MOLSHEIM
29.4.2024

BUGATTI TYPE 35: PERFEKTION DURCH EVOLUTION

Als der Bugatti Type 35 vor einem Jahrhundert der Welt vorgestellt wurde, verblüffte er seine Konkurrenten nicht nur mit seinem überlegenen Design und seiner Technik, sondern auch mit einem kontinuierlichen Programm von Weiterentwicklungen in den folgenden Jahren.

Ettore Bugatti war ein Mann, der sich vor schwierigen Aufgaben nicht fürchtete. Es waren nicht nur seine außergewöhnlichen Fähigkeiten als Konstrukteur, sondern auch seine Vision und sein Mut, sich über die konventionellen Grundsätze der damaligen Technik hinwegzusetzen, die den Bugatti Type 35 hervorbrachten — ein Automobil, das seinen Konkurrenten in so vielen

2025 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Bereichen überlegen war. Es war auch die Bereitschaft von „Le Patron", sich selbst und das gesamte Bugatti-Team im Streben nach Perfektion ständig anzutreiben.
Auch nach der Markteinführung des Type 35 im Jahr 1924 wählte Bugatti noch immer die schwierige Route. Er war einer der ersten Automobilhersteller, der die kommerziellen Vorteile von Rennen — und Siegen — auf Europas berühmten Rennstrecken und etablierten Straßenkursen erkannte.

Doch obwohl Bugatti von den Fähigkeiten seines neuen Wagens überzeugt war, konnte er nicht ahnen, dass der Type 35 mit 2.500 Siegen in seiner aktiven Zeit der erfolgreichste Rennwagen aller Zeiten werden würde.

Ettore Bugatti war sich jedoch sicher, dass seine Konkurrenten nicht untätig bleiben würden und dass er sich nicht ausruhen konnte. Er musste den Type 35 weiterentwickeln, um eine noch höhere Leistungsfähigkeit zu erreichen.

Ausgestattet mit einem Achtzylindermotor mit 1.991 cm^3 leistete der erste Type 35 im Jahr 1924 90 PS in der Rennspezifikation. Anfang 1926 war der Motor bereits auf 2.262 cm^3 vergrößert worden. Mit dem Namen Type 35T für Targa und der daraus resultierenden Leistungssteigerung gewann der neue Wagen das große Straßenrennen Targa Florio in Italien und wurde dabei von zwei Type 35-Schwesterfahrzeugen mit dem kleineren Motor verfolgt.

Trotz des Sieges wusste Ettore Bugatti, dass für die Zukunft noch mehr Leistung erforderlich sein würde. Und er wusste im Grunde seines Herzens auch, dass diese Leistung nicht allein durch eine Vergrößerung des Hubraums des Achtzylinder-Saugmotors erreicht werden konnte.

„Es ist kein Geheimnis, dass Ettore Bugatti in erster Linie Saugmotoren bevorzugte und anfangs kein Freund von Kompressoren war, weil diese relativ ineffizient waren", erklärt Luigi Galli, Spezialist für Heritage und Zertifizierung bei Bugatti. „Weniger bekannt ist jedoch, dass Bugatti trotz seiner Vorliebe für Saugmotoren schon vor dem Renndebüt des Type 35 im August 1924 in Lyon an die Zukunft und an die Zwangsaufladung mit Kompressoren dachte."

„Tatsächlich meldete Bugatti am 22. Januar 1924 das französische Patent Nr. 576.182 für einen 'Compresseur ou pompe à palettes' an, für eine Drehschieberkonstruktion. Diese konnte bei Bedarf zusätzliche Leistung liefern, wenn sie vom Fahrer eingeschaltet wurde, indem sie Druckluft in den Vergaser drückte. Und eines war sicher: Wenn Bugatti einen Kompressor verwenden wollte, dann auf seine Art."

Daraufhin entwickelte Ettore Bugatti zusammen mit dem bekannten italienischen Ingenieur Edmond Moglia seinen eigenen Roots-Kompressor, entschied sich aber für eine Konfiguration mit drei Rotoren anstelle der damals üblichen Konstruktion mit zwei Rotoren. Der Kompressor wurde an der Außenseite des Motors montiert. Ein Überdruckventil wurde oberhalb des Krümmers montiert und ließ überschüssigen Ladedruck durch eine entsprechende Öffnung in der Motorhaube ab.

Ein weiterer innovativer Schritt war die Beheizung des Auspuffkrümmers durch die Kühlflüssigkeit des Motors. Dadurch erwärmte er sich viel schneller, was zu einer höheren Effizienz führte und gleichzeitig zu einer größeren Kühlkapazität für den Motor selbst beitrug - ein Prinzip, das auch heute noch im Motorenbau angewandt wird.

Der Type 35TC, für „Targa Compressor" stehend, kam Ende 1926 auf den Markt und wurde 1927 zum Type 35B weiterentwickelt. Er zeichnete sich durch einen größeren Kühler und eine größere Motorhaube aus, um eine bessere Kühlung zu ermöglichen — bekannt als das 'Miramas'-Design — und leistete bis zu 130 PS. Das reicht aus, um den Wagen auf eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 205 km/h (150 mph) zu bringen.

Das Auto wurde stetig weiterentwickelt, und Ende 1930 hatte der Type 35B das erreicht, was viele als seine ultimative Spezifikation ansehen: einen Motor mit zwei Nocken und zwei Ventilen pro Zylinder. Außerdem verfügte er über einen doppelten Tankdeckel, eine verbesserte Radaufhängung, Räder, Bremsen und Reifen sowie ein tief liegendes Überdruckventil für den Kompressor. Bugattis Entschlossenheit, bei der Suche nach ultimativer Leistung kein Detail zu vernachlässigen, führte zu einer Feinabstimmung jedes Elements des Verbrennungssystems des Motors, einschließlich der Gestaltung von Kolben und Zylinderkopf und sogar der Verwendung von Kraftstoff mit Luftfahrtqualität, um 140 PS zu erreichen.

Heute wird in Molsheim, im Atelier Bugatti, jeder Bugatti mit der gleichen unermüdlichen Präzision von Hand zusammengebaut, mit der Ettore jedes Detail des Type 35 bearbeitet hat. Ein Jahrhundert nach dem Start des Type 35 arbeiten die Designer und Ingenieure von Bugatti immer noch mit außerordentlicher Hingabe an der Entwicklung der besten Automobile der Welt.

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