ERSTER SIEG BEIM ERSTEN GRAND PRIX IN MONACO 1929



Als sich um 13.30 Uhr die Startflagge senkt, brüllen die Rennwagen los. Ein Bugatti Type 35 B ist vorne mit dabei. Seit Jahren ein gewohntes Bild. Doch dieses Mal ist einiges anders: Zwar gehören seit zehn Jahren Bugatti und Motorsport unzertrennlich zusammen. 1929 markiert dennoch ein besonderes Jahr für Bugatti: In diesem Jahr gewinnt der französische Hersteller den ersten Grand Prix in Monaco. Nach fast vier Stunden überquert der Rennfahrer William „Williams" Charles Frederick Grover in einem Bugatti Type 35 B beim Grand Prix Monaco als erster Fahrer die Ziellinie.
Der Beginn einer neuen Zeitrechnung. Heute ist der GP von Monaco mit seinem engen Stadtkurs der Höhepunkt jeder Formel-1-Saison — und zählt neben den 500 Meilen in Indianapolis und den 24-Stunden von Le Mans zu den berühmtesten Autorennen der Welt.

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Dabei fing vor 90 Jahren alles ganz klein an. Auf die Idee, ein Rennen mitten in Monaco zu veranstalten, kommt Mitte der 1920er-Jahre der damalige Generalkommissar des Automobilclubs von Monaco, Anthony Noghès. Ein paar Jahre dauert es, bis seine Idee in die Tat umgesetzt wird. Anfang April 1929 melden sich 20 Fahrer an, 16 gehen tatsächlich am 14. April 1929 an den Start. Acht Fahrer setzen dabei auf Modelle von Bugatti, wie den Type 35 C und den Type 35 B — die Wahl von William Charles Frederick Grover.

Im Gegensatz zu aktuellen Rennen verzichten die Veranstalter auf ein Zeittraining — die Startpositionen werden verlost. Der Franzose Philippe Étancelin auf Bugatti Type 35C ergattert die Nummer 1, sein Landsmann Christian d'Auvergne den zweiten Platz. Grover zieht die 5, sein Mercedes-Konkurrent Rudolph Caracciola Platz 14.

Als sich die Startflagge senkt, flutet William „Williams" Grover schnell seine acht Zylinder mit Sprit. Als Dritter kommt er los, kann sich nach einer Runde schon absetzen, greift beherzt ins Lenkrad und steuert seinen Bugatti Type 35 B flink durch die engen Straßen Monacos. Wie heute sind Zweikämpfe in den engen Straßen nur selten möglich. Doch die Ausfallquote bei dem Rennen ist hoch, das Feld dünnt sich rasch aus: Nach 80 Runden fahren noch neun Autos mit, drei um den Sieg. Grover behält die Nerven, spult zuverlässig und routiniert mit seinem Type 35 B Runde um Runde ab.

BOXENSTOPP WIRFT GROVER NUR KURZ ZURÜCK

In Runde 49 geht Grover zum Tanken an die Box, Caracciola übernimmt die Führung. Doch Grover holt wieder auf, sein Bugatti hat auf dem heißen Asphalt die bessere Haftung. Die vorderen und hinteren Trommelbremsen werden durch die neuen und patentierten Breitband-Speichenräder aus Aluguss ausreichend gekühlt, sechs Liter Öl schmieren auch in Schräglagen zuverlässig den Motor. Die Vorderachse ist in der Mitte hohl, um die ungefederten Massen zu reduzieren, was das Fahrverhalten enorm verbessert. Der Type 35 ist ein absolutes Siegerauto und in den 1920er-Jahren nahezu unschlagbar — mit über 2.000 Rennsiegen in Bugattis „goldenem Jahrzehnt" zählt er zum erfolgreichsten Rennauto aller Zeiten.

