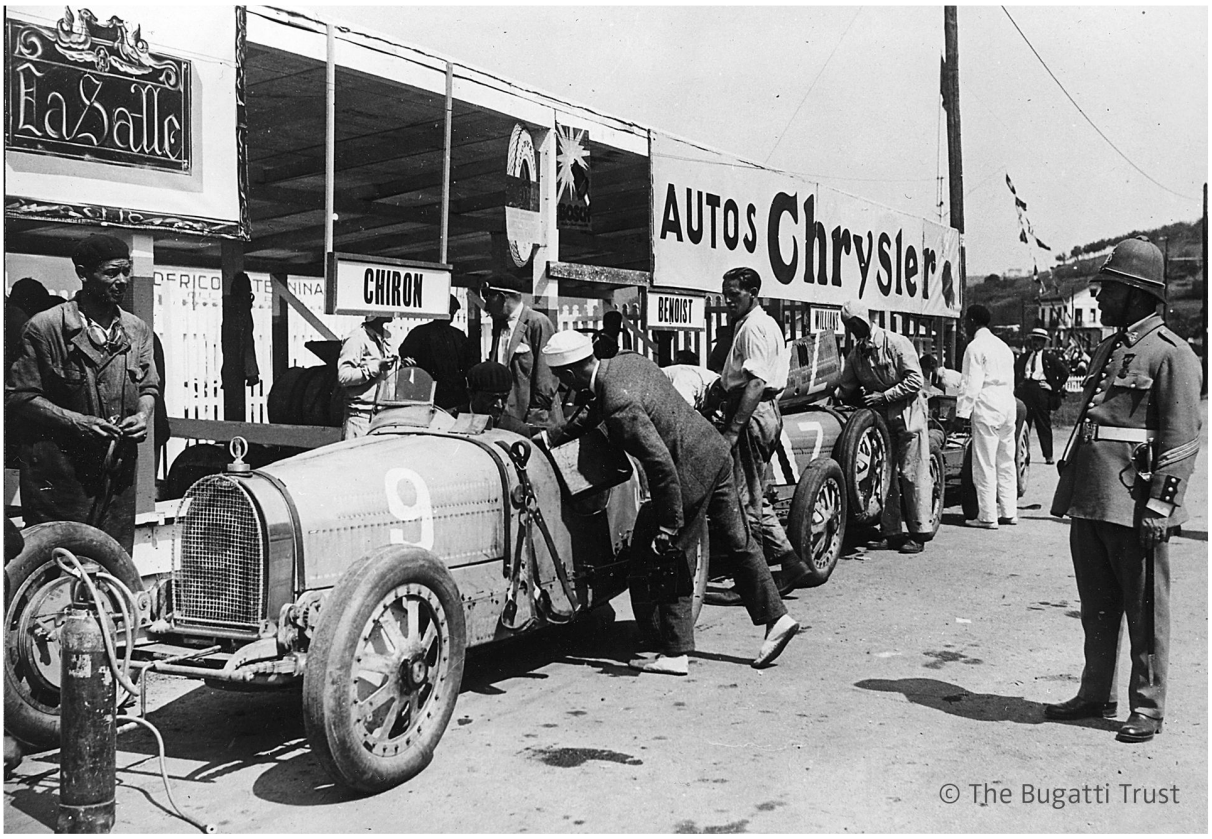
DIE DOMINANZ VON BUGATTI 1928



Der Mythos Bugatti entstand seit der ersten Stunde des Automobilherstellers aus Molsheim vor allem durch den Motorsport. 1928 markiert dabei ein besonderes Jahr für Bugatti: Das bisherige Reglement ändert sich und die sehr erfolgreiche Ära des Bugatti Type 35 beginnt — sie festigt den Ruf von Bugatti über Jahrzehnte. Bis heute.
Der offene Bugatti Type 35B mit Achtzylinder-Motor, Roots-Kompressor und 140 PS fährt schon vor 90 Jahren deutlich über 200 km/h schnell. Mit über 2.000 Siegen in Bugattis „goldenem Jahrzehnt" gilt er als wahrscheinlich erfolgreichster Rennwagen überhaupt.

Für 1928 plant der Motorsportverband sieben internationale Rennen, von denen am Ende der Saison allerdings nur zwei stattfinden. Daher gibt es in diesem Jahr keinen offiziellen Weltmeister. Doch auch ohne Weltmeistertitel siegen Bugatti-Fahrzeuge im Dauertempo. Von 26 Rennen im Jahr 1928 gewinnen Fahrer mit Bugatti-Rennwagen 23, darunter elf Grand-Prix-Rennen und die damals schon berühmte Targa Florio — das härteste Straßenrennen der Welt.

