MOLSHEIM
15.9.2021

DIE GENIALITÄT DES ETTORE BUGATTI



Zur Feier des 140. Geburtstags von Ettore Bugatti blickt die französische Luxusmarke zurück auf das innovative Genie. Seine originelle Philosophie veränderte den Kurs der Automobilgeschichte für immer.

Mit hochmodernen Hypersportwagen, einigen der erfolgreichsten Rennwagen weltweit und rund 1.000 auf ihn angemeldeten Patenten schuf Ettore Bugatti das Fundament für das unermüdliche Streben nach Perfektion der Marke Bugatti. Dieses Ethos lebt bis heute weiter und wird auch in Zukunft Bestand haben.
Schon sehr früh war klar, dass der am 15. September 1881 in Mailand geborene Ettore Bugatti Ingenieur und Erfinder werden würde. Er war so talentiert, dass er ohne formelle Ausbildung komplexe Konstruktionen erfassen konnte. Seinem Vater Carlo Bugatti fielen seine Talente bei

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

der Reparatur eines Dreiradkraftfahrzeugs auf. 1898 überzeugte er den noch minderjährigen Ettore, eine Ausbildung bei der Fabrik Prinetti & Stucchi anzufangen.

Ettore entwickelte einen besessenen Ehrgeiz, Dinge verbessern zu wollen und war fasziniert von Kraft und Geschwindigkeit. 1899 baute er ein erstes eigenes Dreiradkraftfahrzeug, mit dem er am Rennen Paris-Bordeaux teilnahm. Im darauffolgenden Jahr verließ er Prinetti & Stucchi, um seine eigenen Automobile herzustellen, finanziert vom Grafen Gulinelli.

Im selben Jahr fertigte der junge Ettore Bugatti seinen ersten eigenen Wagen, für den er jedes Teil, vom Motor bis zur Karosserie, selbst zeichnete, die Herstellung der Teile überwachte und diese selbst zusammenbaute. Für seine revolutionären Automobilkonstruktionen, die bewährte Vorläufer infrage stellten, erhielt er mehrere Auszeichnungen und lenkte so die Aufmerksamkeit des Unternehmens De Dietrich auf sich. Kurze Zeit später stellte ihn das Unternehmen als Fahrzeugdesigner und -entwickler ein. Ettore war zu diesem Zeitpunkt noch minderjährig, so dass sein Vater den Vertrag mitunterzeichnen musste.

VISIONÄRE IDEEN DES JUNGEN ETTORE

Ettores unerschütterlicher Glaube und Leidenschaft für das Automobil waren seiner Zeit voraus. Anfang des 20. Jahrhunderts war das Automobil noch weit von einem akzeptierten Massenbeförderungsmittel entfernt und wurde nicht als eine sich langfristig durchsetzende Transportlösung betrachtet. Für viele Menschen galt es als „Spielzeug" der europäischen, und insbesondere der französischen Bourgeoisie, um einem damals angesagten und exklusiven Zeitvertreib nachzugehen: dem Motorsport. Aber die Zukunft sollte anders aussehen.

In seiner Zeit bei De Dietrich wuchs Ettores Neigung zur Entwicklung neuer innovativer Produkte immer stärker. 1903 baute er ein Auto für das Rennen Paris-Madrid, bei dem Fahrer und Mechaniker tief unten in der Karosserie sitzen — die optimale Position für einen niedrigen Schwerpunkt und windschlüpfrige Aerodynamik. Diese Lösung war so revolutionär, dass der Wagen nicht für das Rennen zugelassen wurde; die Organisatoren hielten eine hohe Sitzposition für die korrekte.

1907, als Ettore offiziell als Produktionsleiter für den Motorenhersteller Deutz in Köln arbeitete, verfolgte er seine eigenen Ideen weiter. Während er für seinen Arbeitgeber schwerere Nutzfahrzeuge mit großvolumigen Motoren entwickelte, arbeitete er gleichzeitig an einem Auto, das allen damaligen Trends widersprach: Es war klein und leicht.

1909 war der Type 10 oder „Pur Sang" (Vollblut) fertig. Den 365 Kilogramm leichten Zweisitzer trieb ein 1,2-Liter-Vierzylinder mit 10 PS an, was für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h reichte. Die obenliegende Nockenwelle steuerte zwei in einem Gusseisenblock hängende Ventile pro Zylinder an — eine von Ettore erdachte Innovation. Die Nockenwelle verband sich über eine vertikale Kegelradwelle mit der Kurbelwelle. Eine Lamellenkupplung und eine Antriebswelle vom Motor übertrug die Kraft auf die Hinterräder. Zu einer Zeit, in der die meisten Automobile mit einem Kettenantrieb ausgestattet waren, war das höchst ungewöhnlich.

Ettore war auch einer der Ersten, der den Motorsport als Plattform nutzte, um der Öffentlichkeit die Einzigartigkeit seiner Automobile zu demonstrieren. Sein technisches Können und seine Leidenschaft für Geschwindigkeit und Kraft zeigten sich in seinen Kreationen, die das, was viele bis dato als Erfolgsrezept betrachteten, ins Wanken brachten. Die Geschichte sollte

zeigen, dass dieser Ansatz von Bugatti später von seinen Rivalen übernommen wurde — sie versuchten, wie einst Ettore, den Rennsport als Bühne für die Leistungsfähigkeit ihrer eigenen Automobile zu nutzen.

