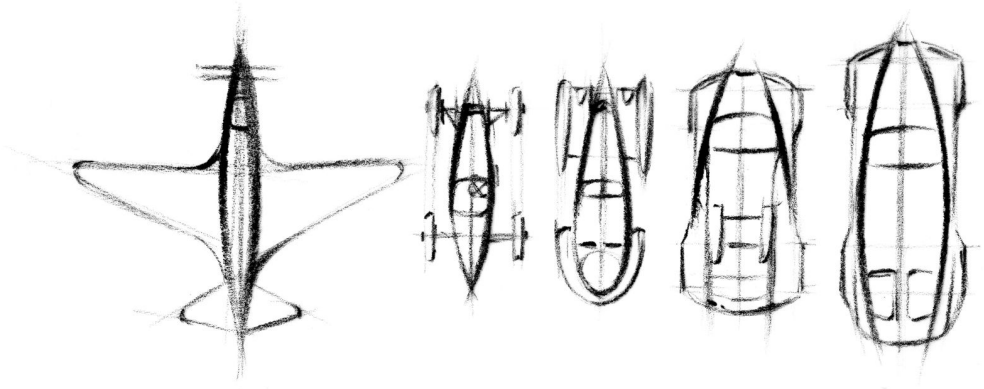
MOLSHEIM
19.10.2020

BUGATTIS „DARE DEVILS“ — ZWISCHEN FLIEGEREI UND RENNSPORT



Viele erfolgreiche Bugatti-Rennfahrer der „goldenen Ära“ waren auch ehemalige Piloten

Kompromisslose Rennwagen und wagemutige Piloten. Bugatti wird unmittelbar mit etlichen historischen Rennerfolgen in Verbindung gebracht — in den glorreichen Grand Prix Tagen der Marke. Allein zwischen 1920 und Mitte der 1930er-Jahre gewinnen Rennwagen des französischen Herstellers aus dem Elsass mehrere tausend Wettbewerbe. Doch neben den außergewöhnlichen Fahrzeugen wie dem legendären Bugatti Type 35 sind es die Rennfahrer, die maßgeblich für den Rennsporterfolg der Marke verantwortlich sind. Sie sind aus einem besonderen Holz geschnitzt, denn sie besitzen eine Leidenschaft für Technik und Geschwindigkeit, zu Lande wie in der Luft.
Die Fliegerei entwickelt sich parallel zum Automobil, beides wird zu Beginn des 20. Jahrhunderts in Frankreich vorangetrieben. 1906 startet das erste Motorflugzeug — entwickelt von einem in Paris lebenden Brasilianer. Der Franzose Louis Charles Breguet entwickelt 1907 den ersten Hubschrauber und der Franzose Louis Blériot überfliegt 1909 als erster Mensch den Ärmelkanal. Es ist dasselbe Jahr, indem Ettore Bugatti beschließt, sich im elsässischen Molsheim niederzulassen. Der junge Entwickler liebt außergewöhnliche Technik und wird von der Fliegerei und den Piloten ebenso in den Bann gezogen wie vom noch jungen Automobil. So verwundert es kaum, dass sich Bugatti nicht nur auf die Entwicklung und Konzeption von

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

leichten und starken Automobilen sowie reinrassige Rennwagen beschränkt, sondern nebenbei Speedboote, Flugzeuge und Hochgeschwindigkeitszüge konstruiert.

„Bugatti ist seit über 110 Jahren eng mit dem Motorsport und der Luftfahrt verbunden. Frühe Modelle zeigen deutliche Parallelen zu beiden technischen Bereichen. Dazu zählt offene Mechanik, konsequenter Leichtbau, ein gutes Leistungsgewicht und erste Versuche zur Verbesserung der Aerodynamik", sagt Stephan Winkelmann, Präsident von Bugatti. „Ettore Bugatti konzipierte und produzierte ganz unterschiedliche hochpräzise, leichte, starke und technisch anspruchsvolle Maschinen. Neben Rennwagen zählen dazu auch Flugzeugmotoren und ein eigene Flugzeugkonstruktion."

Der erste von Bugatti gebaute Flugzeugmotor wird um 1915 ein gewaltiger Achtzylinder-Reihenmotor mit 250 PS. Es folgen Motoren mit 16 Zylindern, bei dem zwei Blöcke mit je acht Zylindern nebeneinander vertikal auf einem gemeinsamen Kurbelgehäuse sitzen. Die französische Regierung ist zwar nicht an den Flugzeugmotoren interessiert, dafür aber die amerikanische. Der weiterentwickelte King-Bugatti-16-Zylinder-Flugmotor leistete 420 PS bei etwa 2.000 U/min. Eigentlich sollten mindestens 2.000 Exemplare davon gebaut werden, jedoch wird dieser Plan mit Ende des Ersten Weltkrieges im November 1918 obsolet. Vermutlich entstehen nur 40 dieser Motoren. Bugatti widmet sich in den kommenden Jahren vermehrt der Entwicklung seiner Fahrzeuge, baut allerdings 1925 einen 16-Zylinder-Flugzeugmotor (Type 34), den er später abgewandelt im Type 41 Royale einsetzt. Die Fliegerei beschäftigt Ettore Bugatti aber auch zwischenmenschlich: Zeitlebens hält der Patron einen engen Kontakt zu ehemaligen Piloten des Ersten Weltkrieges. Diese inspirieren ihn fortwährend, den Reiz der Geschwindigkeit aus der Luft auch auf die Straße zu übertragen. Eine Vorstellung, die Ettore Bugatti nie loslässt.

