

EIN MOTORSPORTPIONIER FEIERT EIN BESONDERES JUBILÄUM: 100. GEBURTSTAG DES WEGWEISENDEN BUGATTI TYPE 32 „TANK“



Bugatti ist auf der ganzen Welt für visionäre Ingenieurskunst und ausgeklügelte Designs bekannt. Heute feiert die Marke den hundertsten Jahrestag des Renndebüts eines ihrer innovativsten

Autos: den Type 32 „Tank“. Dieser stromlinienförmige Rennwagen sollte den Grundstein für aerodynamische Innovationen im Motorsport legen und erhielt seinen Spitznamen nicht nur wegen seiner Form, sondern auch wegen seiner sichtbaren Nieten und Bolzen.

Der Anlass war der Große Preis von Frankreich am 2. Juli 1923, der Schauplatz die Stadt Tours im schönen Loire-Tal: 300.000 Zuschauer versammelten sich dort, um ein Ereignis zu genießen, das reichlich hochoktanige Spannung durch eine Reihe von hochmodernen Rennwagen versprach. Das Fahrzeug, das jedoch die meiste Aufmerksamkeit auf sich zog, war die kühne Konstruktion, die das Genie von Ettore Bugatti und sein unermüdliches Streben nach Verbesserung durch die Ablehnung von Konventionen bewies.

Was am stromlinienförmigen Type 32 sofort ins Auge fiel, war die von Flugzeugen inspirierte flügelartige Karosserie – ein Ergebnis von Bugattis Überzeugung, dass fortschrittliche Aerodynamik eine immer wichtigere Rolle bei der Steigerung der Leistung von Rennwagen spielen würde. Obwohl er unter der Außenhaut stark auf dem Type 30 basierte, mit seinem etwa 90 PS leistenden 2,0-Liter-Achtzylindermotor, sorgten die ungewöhnliche Verkleidung, der relativ kurze Radstand und die schmale Spur dafür, dass der Type 32 wie kaum ein zweiter Rennwagen in der Startaufstellung aussah und für Aufsehen bei den Zuschauern sorgte.

Der Wagen profitierte von zahlreichen innovativen technischen Lösungen, Techniken und Designs. Er hatte ein untenliegendes Fahrgestell und hydraulische Bremsen, während ein Dreiganggetriebe mit Rückwärtsgang das Abenteuergefühl noch verstärkte. Es überrascht nicht, dass ein so unorthodoxes Auto – mit einem dramatischen, eigenwilligen Aussehen – im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit stand und sich von anderen Rennwagen abhob, die sich an weit verbreitete und sofort erkennbare Designstandards hielten, die zu dieser Zeit typisch für ein Motorsportfahrzeug waren.

Insgesamt wurden fünf Type 32 gebaut – ein Prototyp und die vier Fahrzeuge, die am Grand Prix teilnahmen. Das Rennen bestand aus 35 Runden auf der 22,83 Kilometer langen Strecke auf öffentlichen Straßen, was einer Gesamtstrecke von knapp 800 Kilometern entsprach. Der erfolgreichste dieser vier Type 32 wurde von dem Franzosen Ernest Friderich pilotiert, der das Rennen in sieben Stunden und 22,4 Sekunden bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp über 112 km/h auf dem dritten Platz beendete. Es war ein respektables Ergebnis für den Type 32, aber Tours sollte sein einziger GP-Auftritt bleiben, da Bugatti sich stattdessen auf die Entwicklung des berühmten Type 35 konzentrierte. Dieser legendäre Bugatti wies eine Vielzahl neuer Ideen auf – darunter die Einführung von Leichtmetallrädern – und feierte einen phänomenalen Erfolg, indem er 1926 die Grand-Prix-Weltmeisterschaft gewann.

Trotz seiner kurzen Rennsportkarriere erwies sich der Type 32 für Bugatti als unschätzbar wertvoll, und viele der daraus gezogenen Lektionen sollten sich letztlich auszahlen. Insbesondere die Überzeugung, dass aerodynamische Effizienz eine so zentrale und entscheidende Rolle spielen kann, wurde in einem anderen Rennwagen eindrucksvoll unter Beweis gestellt, dem Type 57 G. Dessen stromlinienförmige, geschlossene Karosserie brachte ihm ebenfalls den Spitznamen „Tank“ ein. Er dominierte in den 1930er Jahren die Langstreckenrennen und gewann 1936 den Großen Preis von Frankreich sowie 1937 die 24 Stunden von Le Mans. Damit bewies er, dass Ettore Bugattis Vision, die er erstmals 1923 mit dem Type 32 Tank verwirklicht hatte, sich als richtig erwiesen hatte.

Auch heute noch ist der Type 32 für viele Motorsportfans eine ikonische und innovative Bugatti-Kreation, die sie sofort wiedererkennen. Dieses Bugatti-Meisterwerk befindet sich heute im Musée National de l'Automobile in Mulhouse, Frankreich, und ist noch immer bei einigen historischen Rennen in Aktion zu sehen.