Beim französischen Grand Prix von 1911 trat Bugatti mit einem modifizierten Type 10, dem Type 13 an. Rennfahrer Ernest Friedrich startete gegen Autos, die fast das Doppelte wogen und beinah dreimal so große Motoren hatten. Aber die Vision und Entschlossenheit von Ettore zahlten sich aus und sein Wagen erreichte einen unglaublichen zweiten Platz.

ANNÄHERUNG AN DIE PERFEKTION

Ettore Bugattis Faszination für seine Produkte hatte eine Reihe von Patenten zur Folge, die im neuen Rennwagen Type 35 eingesetzt wurden. Zum ersten Mal setzte er einen Kurbelantrieb mit doppeltem Rollenlager und dreifachem Kugellager ein. Dadurch konnte der Achtzylinder eine Drehzahl von bis zu 6000 U/min erreichen. Die neu patentierten Leichtmetallräder reduzierten die ungefederten Massen und wirkten sich vorteilhaft auf das Fahrverhalten aus.

Ettores Wunsch, immer schnellere und kraftvollere Rennmaschinen zu bauen, führte dazu, dass der erste Type 35 eine Geschwindigkeit von über 190 km/h erreichte — und die Konkurrenz damit spielend überholte. Beim darauffolgenden Modell Type 35 B mit seinem 2,3-Liter-Achtzylinder mit Kompressor stieg die Leistung auf bis zu 140 PS und die Höchstgeschwindigkeit auf über 215 km/h.

1925 trat der Type 35 bei der Targa Florio in Sizilien an und siegte im ersten Anlauf. Vier Mal gingen Modelle des Type 35 als Gewinner aus diesem Langstreckenrennen hervor — dem härtesten und berüchtigsten Straßenrennen der Welt. Insgesamt gewann der Type 35 bis zu den frühen 1930er-Jahren rund 2.000 Rennen. Damit gilt er als der erfolgreichste Rennwagen aller Zeiten.

MULTITALENT ETTORE BUGATTI

Ein Teil von Ettore Bugattis Genialität bestand darin, dass sich sein technisches Können über das gesamte Spektrum der Automobilentwicklung und sogar darüber hinaus erstreckte. Nach der Entwicklung des Type 35 baute Bugatti die bis dahin längste und luxuriöseste Limousine der Welt: den Type 41 ‚Royale'. Ettore war hinsichtlich seiner Klientel äußerst anspruchsvoll und ‚erlaubte' nur prestigeträchtigen Kunden, viele davon Könige und Aristokraten, einen Type 41 zu bestellen. Das brachte dem Type 41 den Beinamen ‚Royale' ein.

Unter der länglichen Motorhaube sitzt ein neuartiger 12,8-Liter-Achtzylinder-Reihenmotor, der eine Leistung von ungefähr 300 PS erzielt. Damit beschleunigt das - je nach Karosserie - bis zu 3,5 Tonnen schwere Fahrzeug auf bis zu fast 200 km/h. Dabei hält sich der Motor dezent im Hintergrund: Die Maximalleistung erreicht der Antriebe erst bei etwa 2.000 Umdrehungen — und man konnte von 2 km/h bis 200 km/h im höchsten Gang fahren. Ein Schmiersystem mit Trockensumpf pumpt 23 Liter Öl in die erforderlichen Bereiche und 43 Liter Kühlflüssigkeit sorgen für einen ausgeglichene Temperaturhaushalt. Kurbelwelle und Nockenwelle sind mittels einer vertikalen Welle verbunden, wobei die lange Kurbelwelle auf neun Gleitlagern sitzt.

Eine Mehrscheibentrockenkupplung überträgt die Kraft auf die Hinterräder, geschaltet wird über ein Dreigang-Getriebe. Die Viertelelliptikfederung an den Achsen verdoppelte Bugatti, um mehr Komfort zu erlangen. Massive Leichtmetallräder mit Schlitzen sorgen dafür, dass die großen Bremstrommeln nicht überhitzen.

WENN ‚GUT GENUG' NICHT REICHT

Ettore Bugattis außerordentliche Erfindungen waren das Ergebnis seines stetigen Verbesserungsdrangs. Aus Unzufriedenheit mit einem im Angebot befindlichen Likör baute er gleich seine eigene Destillerie auf. Er entwarf Fahrräder, weil ihm die Besten auf dem Markt nicht gut genug waren. Und als er seinem Sohn Roland einen Spielzeugwagen kaufen wollte, fand er nichts Passendes. Also baute er ein eigenes: Den berühmten Bugatti Type 52.

Zu Ettores Patenten gehörte auch ein zylindrförmigere Rasierapparat, ein Ultraleichtrahmen für Fahrräder und Motorräder und ein Sicherheitsschloss. Der ideenreiche Erfinder entwickelte sogar eine Angelrute. Er konzipierte zudem zahllose Gegenstände des alltäglichen Gebrauchs, die nicht patentiert wurden, unter anderem Tore, Türen, Leuchten, Sessel, Schraubstöcke, Operationsbesteck, Pferdegeschirre und Fensterjalousien. Der geniale Konstrukteur starb am 21. August 1947 in Paris — seine Erfindungen und sein Geist leben bis heute im Unternehmen fort.