MOLSHEIM
1.6.2022

BUGATTI TYPE 59 SPORTS — HISTORISCHER RENNWAGEN MIT DEN KAMPFNARBEN DER FRÜHEN GRAND-PRIX-RENNEN



Der erste der sechs existierenden Type 59 Sports-Rennwagen — produziert bereits in den 1930er-Jahren — existiert noch heute in

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

nahezu originalem Zustand und gilt als unschätzbares Zeugnis der erfolgreichen Renngeschichte Bugattis.

Abgewetztes Leder an den Sitzen. Das Lenkrad zeigt Narben vom unermüdlichen Einsatz der Fahrer. Am Lack lassen sich Spuren harter Zweikämpfe erkennen. Könnte dieser Bugatti Type 59 Sports reden, hätte er eine Menge zu erzählen.
Vor allem von Siegen, weniger von Niederlagen. Dieser offene Zweisitzer entsteht 1934 als Type 59 Sports mit einem Type 57-Chassis. Wenig später erhält er ein spezielles, neues Chassis für die nächsten Grand-Prix-Rennen.

Seine Rennhistorie ist ebenso komplett belegt wie seine berühmten Besitzer und Fahrer. René Dreyfus, Spitzenfahrer der Vorkriegszeit und ein Held des französischen Widerstands, greift Mitte der 1930er-Jahre ans große Lenkrad dieses Rennwagens, ebenso die Rennfahrer Robert Benoist und Jean Pierre Wimille. Später kaufte ihn König Leopold III. von Belgien, ein begeisterter Bugatti-Fan. Heute befindet er sich im Besitz eines leidenschaftlichen Bugatti-Sammlers und wurde in diesem Jahr im Rahmen des berühmten Concorso d'Eleganza Villa d'Este in Italien mit der prestigeträchtigen FIVA-Trophäe für das ,,besterhaltene Vorkriegsfahrzeug'' ausgezeichnet.

EIN ECHTER VOLLBLÜTER

Erstmals stellte Bugatti den Type 59 Sports am 24. September 1933 beim Großen Preis von San Sebastián vor. Ein Wunderwerk der Technik: kraftvoll und filigran. Unter seine schlanke und niedrige Form passt der kompressoraufgeladene Reihenachtzylinder nahezu perfekt. Die Räder mit Speichen aus Klavierdraht minimieren die ungefederten Massen enorm und sorgen mit neuen, ausgeklügelten Stoßdämpfern für ein ausgewogenes Fahrverhalten mit einem für einen Rennwagen ungewöhnlich hohen Komfort. Der Type 59 Sports sieht elegant aus und fährt extrem schnell. Er ist der Beweis für Ettore Bugattis ständiges Streben nach mehr Leistung und besseren Fahreigenschaften.

Zuerst setzt Bugatti diesen Werks-Type 59 Sports mit einem 3,3-Liter-Achtzylinder (Nr. 5) in der Saison 1934/1935 ein. Spitzenfahrer René Dreyfus fährt im April 1934 beim Großen Preis von Monaco direkt auf den dritten Platz. Robert Benoist überquert im Juli desselben Jahres beim Großen Preis von Frankreich in Montlhéry als Vierter die Ziellinie, ebenso ein paar Wochen später in Spa-Francorchamps beim Großen Preis von Belgien. Beim Großen Preis von Spanien im September belegt Jean-Pierre Wimille den sechsten Platz.

Ettore Bugatti — gewohnt zu gewinnen — zieht sich mit dem Type 59 Sports aus dem Grand-Prix-Rennsport zurück und verkauft vier Fahrzeuge an britische Enthusiasten. Ein Exemplar ändert das Unternehmen in Molsheim zu einem ,,Rennsportwagen''. Es ist ein Novum bei Bugatti — bis heute. Das Fahrzeug bleibt der einzige Grand-Prix-Wagen, der im Werk zum Rennklassement ,,Sportwagen'' umgebaut wird, und befindet sich heute in einem nahezu unrestaurierten Originalzustand. Es ist ein perfekter Zeuge der Zeit, in der er gedieh.