LOUIS BLÉRIOT

Als erster Franzose darf Louis Blériot ein Fahrzeug von Bugatti fahren. Für Ettore Bugatti ist es eine Ehre, denn Blériot ist zu dem Zeitpunkt bereits berühmt. Er überquerte im Juli 1909 mit seiner selbst entwickelten Maschine Bleriot XI als erster Mensch im Flugzeug überhaupt den Ärmelkanal und wird in Frankreich zum Volkshelden. Für die rund 35 Kilometer lange Strecke von Calais nach Dover benötigte er nur 37 Minuten. Das bleibt auch Ettore Bugatti nicht verborgen, der zu diesem Zeitpunkt in Köln bei der Gasmaschinenfabrik Deutz AG als Konstrukteur arbeitete. Anlässlich einer Flugshow in Köln beherbergt Ettore Bugatti Louis Blériot in seinem Haus in Köln und chauffiert ihn mit seinem selbst konstruierten Auto zum Flugplatz. Blériot ist vom Fahrzeug begeistert und beschwört Bugatti, das Auto in Eigenregie zu produzieren. Denn der Type 10 von 1909 ist erst ein Entwurf — noch bevor Bugatti überhaupt sein eigenes Unternehmen gründet. Das Fahrzeug nimmt voraus, wofür die Marke Bugatti seit jeher steht: performante und schnelle Fahrzeuge mit einem zum Teil unerreichten Leistungsgewicht. Der mit rund 365 Kilogramm leichte und rund 10 PS starke Wagen fährt bis zu 80 km/h schnell, was dem Piloten Louis Blériot durchaus gefällt. Zeitlebens halten beide Unternehmer Kontakt. Blériot bleibt dem Fliegen treu, gründet sein eigenes Flugzeugunternehmen und stellt eigene Flugzeuge her. Der Luftfahrtpionier stirbt 1936 in Paris.

ROLAND GARROS

Roland Adrien Georges Garros (1888-1918) ist zwar nie für Bugatti Rennen gefahren, dennoch hatte der französische Luftfahrtpionier eine enge Beziehung zu Bugatti. Garros kauft sich 1910 ein Santos-Dumont-Demoiselle-Flugzeug und bringt sich damit das Fliegen bei. In der Folgezeit entwickelt er sich zu einem der bekanntesten Flieger Frankreichs. Weltruhm erlangt Garros, als er nach Siegen bei verschiedenen Flugveranstaltungen und Flugrennen im Jahr 1912 das Mittelmeer in einem Flugzeug erfolgreich überquert. Garros wird auf Ettore Bugatti und seinen Fahrzeugen nach dessen Sieg am Mont Ventoux auf den Type 18 aufmerksam. Garros, der Geschwindigkeit liebt, sucht zur selben Zeit ein Auto, das es ihm ermöglicht, zu Lande so schnell unterwegs zu sein wie in der Luft. Er entscheidet sich 1913 für den Type 18, später bekannt als „Black Bess" (nach einem britischen Rennpferd). Der 5,0-Liter-Vierzylinder leistet bis zu 100 PS und erreicht für eine Geschwindigkeit von über 150 km/h. Nur sechs oder sieben Fahrzeuge entstehen von diesem Rennwagen mit einem damals nicht gekannten Leistungsgewicht und kompromissloser sportlichen Abstimmung. Die Fahrzeuge gehen als die ersten Straßensupersportwagen in die Automobilgeschichte ein. Der Verkauf an Garros ist für Bugatti nicht nur ein großer Marketingerfolg, sondern auch der Beginn einer engen, wenn auch kurzen Freundschaft zu dem Piloten, der Ettore einst als „den einzigen Künstler, dem es gelingt Stahl, mit Leben zu erfüllen" bezeichnete. Im Ersten Weltkrieg steigt der Pilot für die französische Armee auf und stirbt 1918 bei einem Flug.

