MOLSHEIM
26.4.2023

BUGATTI AUTORAIL: EINE REVOLUTION IN DER FRANZÖSISCHEN EISENBAHNGESCHICHTE



Obwohl Ettore Bugatti vor allem für seine zeitlosen Automobilkreationen bekannt ist, erstreckten sich sein visionärer Geist und seine Begeisterung für Innovationen weit über die Welt des Automobils hinaus. Eine seiner größten Errungenschaften in diesem Zusammenhang geht auf den majestätischen Type 41 Royale zurück und ermöglichte eine neue Form der Luxusreisen: Hochgeschwindigkeitszüge.

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Einzigartige Präsenz. Enorme Kraft. Unerreichte Kultiviertheit. Als Bugatti im Jahr 1926 den Type 41 vorstellte, setzte er sofort neue Maßstäbe. Das vom Firmengründer Ettore Bugatti für königliche Passagiere konzipierte automobile Meisterwerk besaß eine Ausstattung, die alles bisher Dagewesene in den Schatten stellte und dem Namen „Bugatti Royale", wie das Modell meist genannt wurde, vollkommen gerecht wurde.
Der mehr als sechs Meter lange Bugatti Type 41 beherbergte unter seiner langen und mit seitlichen Kühlrippen ausgestatteten Motorhaube einen außergewöhnlichen 12,8-Liter-Achtzylinder-Reihenmotor. Er ist ein Zeugnis der Handwerkskunst, für die Bugatti bis heute bekannt ist. Sein spezielles Design erforderte es, dass für das Öffnen der Motorhaube zwei Personen benötigt wurden, während der Radstand des Wagens 4,3 Meter betrug.

Der außergewöhnliche Motor des Type 41 leistete bis zu 300 PS bei 1.800 Umdrehungen pro Minute und konnte den 3,5 Tonnen schweren Type 41 auf eine damals unglaubliche Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h beschleunigen. Zu den fortschrittlichen Merkmalen des Motors gehörten oben liegende Nockenwellen, die drei Ventile pro Zylinder antrieben, Verbrennungskammern mit jeweils zwei Zündkerzen statt einer (eine Anordnung, die zu dieser Zeit weitaus üblicher war) und eine fortschrittliche Trockensumpfschmierung, wie sie für Rennwagen typisch war.

Das erste Serienmodell mit einer eleganten Roadster-Karosserie wurde 1932 verkauft, aber trotz der einzigartigen Eigenschaften des Royale war er kein wirtschaftlicher Erfolg. Die Große Depression — eine weltweite Wirtschaftskrise, die sich über das gesamte Jahrzehnt hinzog — und ihre Nachwirkungen ließen die Kaufinteressenten zögern. 1933 waren bereits sechs Modelle des Bugatti Type 41 Royale und 25 Motoren gebaut, jedoch konnten lediglich vier Fahrzeuge verkauft werden.

Dennoch hatte der in jeder Hinsicht höchst innovative Royale und sein hochentwickelter Motor einen ganz besonderen Platz in Ettores Herzen. Dank seiner natürlichen Neugier, die stets nach genialen Lösungen suchte und ihn zu einem wahren Avantgardisten machte, wurden die bereits produzierten Royale-Motoren für ein ganz anderes Projekt umgebaut: Ettore nahm seine raffinierte Motorenkonstruktion als Ausgangspunkt, um das französische Schienennetz mit einem völlig neuartigen Schnellzug zu transformieren.

Zur damaligen Zeit verfügte das französische Bahnnetz zwar über eine gut ausgebaute Infrastruktur, es kamen jedoch hauptsächlich schwerfällige Dampflokomotiven zum Einsatz. Diese Situation wurde durch die aufkommende Konkurrenz von Autos und Bussen noch verschärft, daher musste das französische Bahnwesen dringend modernisiert werden. Ettores bahnbrechender, vom Royale inspirierter Zug brachte die ideale Lösung und katapultierte die französische Eisenbahn in ein neues Zeitalter. Durch präzise Konstruktionsänderungen und technische Iterationen gelang es Ettore, den Achtzylindermotor des Royale so umzubauen, dass er für den neuen vierachsigen Triebwagen verwendet werden konnte, den er für die französische Eisenbahn entwickelte. In nur neun Monaten entwarf und entwickelte er den Bauplan für eine neue Generation luxuriöser Hochgeschwindigkeitszüge.

