BUGATTI TYPE 13 UND TYPE 35 — RENNLEGENDEN DER STRASSE



Historische Bugatti-Fahrzeuge waren immer auch Rennwagen für die Straße

Kühler in Hufeisenform und eine leuchtend blaue Lackierung. Wenn in den 1920er Jahren bei Rennen ein Bugatti an den Start ging, dann war den Zuschauern eines sofort klar: Dieses Auto wird vorne liegen. Der Type 13 und später der Type 35 gießen vor rund 100 Jahren das Fundament für außergewöhnliche Performance-Fahrzeuge aus Molsheim. Nebenbei werden sie zu Rennlegenden.
Nicht nur auf speziellen Rennstrecken gewinnen Bugatti-Fahrzeuge ab den 1920er-Jahren fast alle Wettbewerbe, an denen sie teilnehmen. Besonders bei den harten Straßen- und Bergrennen

mit ihren engen Kurven, dem schlechtem Belag, Schlaglöchern, Sand und aufwirbelnden Steinen sind die leichten und starken Fahrzeuge aus Molsheim den Wettbewerbern überlegen — und damit meist unschlagbar. „Bugatti stellt seit jeher außergewöhnliche und exzellente Sport- und Straßenfahrzeuge her. In unserer über 110-jährigen Geschichte haben wir häufig bewiesen, dass unsere Fahrzeuge sehr erfolgreich auf Rundstrecken, aber auch bei Straßen- und Bergrennen unterwegs sind. Zu unserer DNA gehört die perfekte Abstimmung auf jeden Straßenbelag", sagt Stephan Winkelmann, Präsident von Bugatti. „Unser Anspruch ist es schon seit jeher, die besten, performantesten, schnellsten und luxuriösesten Fahrzeuge der Welt zu bauen, auch abseits von Rennstrecken — und das seit über 110 Jahren."

STARK UND LEICHT — DER TYPE 13

Schon 1911 fährt der Type 13 als Außenseiter beim Grand Prix von Frankreich auf den zweiten Platz. Die Kombination aus einer leichten und wendigen Karosserie mit einem starken und zuverlässigen Motor ist damals neu. Nach dem Ersten Weltkrieg kann Bugatti die Produktion erst 1919 wieder aufnehmen. Zuerst mit dem schon bekannten Type 13, doch deutlich verfeinert. Denn in der produktionsfreien Zeit feilt Bugatti weiter an der Technik. Der bisherige 1,3-Liter-Vierzylinder erhält erstmals einen Vierventil-Zylinderkopf für einen schnelleren und besseren Gasdurchsatz. Damit ist der Type 13 eines der ersten Autos mit Vierventiltechnik. Weißmetall für die Kurbelwellenlager und Kolben sind vor 100 Jahren ebenso neu wie eine Benzinpumpe und eine Pumpe, die auf ausgewählte Bauteile gezielt Öl spritzt. Ab 1920 entfachen bei der Vierzylinder-Rennversion zwei Zündkerzen pro Brennraum schneller das Gemisch, die Energie erhalten sie von zwei Magneten.

Schon bei seinem ersten großen Einsatz, dem Rennen in der Voiturettes-Klasse (leichte Rennwagen) beim Großen Preis von Frankreich in Le Mans, holt der Type 13 den Platz eins — mit 20 Minuten Vorsprung auf den Zweitplatzierten. Der kleine Hochleistungswagen erreicht in Windeseile große Beliebtheit - bei Rennfahrern, wie bei Zuschauern. Ein Jahr später liegt das Volumen des Type-13-Motors bei knapp 1,5 Litern, seine Leistung bei bis zu 50 PS. Neben der Power spielt auch das niedrige Gewicht von unter 400 Kilogramm eine Rolle bei den Rennen: Vor allem bei jenen auf öffentlichen Straßen, mit dem häufig schlechten Belag, fährt der Type 13 zuverlässig, wendig und schnell um die Kurven. Platte Reifen, Achsbrüche oder geplatzte Motoren sind bei dem Rennwagen eine Seltenheit.