Aus dem Motorraum entfernen die Ingenieure den Kompressor, integrieren dafür einen neuen Öltank inklusive Zweipumpenschmierung sowie ein Viergang-Trockensumpf-Vollsynchrongetriebe mit Zentralschaltung. Auch die Karosserie schneidern sie neu: kleine Motorradkotflügel, eine kleine Windschutzscheibe, kleine, weit unten positionierte Scheinwerfer und Seitentüren — mit der neuen Fahrgestellnummer 57248.

Ein zweisitziges Automobil nicht nur für die Straßen, sondern auch für die Rennstrecke. Genau da setzt Jean-Pierre Wimille den Sportwagen Type 59 Sports ab 1935 in der neuen 750-Kilogramm-Klasse vermehrt ein. In der Sportwagen-Saison 1937 siegt dieser Type 59 Sports mit Pilot Jean-Pierre Wimille am Steuer unter anderem bei den Grands Prix de Pau, de Tunis und de Marseille. Der von den Mechanikern in Molsheim liebevoll „La Grand-Mère" (Großmutter) genannte Sportwagen nimmt an Rennen in Afrika teil und gewinnt die letzte Ausgabe des Großen Preises von Algerien. Im Juli 1937 gewinnt Jean-Pierre Wimille zum letzten Mal mit dem Type 59 Sports einen Grand Prix, den Grand Prix de la Marne auf der Rennstrecke in Reims — immerhin mit drei Minuten Vorsprung vor dem Zweiten. Der schnelle und überlegene Bugatti erregt in der Szene Aufsehen. Am Ende der Saison kauft ein langjähriger Bugatti-Kunde diesen ungewöhnlichen Sportwagen mit erfolgreicher Rennhistorie: Leopold III., König von Belgien zwischen 1934 und 1951.

Ettore Bugatti lässt das bisher blaue Auto für den König extra neu lackieren, in des Königs Lieblingsfarbe Schwarz, verziert mit einem gelben Streifen, der an die belgischen Rennfarben erinnert. Wie der König den leistungsstarken Sportwagen in den nächsten Jahren einsetzt, ist nicht überliefert. Wahrscheinlich wird der Bugatti im Vorfeld des Krieges eingelagert und jahrelang wenig benutzt. Leopold III. und seine Frau werden im Juni 1944 von den Deutschen nach Sachsen deportiert; nach dem Krieg geht die königliche Familie zunächst ins Exil in die Schweiz. Erst 1959 zieht der Ex-Monarch mit seiner Familie in das Schloss Argenteuil in der Provinz Brabant-Wallonien um — mit dem Bugatti als Teil des Inventars.

Im Jahr 1967 verkauft Leopold III. den Bugatti an einen belgischen Sammler, der ihn rund 20 Jahre behält und weder restauriert noch aufpoliert. 1989 geht der historisch so bedeutsame Rennsportwagen an einen amerikanischen Bugatti-Enthusiasten über, der ihn ebenfalls im originalen Zustand belässt und lediglich die Technik des Type 59 Sports überholt. Danach wechselt der Sportwagen noch in zwei weitere Garagen bekannter Sammler, die die Karosserie aus Respekt vor seiner ruhmreichen Vergangenheit unberührt lassen.

Der über 80 Jahre alte wertvolle Zeitzeuge mit so einzigartiger Renngeschichte befindet sich heute im Besitz eines Bugatti-Enthusiasten, der vor kurzem die unglaubliche Patina konservieren ließ — als wichtigen Meilenstein der Automobilgeschichte. Die noch gut erhaltenen, aber bereits patinierten Lackbereiche werden dabei quasi versiegelt, die schadhaften Stellen nur sanft ausgebessert. Was bleibt: abgewetzte Ledersitze und Narben im Holzlenkrad.

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