Der Achtzylindermotor mit mehrfach gelagerter Kurbelwelle und Königswelle läuft wie ein Uhrwerk. Aus seinen 2,3 Litern Hubraum schöpft der Antrieb dank Roots-Kompressor 140 PS bei 5.000 Umdrehungen. Der Kompressor dreht mit gleicher Drehzahl wie die Kurbelwelle, drückt so ausreichend Luft in die Brennräume, ohne bei hohen Drehzahlen zu überdrehen. Mit einem Leergewicht von nur 750 Kilogramm wären so über 215 km/h möglich — nicht jedoch bei diesem Stadtkurs. Dafür unterstützt das frühe Drehmoment durch den Kompressor die Beschleunigungskraft enorm. Mit der Wendigkeit der schlanken und eleganten Karosserie sowie dem konsequenten Leichtbau des Type 35 B wedelt Grover leicht von Kurve zu Kurve. Firmengründer Ettore Bugatti weiß zu diesem Zeitpunkt schon lange, dass Leistung einiges, aber Leichtbau alles ist. So lässt er große Teile seiner Rennwagen, wie Motor- und Getriebegehäuse, Karosserie und Räder, aus leichtem Aluminium fertigen.

Kein Wunder, dass Grover mit 2:15 Minuten die schnellste Rennrunde in seinem Bugatti dreht, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 84,8 km/h. Vor 90 Jahren eine sensationelle Zeit. Nach einem harten Kampf über 100 Runden und insgesamt 318 Kilometern siegt Grover vor Georges Bouriano im Bugatti Type 35 C und Rudolf Caracciola im Mercedes SSK. Genau nach drei Stunden und 56 Minuten überquert er als Erster die Ziellinie. Damit markiert er einen weiteren Meilenstein in der Renngeschichte von Bugatti.

Der GP von Monaco zählt 1950 zum ersten Mal zur Formel 1, seit 1955 wird das Rennen jährlich im Formel-1-Zirkus ausgetragen. Die heutige Strecke beträgt 260,52 Kilometer, die Rennfahrer drehen 78 Runden. Der aktuelle Streckenrekord in einem Rennen liegt bei 1:14,26 Minuten für die 3,337 Kilometer lange Strecke, die Durchschnittsgeschwindigkeit bei über 150 km/h. Vor 90 Jahren war daran noch kaum zu denken, als Rennfahrer wie Grover mit ihren 140-PS-Boliden und Trommelbremsen durch die Stadt fahren. Sie setzen damals aber Maßstäbe: Viermal gewinnt Bugatti in Monaco. Nach 1929 folgen Siege 1930, 1931 und 1933. Historische Momente, für Bugatti, aber auch für den Motorsport. Gestern, vor 90 Jahren.

ZU WILLIAM „WILLIAMS" CHARLES FREDERICK GROVER

Der englisch-französische Rennfahrer wird am 16. Januar 1903 in Paris als Sohn eines Briten und einer Französin geboren. Mit 20 Jahren nimmt er eine Stelle als Chauffeur eines bekannten britischen Malers an. Der unterstützte den jungen Chauffeur, leiht ihm ein Auto, damit er Rennen fahren kann — unter seinem Pseudonym W. Williams. Mit Louis Chiron gründet Grover wenig später einen Autohandel, kauft sich kurze Zeit später seinen ersten Bugatti, einen Type 35 Rennwagen, und wird schließlich Profirennfahrer. Nach seinen ersten Siegen entdeckt Ettore Bugatti das junge Talent und befördert ihn zum Werksfahrer. William Grover dankt es ihm 1929 gleich mit einem Sieg beim GP Monaco, fährt noch bis 1933 zahlreich Siege für die französische Marke ein. Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges zieht Grover nach Großbritannien, meldet sich bei einer Spezialeinheit und landet wenige später per Fallschirm in der Nähe von Le Mans. Dort unterstützt er eine der erfolgreichsten Widerstandsgruppen gegen die deutschen Truppen, bis er 1943 verhaftet wird. 1945 wird er im KZ Sachsenhausen hingerichtet, kurz vor dem Einmarsch der Amerikaner.