MOLSHEIM
11.9.2024

BUGATTI TYPE 35: EPISCHE RENNEN UND GROSSE SIEGE, DIE EINE LEGENDE SCHUFEN



In den Annalen des Motorsports gibt es nur wenige Fahrzeuge, die so erfolgreich waren wie der Bugatti Type 35, der vor 100 Jahren sein Renndebüt gab. Als Rennwagen war der Type 35 einzigartig, denn Ettore Bugattis visionäre Design- und Konstruktionsprinzipien, gepaart mit seinem unermüdlichen Streben nach Perfektion, führten zu einem Auto, das Grands Prix, Bergrennen und Straßenrallyes auf der ganzen

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Welt dominierte und während seiner aktiven Zeit rund 2.500 Siege einfuhr.

Von den bedeutendsten Straßenrennen jener Zeit, die schon bereits vor der Geburt des Bugatti Type 35 stattfanden — wie der Targa Florio — bis hin zu epischen Bergrennen wie La Turbie in Frankreich — der Bugatti Type 35 und seine Derivate siegten überall. Viele dieser Rennen sind uns heute noch bekannt, aber der Type 35 triumphierte auch bei vielen Rennen, die im Laufe der Zeit in Vergessenheit geraten sind, darunter das französische Strandrennen Grand Prix de La Baule.
Auf dem Höhepunkt seiner Erfolgsgeschichte gewann der Bugatti Type 35 im Durchschnitt 12 Rennen pro Monat. Nur zwei Jahre nach seinem ersten Rennen, dem Grand Prix von Lyon 1924, gewann der Type 35 1926 die Grand-Prix-Weltmeisterschaft. Zwischen 1925 und 1929 machte sich der Type 35 auch das zermürbende Straßenrennen Targa Florio zu eigen und siegte in den Bergen Siziliens fünf Mal in Folge.

„Dank Ettore Bugattis großartigem Design war der Type 35 von Anfang an ein Siegerauto. Alles am Type 35, vom Gesamtkonzept bis hin zum kleinsten Detail, wurde mit äußerster Präzision ausgeführt, um dem Wagen im Rennen einen Vorteil zu verschaffen.

Es waren jedoch nicht nur das überlegene Design und die technischen Eigenschaften des Type 35, die zum beispiellosen Erfolg des Wagens auf der Rennstrecke beitrugen. Es ging auch um das Fahrgefühl, das er seinen Fahrern gab. Der Type 35 vermittelte seinen Piloten ein Höchstmaß an Selbstvertrauen und Fahrfreude, was sie immer wieder zum Sieg gegen die härtesten Bedingungen und Konkurrenten anspornte."

LUIGI GALLI
EXPERTE FÜR HERITAGE UND ZERTIFIZIERUNG BEI BUGATTI.

In der Rennsportära des Bugatti Type 35 wurden Erfolge bei Bergrennen genauso gefeiert wie Siege auf der Rennstrecke und bei Langstreckenrennen auf der Straße. Der Motorsport steckte zu dieser Zeit noch in den Kinderschuhen und die Zahl der Rennstrecken war noch gering, so dass die Bergrennen zu den spektakulärsten Motorsportwettbewerben in der Karriere des Type 35 gehörten. Dank seines agilen Fahrverhaltens, mit dem er enge Kurven meisterte, und seines ausgezeichneten Leistungsgewichts und seiner Beschleunigung, die es ihm ermöglichte, die steilsten Anstiege zu bezwingen, brillierte der Type 35 in dieser Disziplin und übernahm damit den Staffelstab seines Vorgängers, des Type 13. Mit diesem hatte Jean Mabille 1922 das berühmte Bergrennen La Turbie in Frankreich gewonnen. 1930 folgte René Dreyfus den Spuren von Mabille und gewann in einem Bugatti Type 35B.

Obwohl es 1928 aufgrund der Absage von einigen Wettbewerben keinen offiziellen Weltmeistertitel zu erkämpfen gab, erwies es sich für Bugatti und den Type 35 als ein hervorragendes Jahr, in dem ein Rennen nach dem anderen gewonnen wurde. Von den 26

hochrangigen internationalen Rennen, die 1928 stattfanden, belegten Bugatti-Fahrer bei 23 den ersten Platz, darunter 11 Grands Prix und die Targa Florio.

Aber erst im folgenden Jahr, 1929, errang Bugatti mit dem Type 35 einen seiner prestigeträchtigsten Siege. Der monegassische Fahrer Louis Chiron schlug die deutsche Automobilindustrie in ihrem eigenen Revier, als er den Großen Preis der Nationen auf dem Nürburgring gewann, nur zwei Jahre nachdem die Strecke eröffnet worden war. Nach 4 Stunden und 46 Minuten und 508,77 Kilometern, die der Typ 35C auf der äußerst anspruchsvollen Strecke fehlerfrei zurücklegte, fuhr Chiron ins Ziel. 12 Minuten später folgte ihm der französische Rennfahrer Georges Philippe, ebenfalls am Steuer eines Type 35C, über die Ziellinie.

Das letzte Jahr der 1920er war auch das Jahr, in dem der Große Preis von Monaco zum ersten Mal stattfand. Dort trug ein Bugatti Typ 35B William Grover-Williams zum Sieg über den Straßenkurs und brachte dem britischen Fahrer ein Preisgeld von 100.000 französischen Francs ein — eine gewaltige Summe zu dieser Zeit. Grover-Williams hatte bereits 1928 den Großen Preis von Frankreich in einem Bugatti Type 35 gewonnen; 1929 sollte er das Rennen mit demselben Modell erneut gewinnen.

Eine der weniger bekannten Veranstaltungen, bei denen der Bugatti Type 35 brillierte, war der Grand Prix von La Baule. Das Rennen fand an einem Strand an der Westküste Frankreichs in einem exklusiven Ferienort statt, in dem die wohlhabenden Autofahrer von Paris dem Trubel und der Hitze der Hauptstadt im Sommer entfliehen konnten. Das Rennen fand nicht nur gegen andere Autos statt, sondern auch gegen die ansteigende Flut des Atlantiks.

Der goldene Sand von La Baule erwies sich als ideales Jagdrevier für den Bugatti Type 35. 1927 gewann der britische Fahrer Captain George Eyston in seinem Type 35B mit einem Vorsprung von mehr als sechs Minuten die Veranstaltung. Im folgenden Jahr holte sich Pierre Blaque-Belair in seinem Type 35 den Sieg.

Nachdem er die Welt des Motorsports in den späten 1920er und frühen 1930er Jahren dominiert hatte, begann der Stern des Bugatti Type 35 auf den höchsten Ebenen des Sports unweigerlich zu verblassen, als die neueren, leistungsfähigeren Modelle aus Molsheim auf den Markt kamen.

Heute erinnert man sich an den Bugatti Type 35 nicht nur wegen seiner zahlreichen Siege, sondern auch weil er das Wesen eines Rennwagens neu definiert hat — ein Meisterwerk der Ingenieurskunst, das noch immer Ehrfurcht und Bewunderung hervorruft, genau wie vor 100 Jahren, als er zum ersten Mal die Rennstrecke betrat.

Aber die Wahrheit ist, dass der Type 35 nie aufgehört hat zu gewinnen. Ein Jahrhundert später wird er immer noch bei Rennen und Bergrennen auf der ganzen Welt zum Sieg gefahren, und zwar von Bugatti-Enthusiasten, die die Legende dieses bemerkenswerten Autos am Leben erhalten. Nicht in einem Museum, sondern auf der Rennstrecke, wo er hingehört.

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