

BUGATTI TYPE 57 ROADSTER GRAND RAID USINE — SELTEN UND SCHÖN



Einzigartiges Design und überragende Technik sind die Grundlage für alles, was Bugatti in seiner langen Geschichte geschaffen hat. Aber selbst unter den berühmten Modellen gibt es einige, die besonders hervorstechen — wie der Bugatti Type 57 Roadster Grand Raid Usine. Das Modell ist ebenso selten wie schön und dazu noch geheimnisvoll — ein perfektes Exemplar.

Im Oktober 1934 stellt Bugatti den Type 57 Roadster Grand Raid auf dem Salon de l'Automobile in Paris der internationalen Automobilpresse und den Autoliebhabern vor. Der „Grand Raid“ ist eine von mehreren Karosserievarianten des legendären Bugatti Type 57 und wird speziell für den Wettbewerb konzipiert — „Raid“ bezeichnet im Französischen eine lange und anstrengende Rallye.

Insgesamt baut Bugatti nur zehn Grand-Raid-Fahrgestelle, das faszinierendste von allen ist der Type 57 Roadster Grand Raid Usine mit seiner ausgefallenen Karosserie, die aus Aluminium besteht. Das einzige bekannte Modell trägt die Fahrgestellnummer 57222 und ist in Schwarz und Gelb lackiert — den Lieblingsfarben von Bugatti-Gründer Ettore Bugatti.

„Der Bugatti Type 57 Roadster Grand Raid Usine ist in jeder Hinsicht ein außergewöhnliches Stück Bugatti-Erbe und verkörpert alles, wofür Bugatti im 21. Jahrhundert steht“, sagt Christophe Piochon, Präsident von Bugatti Automobiles. „Er wurde auf Leistung getrimmt und nach den höchsten Standards von Handwerkskunst und Luxus entworfen. Er ist ein Luxusportwagen, die Inspiration für moderne Bugatti-Automobile.“

Den Bugatti Type 57 Roadster Grand Raid Usine umgeben einige Geheimnisse: So ist „Usine“ nie ein offizielles Markenzeichen von Bugatti. Vermutlich entwirft Jean Bugatti, Sohn des Bugatti-Gründers Ettore, das Modell.

Die Modelle des Type 57 Roadster Grand Raid unterscheiden sich von Versionen wie dem Type 57SC Atlantic und dem Type 57S Atalante dadurch, dass sie für den Rennsport konzipiert sind. Das wird an den stromlinienförmigen und verlängerten Kotflügeln, der V-förmigen Windschutzscheibe und den aerodynamischen Kopfstützen deutlich. Bugatti passt unter anderem den Winkel der Lenksäule an, um den Fahrer weiter nach hinten zu versetzen. Auch Schalthebel, Handbremse und Pedale positioniert Bugatti neu.

Kurz nachdem Bugatti den Type 57 Roadster Grand Raid Usine mit seinem schönen Design und seinem hochentwickelten Fahrgestell auf dem Salon de l'Automobile in Paris präsentiert, setzt ihn der legendäre Rennfahrer Pierre Veyron bei der Rallye Paris-Nizza ein — nach ihm wurde 2005 der erste Bugatti der Neuzeit, der Veyron-Hypersportwagen, benannt. Im April 1935 belegt der Type 57 Roadster Grand Raid Usine mit dem Grand-Prix-Fahrer Robert Benoist den ersten Platz beim Bergrennen von Chavigny.

Im Jahr 1946 wird dieses Modell an einen Bugatti-Enthusiasten verkauft. Der neue Besitzer modifiziert den Roadster, unter anderem verändert er die Scheinwerfer an den Kotflügeln. Da das ursprüngliche Auto nun stark verändert war, wird es später wieder vollständig nach der ursprünglichen Konfiguration mit der Fahrgestellnummer 57222 — so wie er auf dem Salon de l'Automobile zu sehen war — restauriert. Heute steht es im Louwman Museum.

Das Louwman-Museum in Den Haag ist der Ort, an dem mehr als 130 Jahre Fortschritt, Innovation und Design durch die einzigartige Sammlung von mehr als 275 Beispielen aus der Geschichte des Automobils dargestellt werden. Das 1934 gegründete Museum beherbergt eine der schönsten Privatsammlungen historischer Autos und Motorräder der Welt und ist seit seiner Eröffnung im Besitz der Familie Louwman. Heute führt es Evert Louwman, der Sohn des Gründers Pieter Louwman. Diese spektakuläre Automobilsammlung ist in einem der beeindruckendsten Gebäude der Niederlande untergebracht, das von dem mit dem Driehaus-Preis ausgezeichneten Architekten Michael Graves entworfen wurde und sich in der Leidsestraatweg in Den Haag befindet.

Pressekontakt

Nicole Auger

Head of Marketing and Communications

nicole.auger@bugatti.com

¹ W16 Mistral: WLTP Kraftstoffverbrauch, l/100 km: Niedrigphase 4,7 / Mittelphase 21,9 / Hochphase 18,3 / Höchstphase 17,6 / kombiniert 21,8; CO₂-Emission kombiniert, g/km: 495; Effizienzklasse: G