MOLSHEIM
31.3.2022

VOR 100 JAHREN FEIERT BUGATTI SEINEN ERSTEN SIEG IN LA TURBIE — BUGATTI FÄHRT MIT CHIRON PUR SPORT DAS LEGENDÄRE BERGRENNEN NACH

Im März 1922 siegte Jean Mabille mit dem Bugatti Type 13 beim Bergrennen von Nizza nach La Turbie. Ein Jahrhundert später kehrt Bugatti mit dem Chiron Pur Sport zur Strecke zurück.

2025 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Enge Kurven, steile Passagen: Das Bergrennen La Turbie oberhalb des Fürstentums Monaco bietet grandiose Ausblicke auf das Mittelmeer. Vom Fahrer verlangt es volle Konzentration. Jede falsche Bewegung hinterm Lenkrad kann das Aus bedeuten. Jean Mabille richtet seinen Blick vor 100 Jahren fest auf die Straße, als er seinen Type 13 perfekt um die Kurven navigiert. Bei dem harten Straßenrennen mit seinen vielen Schlaglöchern, Sand und aufwirbelnden Steinen keine leichte Aufgabe. Doch Jean Mabille fährt fehlerfrei und sein Bugatti Type 13 lässt ihn auf der 6,3 Kilometer langen Strecke nicht im Stich. Nach 6 Minuten und 24 Sekunden wird er zum Sieger der achten Ausgabe des Bergrennens La Turbie. Ettore Bugatti ist ebenso begeistert wie die Zuschauer, die voller Bewunderung dem Spektakel beiwohnen.
Um Jean Mabilles Leistung 100 Jahre nach dem Sieg erneut zu ehren, besucht Bugatti die französische Bergstrecke nun mit einem Chiron Pur Sport[1], dem modernen Pendant zum agilen, zuverlässigen und schnellen Type 13. La Turbie löst noch heute in der Motorsportwelt Euphorie aus. Das Städtchen liegt etwa 450 Meter oberhalb von Monaco auf der Landzunge Tête de Chien. 1897 starteten erstmals alles, was fahren kann, im Rahmen einer Geschwindigkeitswoche in Nizza bei unterschiedlichen Wettbewerben, darunter war das wohl erste Bergrennen für Automobile überhaupt von Nizza nach La Turbie. Schnell wird es das Eröffnungsrennen für die alljährliche europäische Bergrennen-Saison.

In den nächsten Jahren treffen sich hier Fahrer und Marken, um die Schnelligkeit und Zuverlässigkeit ihrer Fahrzeuge unter Beweis zu stellen. Vor 100 Jahren geht es nicht um Zehntelsekunden. Die wahre Herausforderung besteht darin, überhaupt ins Ziel zu kommen. Bei der achten Auflage 1922 — zwischen 1904 bis 1908 und während des Ersten Weltkrieges fand das Rennen in La Turbie nicht statt — nehmen in der Hoffnung auf Ruhm und Ehre wieder viele Rennfahrer und Marken teil. Darunter zum ersten Mal auch Bugatti mit einem Type 13, einem damals schon ausgereiften, schnellen und zuverlässigen Sportwagen.

AUF DEN SPUREN DES ERFOLGES

Wie seine modernen Nachfolger. Seit 2020 produziert Bugatti im Atelier am Stammsitz der Marke in Molsheim mit dem Bugatti Chiron Pur Sport Hypersportwagen, die ihren Vorgängern wie dem Type 13 nachempfunden sind. Dank Aerodynamik mit hohem Abtrieb, neu entwickeltem Fahrwerk und kürzer übersetztem Getriebe trimmen die Ingenieure den Chiron Pur Sport konsequent auf Agilität, Handling und Performance. Damit verkörpert das agilste Mitglied der Chiron-Familie die Philosophie seines legendären Vorgängers. Wie sein Vorfahre ist dieser Chiron Pur Sport in einem auffälligen Silber und Grün lackiert. Nun begab sich der Hypersportwagen auf die Bergrennstrecke von La Turbie, um in den jahrhundertealten Reifenspuren des Type 13 zu fahren.

