

Die ersten Arbeitstage im neuen Jahr bei Bugatti in Molsheim schienen nicht sehr einladend zu sein. Der 5. Januar 1939 fiel auf einen Donnerstag, es hatte in der letzten Nacht wieder geschneit, überall lag eine weiße Decke auf den Feldern, die wie ein Schachbrett mit ausschließlich weißen Feldern imponierten. Die tief verschneiten Vogesen waren in der Ferne nur in den kurzen Unterbrechungen der Schneeschauer auszumachen. Seit dem frühen Morgen wechselten sich zudem Schneeschauer und Regenschauer miteinander ab, ein böiger Westwind verstärkte noch das subjektive Empfinden eines ungemütlichen, nass-kalten Januartages, an dem man besser zu Hause geblieben wäre, anstatt mit dem Fahrrad zum Betriebsgelände gegen Wind und Wetter anzukämpfen.

Hunderte – ja tausende von dünnen Schlangenlinien im frischen Schnee hatten alle einen Fokus, einen Brennpunkt, ein Ziel:

Sie endeten alle an den unendlich langen überdachten Fahrrad-Ständern der Bugatti-Fabrik etwas außerhalb von Molsheim.

Von den etwa 30 schnee-bedeckten Langdächern der meist eingeschossigen Fabrikgebäude fielen im Rhythmus einer defekten Taschenuhr dicke Schmelzwasser-Tropfen. Sie erschienen wie eine unendlich wiederkehrende Perlenkette eines Perpetuum mobile. Laut klatschend verschwanden sie in Pfützen und dem durch-

weichten Boden. Die unzähligen Abflussrohre der Dachrinnen waren über Nacht offensichtlich eingefroren.

Auf den im rechten Winkel angelegten schneebedeckten Gehwegen und Fahrstraßen des Betriebsgeländes fanden sich hunderte frische Fußspuren im Schnee. Sie hinterließen scharf umrandete Abdrucke wie grob gedengelt Aluminium.

Von dieser eher melancholischen Grundstimmung inmitten einer behäbigen, phlegmatischen, nur langsam anlaufenden Betriebsamkeit hob sich aber eine Person grundlegend ab. Es war Monsieur Aumaitre, Robert Aumaitre, der leitende Rennmechaniker des Bugatti Renn-Teams. Er war voller Kraft, voller Dynamik, Tatendrang und scheinbar unerschöpflicher Energie. Seine unbändige Freude an diesem Morgen, sein ansteckender Optimismus, seine Begeisterung spiegelte sich in seinen Gesichtszügen wider: die noch im Dezember des letzten Jahres sichtbaren tiefen Falten im Gesicht waren verschwunden, die vormals matten Augen strahlten und die hängenden Mundwinkel waren quasi über Nacht sichtbar angehoben, als hätte er ein Face-Lift erhalten. Aumaitre hatte innerhalb von wenigen Minuten eine unerwartete Metamorphose erfahren – quasi von einer traurigen Kaulquappe zu einem Feuersalamander. Was war passiert, welche Ursache hatte diese überraschende Verwandlung?

An diesem Donnerstag, den 5. Januar 1939, bekam Robert Aumaitre am frühen Morgen von Jean Bugatti überraschend das grüne Licht für sein Lieblingsprojekt:

„Monsieur Robert, beginnen Sie bitte sofort: Wir bauen einen neuen Rennwagen für Le Mans! Gehen Sie in das Lager und wählen Sie ein normales T 57-Chassis aus der Serienproduktion. Das

mit dem stabilen Rahmen und dem langen 330 cm Radstand. Bringen Sie es zur Rennabteilung und bereiten Sie es für Le Mans vor.

Der Patron (Ettore Bugatti) hat sich gestern überzeugen lassen, dass eine erneute Teilnahme, ein erneuter Sieg im 24-Stunden-Rennen von Le Mans das Ansehen und den Erfolg der Firma Bugatti befeuern würde.

Allerdings hat der Patron eine Bedingung gestellt: ‚nur einen Wagen‘, hat er gesagt, ‚nur einen Wagen, keine zwei! Es kann nur einen Sieger geben. Wir brauchen nur einen!‘ Wir können uns also auf einen einzigen Wagen konzentrieren.“

„Monsieur Jean, einen neuen Le Mans-Wagen – wundervoll, nichts tue ich lieber als das. Schon im letzten Jahr waren wir nur Zuschauer, das hat geschmerzt, auch wenn unser Rekord von 1937 mit 3.287 Kilometern nicht gebrochen werden konnte. Der siegreiche Delahaye 135 CS von Rene Tremoulet und Eugene Chaboud konnte nur 3.180 Kilometer erreichen.

Aber Monsieur Jean, warum das normale, schwere Chassis mit dem langen Radstand? Warum nicht unser leichtes Tiefbett – Chassis mit dem kurzen 298 Radstand, wie bei unserem Siegerwagen von 1937? Wir haben sogar noch den Le Mans T 57 G ‚Tank‘ von 1937 hier in unserem Depot, den Wagen von Pierre Veyron, der mit dem Kupplungsschaden ausgefallen war, mit der Startnummer 1. Und der Siegerwagen von Wimille steht noch in Paris im Lager. Wenn wir einen von beiden optimieren, haben wir viel Zeit und Geld gespart und sind frühzeitig für Testfahrten am Start.

