MOLSHEIM
2.5.2019

90 JAHRE TARGA-FLORIO-SIEG: BUGATTI SIEGT ZUM FÜNFTEN MAL IN FOLGE



Auf dieser Strecke wurden Legenden geboren. Die Targa Florio auf Sizilien galt lange als das schwierigste, bedeutendste und gefährlichste Langstreckenrennen der Welt. Heute erinnern die aktuellen Bugatti-Modelle an die damaligen Fahrer.
Der sizilianische Unternehmer Vincenzo Florio gründete auf den Straßen seiner Familie in der Madonie-Region sein eigenes Rennen. Zwischen 1906 bis 1977 fuhren hier Sportwagen bei internationalen Rennen um die Wette, teilweise bei Rennen mit Sportwagen-Weltmeisterschaft-Status. Wer hier gewann, konnte damit werben. Deshalb schickten alle wichtigen Sportwagenhersteller ihre Autos nach Sizilien. Zwischen 1925 und 1929 dominierte Bugatti mit dem Type 35 das Rennen. Insbesondere 1928 und 1929 zeigte ein Mann sein Können mit seinem Fahrzeug: Albert Divo.

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Auf seinem Bugatti Type 35 C war er in den beiden Jahren nicht zu schlagen, gewann nach 1928 auch am 5. Mai 1929 das Rennen auf Sizilien. Außerdem stellte er mit dem Überqueren der Ziellinie einen weiteren Rekord auf: Das Team „Fabrik Bugatti" siegte zum fünften Mal in Folge — erstmals in der Geschichte der Targa Florio und bis zum Ende der letzten offiziellen Rennen einzigartig. Bis heute. Ein Anlass für einen Rückblick.

Dabei war das Rennen alles andere als einfach: Anfangs betrug eine Runde des „Piccolo circuito delle Madonie" etwa 148 Kilometer, ab 1919 kürzte der Veranstalter die Rennrunde auf immer noch 108 Kilometer. Den kompletten Streckenverlauf entgegen des Uhrzeigersinns mit seinen rund 1.400 Kurven und Tücken konnten sich die wenigsten Fahrer einprägen. Fünf Runden ergaben eine Gesamtlänge von 540 Kilometer und mehr als 7.000 zu fahrende Kurven — auf öffentlichen Bergstraßen. Die winkelige Strecke ging über holprige und staubige Pisten. Oftmals querte sogar Kleinvieh den Weg. Mit dem heute klinisch reinen Asphalt von Formel-1-Rundstrecken hat das wenig gemein. Betankung und Radwechsel konnten die Teams überall auf der Strecke durchführen, einen eventuellen Fahrerwechsel mit einem benannten Ersatzfahrer jedoch nur am Ende einer Runde und in Anwesenheit eines Rennleiters.

Einige Wochen vor dem Start bereitete sich das Bugatti-Team in Sizilien vor, die Fahrer lernten den Streckenverlauf. Bugatti legte strategisch günstig seine Basis ins Bergdorf Polizzi, um im Notfall von dort aus überall schnell an der Strecke zu sein.

ACHT FAHRER STARTEN MIT BUGATTI-FAHRZEUGEN

Von den 29 Startern setzten 1929 acht Fahrer auf Modelle von Bugatti, darunter Ferdinando Minoia und Albert Divo. Die beiden Piloten dominierten ab Start beim Bahnhof Cerda das Rennen, fuhren über die schmale Strecke bis zum Dorf Caltavuturo, schlängelten sich in ihren Rennwagen weiter durch enge und kurvenreiche Straßen über Madonie und Polizzi auf über 900 Meter Höhe nach Collesano und Campofelice. Von dort aus ging es über eine schnell zu fahrende Küstenstraße wieder zum Bahnhof Cerda. Eine echte Herausforderung für Mensch und Maschine.

Vorteil der Bugatti-Type-35-Rennwagen: Sie waren stark, leicht, wendig und zuverlässig. Der 2,0-Liter-Achtzylinder leistete mithilfe des Kompressors 125 PS und fuhr auf der Geraden über 200 km/h schnell. Konsequenter Leichtbau drückte den Bugatti auf ein Leergewicht von unter 750 Kilogramm. So bestanden schon vor 90 Jahren Räder, Motor- und Getriebegehäuse aus Aluminium. Die geschmiedete Vorderachse war in der Mitte hohl, was das Gewicht weiter reduzierte und das Fahrverhalten verbesserte. Mit größeren Bremstrommeln konnten die Fahrer noch später vor Kurven bremsen und so länger schnell fahren.