Den Anfang des erfolgreichen Jahres 1928 macht Tazio Nuvolari. Der gebürtige Italiener, bekannt als der „fliegende Mantuaner", beginnt seine Karriere als Motorradrennfahrer, ehe er ab 1924 in Autos steigt. Beim Grand Prix von Tripoli im März 1928 siegt er im Type 35C. Am gleichen Tag, dem 11. März, gewinnt der Monegasse Louis Chiron, Spitzname „Alter Fuchs", auf dem gleichen Modell beim Circuit d'Esterel Plage in Frankreich. Seit 1925 setzt er schon als Privatfahrer auf Bugatti, zählt seit 1927 zum Werksteam.

Zwei Wochen später deklassiert Nuvolari in Verona die Konkurrenz. Chiron durchquert in den darauffolgenden Wochen wieder als Erster einige Ziellinien, wie beim Circuit de la Riviera und beim Grand Prix von Antibes auf einem Type 35C. Sein 2,0-Liter-Achtzylinder mit Roots-Kompressor-Aufladung leistete etwa 125 PS und beschleunigte den offenen und nur 750 Kilogramm leichten Rennwagen auf über 200 km/h.

Vor allem auf kurvigen Strecken fährt der Type 35 wegen seines konsequenten Leichtbaus den Wettbewerbern davon. Ettore Bugatti weiß früh, dass Leistung einiges aber Leichtbau alles ist. So lässt er vor 90 Jahren große Teile seiner Rennwagen, wie Motor- und Getriebegehäuse, Karosserie und Räder, aus leichtem Aluminium fertigen. Laut Motorsport-Reglement dürfen die Rennwagen nur zwischen 550 und 750 Kilogramm wiegen, die Leistung ist dagegen nicht reglementiert. Bugatti entscheidet sich für einen robusten, starken und zuverlässigen Reihenachtzylinder, spart dafür lieber an anderen Stellen Gewicht.

Louis Chiron entwickelt sich zu einem neuen Star mit seinem überragenden Bugatti T35C. Er fährt von Sieg zu Sieg, gewinnt im Jahr 1928 die Grand Prix von Rom, von Marne, von San Sebastian, Spanien und von Europa in Monza.

Nicht weniger erfolgreich greift Alberto Divo ins Lenkrad vom Bugatti Type 35B. Im Mai fährt er als Erster bei der Targa Florio über die Ziellinie, Zweiter wird Giuseppe Campari auf einem Alfa Romeo. Der heimliche Star des Rennens ist aber Elisabeth Junek (Eliška Junková). 1928 tritt sie mit einem Bugatti Type 35B gegen die Rennfahrerelite an, attackiert sie von der ersten Runde an und liefert sich packende Duelle. Lange belegt sie den ersten Platz, muss aber in der letzten Runde wegen einer undichten Wasserpumpe ihre Führung abgeben. Trotz des fünften Platzes wird sie wie eine Siegerin gefeiert.

Der Type 35B schöpft seine Kraft aus einem Reihenachtzylinder mit 2,3 Litern Hubraum und rund 140 PS. Der Roots-Kompressor dreht mit gleicher Drehzahl wie die Kurbelwelle, drückt so ausreichend Luft in die Brennräume, ohne bei hohen Drehzahlen zu überdrehen. Mit bis zu 215 km/h jagt Alberto Divo mit seinem Type 35 über die Strecken — wohlgemerkt vor 90 Jahren.

Nicht langsamer fährt der Franzose Marcel Lehoux, der beim Grand Prix von Algerien im Mai und beim Grand Prix von Tunesien im Juni ebenfalls auf einem Type 35C gewinnt. Wie Chiron setzt auch Lehoux bereits bei seinem ersten Rennwagen auf Bugatti. Bei Grand Prix von Frankreich im Juli fährt William Grover-Williams auf einem Type 35C der Konkurrenz davon. Der in Frankreich lebende Engländer zählt seit 1928 zum Bugatti-Werksteam und siegt auf dem temporären Rennkurs auf öffentlichen Straßen in der Provinz von Comminges in der Nähe von Saint-Gaudens vor André Rousseau. Eine Runde beträgt hier 27 Kilometer. Grover-Williams Vorsprung auf den Zweitplatzierten beträgt bei dem Sportwagen-Rennen nach zwei Stunden und 27 Minuten am Ende satte zwei Minuten und 23 Sekunden.

Beim Großen Preis von Italien im Autodromo die Monza schließt Louis Chiron im September seine erfolgreiche Saison. Nach drei Stunden und 45 Minuten durchquert er die Ziellinie als Erster, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von fast 160 km/h. Das letzte Mal in der Saison,

aber nicht das letzte Mal bei internationalen Rennen. Denn auch 1929 kann Bugatti seine Erfolge fortsetzen und die Verbindung zwischen Marke und Motorsport enger knüpfen.