ROBERT BENOIST

Robert Benoist, am 20. März 1895 geboren, dient im Ersten Weltkrieg als Jagdflieger und Aufklärer, bevor er 1918 Fluglehrer wird. Seine Begeisterung für Technik und Geschwindigkeit überträgt er nach seiner aktiven Zeit als Pilot vermehrt auf Autos. Daher ist es nur konsequent, dass der talentierte junge Mann ab 1920 bei kleineren Rennen startet, zuerst als Testfahrer, später als Werksfahrer. 1924 wird Benoist schlagartig berühmt, als er auf einem 12-Zylinder Delage den Großen Preis von Frankreich gewinnt. 1927 dominiert er bei Rennen, gewinnt die vier Großen Preise von Frankreich, Italien, Großbritannien sowie Spanien und wird der erste Automobilweltmeister. Ab 1934 kümmert sich Benoist bei Bugatti als eine Art Motorsportmanager um die Einsätze und als Verkaufsmanager für Paris um weitere Erfolge. Doch so ganz kommt er ohne Geschwindigkeitsrausch nicht aus: Zwischen 1934 und 1937 fährt Benoist wieder einige Rennen, gewinnt beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans gemeinsam mit Jean-Pierre Wimille auf einem Type 57 G Tank die Gesamtwertung. Robert Benoist ist nicht nur ein begnadeter Techniker und Rennfahrer, sondern auch ein Mann mit Haltung. Während des Zweiten Weltkrieges ist er einer der führenden Köpfe der Résistance im Kampf gegen Nazi-Deutschland. Seite an Seite mit seinen ehemaligen Bugatti-Kollegen William Grover-Williams und Jean-Pierre Wimille gründet Benoist eine Widerstandsgruppe. Sein mutiges Engagement kostet ihn 1944 sein Leben — Benoist wird am 12. September im Konzentrationslager Buchenwald ermordet.

BARTOLOMEO COSTANTINI

Bartolomeo „Meo" Constantini (1889-1941) begeistert sich schon seit früher Kindheit für technische Fahrzeuge und insbesondere Flugzeuge. Im Ersten Weltkrieg erlangt er Berühmtheit als tollkühnes Fliegerass. Schon kurz darauf zieht es ihn zu schnellen Automobilen. Zwischen 1914 und 1917 fährt er Rennen für Aquila Italiana, legt danach eine Pause ein. Seine größten Erfolge im Rennsport erreicht Costantini ab 1923 mit Bugatti. 1925 und 1926 gewinnt er jeweils die Targa Florio auf Sizilien sowie den Großen Preis von Frankreich.

Als sein engster Freund Giulio Masetti 1926 bei der Targa Florio stirbt, beendet Costantini seine Laufbahn als aktiver Rennfahrer. Vom Motorsport jedoch kann er sich nicht verabschieden und leitet in den nächsten Jahren das Bugatti-Werksteam. Erst neun Jahre später, 1935, gibt er den Posten ab und sucht den Rückzug ins Private.

ALBERT DIVO

Albert Eugène Diwo, geboren am 24. Januar 1895 in Paris, beginnt als 13-Jähriger eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker. Sein überragendes Verständnis von technisch komplexen Systemen bringt ihn zur noch jungen Fliegerei. Diwo setzt sich schnell mit den Flugzeugen auseinander, als Techniker und als Pilot. Er zieht als Pilot in den Ersten Weltkrieg, arbeitet am Boden jedoch weiter als Mechaniker. Von der rauschenden Geschwindigkeit will er sich in Friedenszeiten nicht verabschieden und fährt bereits ab 1919 einige Siege als Rennfahrer ein. 1928 wechselt Diwo zu Bugatti, nennt sich alsbald Divo, was im Italienischen ‚Star' heißt, und gewinnt im selben Jahr und darauffolgendem Jahr auf einem Type 35 B die berühmte Targa Florio auf Sizilien. Der Type 35 B gilt lange Zeit als der ausgereifteste und zuverlässigste Rennwagen mit einem hervorragendem Leistungsgewicht. Innerhalb von 20 Jahren entscheidet Divo viele Rennen für sich, darunter sechs Grands Prix. Nach dem Zweiten Weltkrieg arbeitet er weiter im Motorsport, unter anderem als Rennleiter bei einem Ölproduzenten und stirbt 1966 in Frankreich.

BUGATTI FLUGZEUG TYPE 100 P

Die Faszination für Geschwindigkeiten ist bei Ettore Bugatti trotz der vielen Schicksalsschläge seiner Freunde ungebrochen. Als 1937, zehn Jahre, nachdem Charles Lindbergh den Atlantik von New York nach Paris überquerte, das französische Luftfahrtministerium ihn bittet, ein modernes Flugzeug für ein Flugrennen zu entwickeln, beginnt er sofort mit der Konstruktion. Die neue Maschine soll vor allem leicht und schnell sein. Erste Versuche mit zwei gegenläufigen Propellern, angetrieben von zwei hintereinander liegenden Motoren, sind vielversprechend. Bugatti will mit dem Type 100 P den damaligen Geschwindigkeitsrekord von 709 km/h brechen. Die französische Armee ist von der Idee des starken Flugzeugs begeistert und lobt sogar eine Prämie aus, sollte der Rekord fallen. Denn damit hätte die französische Luftwaffe ein überlegenes Flugzeug gegenüber der deutschen Luftwaffe. Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verhindert jedoch die Fertigstellung des Bugatti-Flugzeugs. Erst Jahrzehnte später hebt eine Replica der Type 100 P tatsächlich ab.

Die Verbindung zur Aeronautik und zu leichten wie kompromisslosen Rennwagen besteht bei Bugatti seit über 110 Jahren. Und die Geschichte ist noch nicht zu Ende.