AM ENDE NUR NOCH SIEBEN AUTOS IM RENNEN

Die Autos starteten einzeln nacheinander im Drei-Minuten-Rhythmus: Ferdinando Minoia brannte mit 75,98 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit einen neuen Rekord in die Straßen, überquerte nach 1:25 Stunden die Start-Ziel-Gerade zum ersten Mal, Divo folgte mit einem Abstand von einer knappen Minute auf Platz vier. Schon in der zweiten Runde konnte Divo zwei Plätze gut machen, auch wenn sich sein Abstand zum Erstplatzierten Minoia um anderthalb Minuten vergrößerte. Doch schon in der dritten Runde verkürzte er den Abstand auf 44

Sekunden, in der vierten Runde übernahm er schließlich die Führung seines Teamkollegen — mit 39 Sekunden Vorsprung.

Durch die Strapazen waren am Ende der vierten Runde nur noch sieben Autos im Rennen, darunter vier Bugattis, zwei Alfa Romeo und ein Maserati. In der fünften und letzten Runde fuhr Divo seinem Sieg komfortabel entgegen, sein Verfolger Minoia konnte ihn wegen einer Reifenpanne nicht mehr einholen. Nach 7:15:41,7 Stunden war Albert Divo fast 30 Minuten schneller als bei seinem Vorjahressieg, die Durchschnittsgeschwindigkeit lag bei 74,4 km/h. Eine sensationelle Geschwindigkeit, Sonntag vor 90 Jahren.

DIE RENNEN ZWISCHEN 1925 UND 1930

1925: DOPPELSIEG IM ERSTEN ANLAUF FÜR DEN BUGATTI TYPE 35

Ettore Bugatti schickte drei seiner neuen T35-Rennwagen nach Sizilien, um sie unter härtesten Rennbedingungen zu testen, aber auch, um sie öffentlichkeitswirksam zu präsentieren. Als Bugatti-Fahrer saßen Bartolomeo „Meo" Costantini und die beiden Viscaya-Brüder hinter dem Lenkrad. Ihre Mission: den Type 35 im ersten Anlauf mit einem Sieg zu krönen. Im ersten Drittel des Rennens lagen Peugeot-Fahrzeuge vorne. Bei einem Langstreckenrennen sind jedoch Konstanz und Geduld gefragt. Nachdem der führende Christian Dauvergne verunglückte, hielt sein vorbeifahrender Teamkollege Louis Wagner zur Hilfeleistung an. In den verbleibenden zwei Dritteln der Prüfung konnte Meo Costantini mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 71,6 km/h für Bugatti den ersten Sieg einfahren, während Pierre de Viscaya mit einer zusätzlichen fehlerfreien Runde die Coppa Florio und somit den Doppelsieg sicherstellte.

1926: 1, 2, 3 BEI DER TITELVERTEIDIGUNG

Für das folgende Rennjahr hatte Ettore Bugatti einen besonderen Type 35 geschaffen, den 35T. Wobei das T für Targa stand. Beim Type 35T verzichtete er noch auf einen Kompressor, da dies seiner Ansicht nach unsportlich war. Erst später sollte er diese Meinung revidieren und schuf den Type 35TC mit Kompressor, allgemein als Type 35B bekannt. Mit den kompressorlosen achtzylindrigen Bugatti Type 35T gewann Meo Costantini erneut die Targa Florio, diesmal vor seinen ebenfalls auf Bugatti fahrenden Kollegen Fernando Minoia und Jules Goux. Den Bugatti-Dreifachsieg rundete eine weitere fehlerfreie Runde ab, die Bugatti und Meo Constantini auch die Coppa Florio einbrachte.

1927: ERNEUTER DOPPELSIEG DEKLASSIERT DIE KONKURRENZ

Den wohl sichersten Sieg feierte Bugatti auf der Targa Florio 1927. Der dritte Sieg bei der dritten Teilnahme des Type 35 wäre an sich schon ein großer Erfolg gewesen. Der Stolz Ettore Bugattis war aber umso größer, wurde doch der Konkurrenz keine Chance auf den Sieg gelassen. Satte 20 Minuten Vorsprung sollte Materassi nach siebeneinhalb Stunden und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von gut 71 km/h auf den von Ernesto Maserati an dritter Stelle

herausfahren. Zwischen Materassis Bugatti und Maserati kam Conelli, ebenfalls auf Bugatti, als Zweiter ins Ziel — ein erneuter Doppelsieg.