„Mit dem Sieg beim berühmten Bergrennen La Turbie vor 100 Jahren hat Bugatti gezeigt, dass seine Fahrzeuge mit ihrer erstklassigen Qualität, hochwertigen Materialien und Verarbeitung eine unvergleichliche Performance erreicht. Dieser Tradition sind wir bis heute treu geblieben und leben sie auch in die Zukunft. Es ist daher angebracht, dass der Chiron Pur Sport das hundertjährige Jubiläum dieses Erfolges als einen Ausdruck der Erfahrung und des Ingenieurwissens, das sich Bugatti in all dieser Zeit angeeignet hat, feiert“, sagt Christophe Piochon, Präsident von Bugatti Automobiles.

BUGATTI TYPE 13 — REZEPT FÜR UNIVERSELLEN ERFOLG

Die Kombination aus einer leichten Karosserie mit einem starken und zuverlässigen Motor führt Ettore Bugatti 1911 ein. Der neue Type 13 belegt beim Grand Prix von Frankreich gleich den zweiten Platz. Nach dem Ersten Weltkrieg läuft die Produktion des Type 13 im Jahr 1919 wieder an, wobei Bugatti die Technik weiter verbessert. Der 1,3-Liter-Vierzylinder erhält erstmals einen Vierventil-Zylinderkopf — als eines der ersten Autos überhaupt. Zu den weiteren Innovationen gehören Weißmetall für die Kurbelwellenlager und eine Pumpe, die auf ausgewählte Bauteile gezielt Öl spritzt. Ab 1920 setzt Bugatti bei der Vierzylinder-Rennversion eine Doppelzündung mit zwei Magneten ein, während Kugellager für eine leichtgängigere Kurbelwelle sorgen.

Bei seinem ersten großen Einsatz, dem Rennen in der Voiturettes-Klasse (leichte Rennwagen) beim Großen Preis von Frankreich in Le Mans gewinnt der Type 13 mit rund 20 Minuten Vorsprung auf den Zweitplatzierten. 1920 erhöht Bugatti den Hubraum auf 1,5 Liter und damit die Leistung auf bis zu 50 PS. Bei einem Gewicht von nur 490 Kilogramm kann das Fahrzeug so mit sportlichen Fahrleistungen, einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 150 km/h und besserer Zuverlässigkeit punkten. Platte Reifen und Achsbrüche sind bei dem leichten Rennwagen eine Seltenheit. In den folgenden Jahren zeigen verschiedene Fahrer bei ihren Siegen mit dem Type 1eine noch größere Überlegenheit. In Brescia belegt Bugatti 1921 mit dem Type 13 die ersten vier Plätze beim Großen Preis der Voiturettes und zementiert damit seine Unschlagbarkeit. Alle nachfolgenden Fahrzeuge mit Vierventil-Motor erhalten daher den Beinamen Brescia.

Zudem läutet Bugatti mit dem Type 13 ein goldenes Jahrzehnt ein und blüht als Marke auf. Das Konzept des Type 13 setzt Bugatti mit anderen Fahrzeuglängen weiter erfolgreich um und nennt die Modelle Type 15, Type 17, Type 22 und Type 23. Rennwagen wie der Type 13 oder der Type 35 sind wichtige Meilensteine in der Bugatti Historie und eine ständige Quelle der Inspiration für die Hypersportwagen der Moderne.

Pressekontakt
Nicole Auger
Head of Marketing and Communications
nicole.auger@bugatti.com

---

[1] Chiron Pur Sport: WLTP Kraftstoffverbrauch, l/100 km: Niedrigphase 44,6 / Mittelphase 24,8 / Hochphase 21,3 / Höchstphase 21,6 / kombiniert 25,2; CO2-Emission kombiniert, g/km: 572; Effizienzklasse: G