So gewinnt der Type 13 unter anderem Rennen am Gardasee, Bergrennen am Mont Angel bei Monte Carlo, South Harting, Limonest bei Lyon oder La Turbie bei Nizza. Das Konzept des Type 13 setzt Bugatti mit anderen Fahrzeuglängen weiter erfolgreich um, nennt die Modelle Type 15, Type 17, Type 22 und Type 23. Bis heute berühmt ist der Einsatz in Brescia: 1921 belegt der Type 13 die ersten vier Plätze beim Großen Preis der Voiturettes und zementiert seine Unschlagbarkeit. Sein Beiname daher bis heute: Brescia. Alle nachfolgenden Vierventil-Fahrzeuge tragen nun den Namen Brescia.

MEISTERWERK DER TECHNIK — DER TYPE 35

Ab 1924 sorgt der Bugatti Type 35 für weltweites Aufsehen. Mit dem neu konzipierten Sportwagen, dem kraftvollen Achtzylindermotor, der ausgeklügelten Vorderachse und den leichten Alurädern dominiert Bugatti mit diesem Modell in den nächsten Jahren Rennstrecken

weltweit. Ganz gleich, ob auf Rundstrecken oder bei Straßenrennen: Der Bugatti Type 35 ist eine technische Meisterleistung und jenes Fahrzeug, das es zu schlagen gilt.

Erstmals kommt ein zweifach rollengelagerter und dreifach kugelgelagerter Kurbelbetrieb zum Einsatz, der den Motor mit den acht Kolben bis zu 6.000 U/min drehen lässt. Dank zweier statt einem Vergaser steigt die Leistung des anfangs 2,0-Liter-Triebwerks auf bis zu 95 PS, die Kraftübertragung erfolgt über eine nasse Mehrscheibenkupplung. Mit dem Antrieb erreichen die ersten Type 35 eine Geschwindigkeit von über 190km/h und überholen ihre Konkurrenten mit Leichtigkeit. Im späteren Evolutionsmodell Type 35B mit 2,3-Liter-Achtzylinder und Kompressor steigt die Leistung auf bis zu 140 PS und die Höchstgeschwindigkeit auf über 215 km/h. 1924 setzt Bugatti den Type 35 bei Bergrennen wie dem in Gometz-le-Châtel bei Paris ein — und prompt rast der offene Sportwagen als Schnellster durchs Ziel. Seine eleganten Linien machen ihn außerdem zum schönsten Rennwagen der Epoche.

Der Type 35 fährt 1925 erstmals bei der Targa Florio mit und gewinnt auf Anhieb das Rennen in Sizilien. Es folgen vier weitere Siege mit Type-35-Modellen auf diesem Langstreckenrennen auf öffentlichen Bergstraßen. Es ist das härteste und berüchtigtste Straßenrennen der Welt. Insgesamt siegt der Type 35 bis Anfang der 1930er-Jahre bei rund 2.000 Rennen und ist damit der erfolgreichste Rennwagen überhaupt. Ettore Bugatti nannte seinen Rennwagen deshalb den „Stammvater einer Zucht reinrassiger Rennpferde aus Molsheim — ein echter Vollblüter."

„Es ist nicht nur die starke Leistung, die Bugatti-Fahrzeuge schon immer ausmacht, sondern auch die hohe Zuverlässigkeit, Langlebigkeit und der Fahrkomfort", sagt Stephan Winkelmann. „Nicht nur geübte Rennfahrer fühlen sich in einem Bugatti sofort wohl, sondern auch ambitionierte Sportfahrer. Die Vereinfachung außergewöhnlicher Technik, gepaart mit Luxus und simpler Bedienbarkeit zeichnet uns noch heute aus. „Die DNA der Typen 13 und 35 hat bis heute überlebt und bleibt in aktuellen sowie zukünftigen Modellen der französischen Luxusmarke erhalten."