze Zeit für einen technischen Check-up.

Doch die Autos sind gut vorbereitet. Am Start stehen insgesamt elf Rennwagen, davon sieben Bugatti-Fahrzeuge. Mit Spannung wird der Kampf zwischen Williams im Bugatti und Boillot im Peugeot erwartet. Die Zuschauer werden nicht enttäuscht. Vom Start weg beharken sich die beiden Topfahrer. Boillot erwischt den besseren Start, nach der ersten der insgesamt 37 Runden über insgesamt 605 Kilometer führt er. Für eine Runde des 16,36 Kilometer langen Kurs im Sarthe Circuit von Le Mans benötigt Boillot 7:35 Minuten, kommt auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 132,35 km/h. Dicht dahinter: Williams in seinem Type 35. Als der Regen einsetzt, müssen die Fahrer die Geschwindigkeit reduzieren, das Rennen gewinnt zusätzlich an Spannung.

Boillot fährt in der zweiten Runde mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 137,92 km/h, wird aber in der vierten Runde langsamer. Williams wird dagegen immer schneller. In der sechsten Runde übernimmt der Bugatti-Pilot die Führung, benötigt für eine Rennrunde nur knapp sieben Minuten — die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt bei fast 140 km/h. Schnellste Rennrunde.

AB RUNDE 12 FÜHRT WILLIAMS

Ab der zwölften Runde bleibt Williams dauerhaft in Führung. Grund ist neben seinem fahrerischen Können auch sein Rennwagen: Der Bugatti Type 35 B mit dem 2,3-Liter-Reihenachtzylinder leistet dank des Rootscompressors 140 PS bei rund 5.000 U/min. Mit nur fahrfertigen 919 Kilogramm inklusive Sprit und Fahrer wedelt der Type 35 B flink über den Kurs von Le Mans. Damit liegt der Rennwagen gerade 19 Kilogramm über dem vom Reglement vorgeschriebenen Mindestgewicht — Fahrzeuge anderer Hersteller wiegen zum Teil mehr.

Regelmäßig haben die Fahrer die Tankuhr im Blick, fahren zum Teil zurückhaltender, um die Renndistanz überhaupt abspulen zu können. Williams hält weiter an seiner Geschwindigkeit fest und spult mit seinem zuverlässigen Type 35 Runde um Runde ab. Boillot muss dagegen wegen eines technischen Defektes an die Box und verliert weitere Minuten. Nach 19 Runden liegt die Renngeschwindigkeit trotz des immer wiederkehrenden Regens kaum unter den Zeiten der ersten Runden.

Williams führt nach 22 Runden mit 2 Stunden und 38 Minuten fast zweieinhalb Minuten vor dem Zweitplatzierten, baut in den nächsten fünf Runden seinen Vorsprung auf fast drei Minuten weiter aus. Im letzten Drittel des Rennens beginnt es wieder zu regnen, Williams reduziert nun leicht sein Tempo, um seinen Sieg nicht zu gefährden. Sein schärfster Konkurrent dreht dagegen auf, wird schneller und verkürzt den Abstand. Doch Williams lässt sich nicht aus der Ruhe bringen, fährt das Rennen konzentriert zu Ende.

NACH VIEREINHALB STUNDEN SIEGT WILLIAMS

Nach 37 Runden und einer Zeit von 4 Stunden und 33 Minuten überquert Williams in seinem Bugatti als Erster die Ziellinie. In seinem Tank befinden sich noch acht Liter Kraftstoff. Boillot kommt eine Minute und 18 Sekunden später ins Ziel, es folgen dicht hintereinander die beiden Bugatti-Werksfahrer Caberto Conelli und Alberto Divo sowie die Bugatti-Privatfahrer Sénéchal und Gauthier.

Die Fahrer sind von den Strapazen erschöpft, aber glücklich. Bugatti-Firmengründer Ettore Bugatti, der den Grand Prix von Frankreich natürlich verfolgt hat, dankt den ersten drei Piloten und Firmeninhaber Jean-Pierre Peugeot auf seine Weise: Mit Ettore's Bugatti Type 41 Royale, dem damals luxuriösesten und besten Auto der Welt, geht es zu einer Ehrenrunde über den Kurs. Heute, vor 90 Jahren.

ZU WILLIAM „WILLIAMS“ CHARLES FREDERICK GROVER

Der englisch-französische Rennfahrer wird am 16. Januar 1903 in Paris als Sohn eines Briten und einer Französin geboren. Mit 20 Jahren nimmt er eine Stelle als Chauffeur eines bekannten britischen Malers an. Der unterstützte den jungen Fahrer, leiht ihm ein Auto, damit er Rennen fahren kann — unter seinem Pseudonym W. Williams. Mit Louis Chiron gründet Grover wenig später einen Autohandel, kauft sich kurze Zeit später seinen ersten Bugatti, einen Type 35 Rennwagen, und wird schließlich Profirennfahrer. Nach seinen ersten Siegen entdeckt Ettore Bugatti das junge Talent und befördert ihn zum Werksfahrer. William Grover dankt es ihm 1929 gleich mit einem Sieg beim GP Monaco, fährt noch bis 1933 zahlreiche Siege für die französische Marke ein. Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges zieht Grover nach Großbritannien, meldet sich bei einer Spezialeinheit und landet wenige später per Fallschirm in der Nähe von Le Mans. Dort unterstützt er eine der erfolgreichsten Widerstandsgruppen gegen die deutschen Truppen, bis er 1943 verhaftet wird. 1945 wird er im KZ Sachsenhausen hingerichtet, kurz vor dem Einmarsch der Amerikaner.