1928: ELISABETH JUNEK IM PECH, DOCH ERNEUT SIEGT EIN BUGATTI

Elisabeth Junek hatte sich in den vier Jahren vor dieser Edition der Targa Florio in der Tschechoslowakei einen Namen gemacht. Sie reiste mit einer Trophäensammlung voller Gesamtsiege, Klassensiege und Rundenbestzeiten an — und mit dem Willen auch internationalen Ruhm zu erlangen. 1927 hatte sie es bereits ein erstes Mal in Sizilien versucht, war aber bereits in der ersten Rennhälfte durch einen Lenkungsdefekt ausgeschieden.

1928 trat sie nun mit ihrem Bugatti Typ 35B gegen die geballte Rennfahrerelite an. Mutig attackierte sie und lieferte sich packende Duelle mit den weiteren Bugatti-Fahrern, aber auch mit dem Alfa Romeo von Giuseppe Campari, der ihr in der vierten von fünf Runden die Führung wegschnappte. Zurückerobern würde sie diese nicht mehr, denn gegen Ende der letzten Rennrunde leckte die Wasserpumpe und Junek konnte nur noch langsam fahren, sich aber immer noch als Fünfte ins Ziel retten. Sie wurde jedoch gefeiert wie eine Siegerin. Campari gewann zwar das Duell mit Junek, nicht aber das Rennen, denn Albert Divo fuhr mit seinem Bugatti noch vor dem Alfa Romeo ins Ziel.

1929: RUNDENREKORD BEIM FÜNFTEN SIEG

Die Alfa Romeos wollten sich 1929 für die knappe Niederlage im Vorjahr rächen, doch das Ergebnis wiederholte sich. Erneut fuhr Albert Divo den Sieg ein, diesmal gar mit einem neuen Rundenrekord.

1930: PECHVÖGEL DIVO UND CHIRON

Erneut traten Bugatti und Alfa Romeo zum alljährlichen Duell auf Sizilien an. Schon in der ersten Runde unterboten Fahrer beider Teams den erst im Vorjahr von Albert Divo aufgestellten Rundenrekord. Diesmal konnte Divo seinen Titel nicht verteidigen, musste nach einem Unfall aufgrund einer verbogenen Achse frühzeitig aufgeben. Trotzdem sah es lange nach einem sechsten Bugatti-Sieg in Folge aus, bis Louis Chiron in Führung liegend in der letzten Runde auf losem Untergrund von der Straße abkam. Dieses Rennen konnten sie für Bugatti nicht entscheiden, aber längst hatten sich Albert Divo und Louis Chiron in die Geschichtsbücher des französischen Herstellers gefahren. So kam es nicht von ungefähr, dass die letzten beiden Bugatti Modelle der Neuzeit — die aktuell vertriebenen Bugatti Chiron und Bugatti Divo — nach diesen beiden legendären Fahrern benannt wurden.

ÜBER ALBERT DIVO

Der am 24. Januar 1895 geborene Franzose Albert Eugène Diwo (erst später nannte er sich Divo), begann mit 13 Jahren eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker. Im Ersten Weltkrieg war er Pilot, danach arbeitet er wieder als Mechaniker. Der Weg zum Beifahrer und Fahrer

in Rennwagen war ein kurzer, Divo zeigt ein Talent für schnelle Fahrzeuge. Seine Karriere als Automobilrennfahrer begann 1919 für Sunbeam und für Talbot-Darracq, wo er schnell erfolgreich war und 1923 in Sitges den Großen Preis von Spanien gewann. 1924 wechselte er zu Delage. Ab 1922 nahm er an verschiedenen Rennen teil, sein erster Sieg folgte ein Jahr später beim Großen Preis von Spanien. Auch in den folgenden Jahren konnte er weitere Erfolge einfahren. Als sich sein altes Team aus dem Rennsport zurückzog, wechselte er 1928 zu Bugatti. Gleich im ersten Jahr gewann er die berühmte Targa Florio auf einem Type 35 B, ein Jahr später wiederholte er den Erfolg auf einem Type 35 C. Bis 1933 blieb er bei Bugatti, arbeitete dort weiter als Fahrer und Entwickler. Bis zu seinem Tod 1966 blieb er in verschiedenen Funktionen dem Rennsport verbunden. Ihm zu Ehren gab Bugatti 2018 bekannt, seinen neuen, nun aktuellen Hypersportwagen nach Albert Divo zu nennen, den Bugatti Divo.