Bei den ersten Zulassungstests erreichte der elegante Zug dank seiner Kombination aus Leistung, Leichtbau und aerodynamischer Effizienz eine Höchstgeschwindigkeit von 172 km/h — ein damaliger Rekord für den Schienenverkehr. Seine Oberflächen und Formen waren aerodynamisch optimiert und stellten ein neues Niveau der technischen Exzellenz für Züge dar, auf die sich Ettore in seiner automobilen Pionierarbeit bereits damals konzentrierte.

Im Jahr 1934 wurde eine neuere Version zum schnellsten Zug der Welt und stellte mit 196 km/h einen neuen Geschwindigkeitsrekord auf. Durch diese Leistung konnten die Bahngesellschaften die Fahrzeiten drastisch verkürzen, sodass Langstrecken- und Expressreisen wesentlich komfortabler wurden. Auf einmal konnten die Pariser viel schneller für ein Wochenende aus der Stadt entkommen und zu ihren Land- und Küstenresidenzen reisen.

Die von Bugatti entwickelten und gebauten Züge waren nicht nur in Bezug auf Aerodynamik und Leistung wahrhaft revolutionär, sondern auch bahnbrechende Meilensteine im Hinblick auf Ästhetik und Bedienbarkeit. Ettore leistete Pionierarbeit beim Design des ersten Zuges, in dem der Zugführer in einer speziellen, mittig positionierten Fahrerkabine saß, was dem Zug in Frankreich den Namen Autorail gab. Auf diese Weise konnte der Zugführer seine operativen und logistischen Aufgaben viel einfacher, effizienter und sicherer erfüllen: Da die Kabine eine 360°-Rundumsicht bot, musste er seinen Platz nicht wechseln, wenn der Zug an einem Kopfbahnhof seine Richtung änderte.

Stil und Funktionsumfang des Interieurs der Bugatti Züge waren ebenso radikal und ermöglichten es den Fahrgästen, sich dank einer völlig flexiblen Konfiguration ein individuelles Umfeld zu schaffen. Die Konfiguration erlaubte die Drehung der Sitze, sodass die Fahrgäste wählen konnten, ob sie in Fahrtrichtung oder in Gegenrichtung sitzen wollten. Durch diese Flexibilität konnten sich die Passagiere eine kleine und intime Wohnzimmeratmosphäre schaffen, die Komfort und Behaglichkeit steigerte. Wie bei jeder Bugatti Kreation war es Ettore wichtig, dass das ästhetische Ambiente im Inneren des Zuges ebenso wie die Außengestaltung von allerhöchster Qualität war, um den Markenwerten „Art, Forme, Technique“ Rechnung zu tragen.

Insgesamt war Bugatti für die Entwicklung und Herstellung von 88 Zügen verantwortlich. Aufgrund dieser bemerkenswerten Leistung konnte Bugatti die Turbulenzen der 1930er Jahre nicht nur überstehen, sondern ging sogar gestärkt daraus hervor: Er erweiterte das Werk, um die zusätzlichen Kapazitäten zu schaffen, die für die Produktion und Wartung der Züge erforderlich waren.

Von den 88 von Bugatti gebauten Autorail ist heute nur noch ein einziges Exemplar erhalten — der „Présidentiel", der als einer der ersten von Bugatti gelieferten Züge von der ETAT betrieben wurde. Heute ist der „Présidentiel" in der Cité du Train in Mulhouse zu sehen, die von Sylvain Vernerey geleitet wird. In dem Museum in Mulhouse werden mehr als 150 Züge und Schienenfahrzeuge ausgestellt, die bis ins Jahr 1827 zurückreichen. Damit ist es die größte Ausstellung dieser Art in Europa, die zahlreiche Epochen und Innovationen in den Bereichen Design, Innovation, Technologie und Reisen in Frankreich im Detail präsentiert.

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