Auch den wunderbaren Grand-Prix-Wagen T 57 S 45 von Montlhéry vor zwei Jahren können wir wieder aufbauen, der ist kaum 1.000 Kilometer gelaufen!“

„Monsieur Robert, ich will einen seriennahen Rennwagen, mit seriennahem Motor, Getriebe und ebensolchen Achsen, damit jeder Bugatti-Käufer sagen kann: ‚Mein neuer Bugatti ist quasi der Le Mans-Siegerwagen, und mit diesem Wagen kann ich am berühmtesten Langstrecken-Rennen der Welt teilnehmen und gewinnen!‘

Das soll unsere Botschaft sein! Und unsere Antwort auf das zunehmend häufige Lamentieren über veraltete Technik der Bugatti-Wagen.“

„Monsieur Jean, das wird nicht der leichteste Weg – wie so oft bei Bugatti – aber er ist damit ein besonders herausfordernder Weg. Wir werden viele Stunden, Tage und Wochen in der Rennabteilung gemeinsam verbringen – ich freue mich schon sehr auf die gemeinsame Arbeit.“

„Ich werde ein großes Entwicklungsteam zusammenstellen, ich bin gleich mit Antonio Pichetto verabredet, der ja den T 57-G-Siegerwagen von Le Mans 1937 konstruiert hat. Die aerodynamische Form unserer Wagen war der entscheidende Faktor für unseren Triumph. Wir müssen aber die Gesetze der Aerodynamik noch besser verstehen lernen. Deshalb möchte ich Louis de Monge aus Paris mit in das Team nehmen. Wie Sie wissen, konstruiert er im Auftrage des Patrons das 100 P-Rekordflugzeug. Es wird das schnellste Flugzeug der Welt! Sein Spezialgebiet ist die Aerodynamik. Wir wollen sein immenses Wissen in den neuen Le Mans-Wagen einfließen lassen. Aerodynamik soll wieder unser Trumpf sein, unser Herz-Ass, das wieder sticht!

Sie und ich, Monsieur Robert, werden uns besonders um den Motor kümmern, ein optimiertes Serientriebwerk mit einer Bohrung von 72 Millimeter und einem Hub von 100 Millimeter. Wir brauchen 220–240 zuverlässige PS für eine Höchstgeschwindigkeit von 250 Km/h. Dazu muss dieser '39-Le Mans-Wagen einen Kompressor bekommen. Die Zuverlässigkeit unserer Kompressor-Motoren haben ja unsere T 57 C und T 57 SC-Modelle eindrucksvoll unter Beweis gestellt.“

„Wenn Sie 220–240 PS fordern, wird ein serienmäßiger T 57 SC-Motor nicht reichen, wir müssen tiefer in die Trickkiste greifen. Leichtere Kolben, größere Ansaugwege, größere Ventile, höhere Verdichtung, Trockensumpfschmierung mit großem Öltank für hohe thermische Belastungen – vielleicht sogar den großen Roots-Kompressor für einen höheren Ladedruck – ich freue mich auf die nächsten spannenden Wochen.“

„Monsieur Robert, ja, ich bin jetzt schon ganz begeistert. Das wird eine intensive Zeit. Zunächst brauchen wir einen geeigneten Serien-Rahmen aus dem Teilelager. Wählen Sie einen perfekten Rahmen aus, wir werden in der nächsten Zeit Versuche unternehmen, wie wir den schweren Rahmen leichter und stabiler machen können. Vielleicht kann uns auch hier Louis de Monge aus Paris wertvolle Tipps geben, wie man dieses Problem im modernen Flugzeugbau heute löst. Als ich kürzlich in Paris in der Rue de Debarcadere 15 war, und mir den Fortschritt des 100 P-Rekordflugzeugs ansah, fielen mir ganz ungewöhnliche Hohlbohrungen an einem Alu-Träger auf. Die Bohrungen hatten Sicken wie umgebördelte Kanten. Louis de Monge sagte mir, dass diese innovative Technik im Flugzeugbau ganz neu entwickelt worden sei. Sie sei für eine hohe mechanische Belastung bei minimalem Gewicht

ausgelegt. Genau das, was wir jetzt brauchen. Wir werden auch federleichte Materialien für die Karosserie brauchen, ich denke an besondere Legierungen aus Dural oder gar Elektron. Es muss der innovativste Grand-Prix-Wagen werden, der je in Molsheim gebaut worden ist!

Ja, noch eine gute Nachricht habe ich für sie, Monsieur Robert: Jean Pierre Wimille wird ab sofort für Bugatti wieder Rennen fahren. Der italienische Ministerpräsident Benito Mussolini hat kürzlich in Italien per Dekret verfügt, das italienische Rennwagen ausschließlich von Italienern gefahren werden müssen. Deshalb wurde der Vertrag zwischen Alfa Romeo und Jean Pierre Wimille wieder aufgehoben. Er hat mit uns schon einen neuen Vertrag unterschrieben. Er hat 1937 Le Mans mit dem T 57 G ‚Tank‘ gewonnen, jetzt soll er diesen Sieg wiederholen. Auch das ist für uns eine wunderbare Neuigkeit! Es läuft alles wieder rund bei Bugatti! Aber jetzt an die Arbeit, au revoir Monsieur Robert!“

Jean Bugatti zog den feuchten Wintermantel wieder an und schlug den übergroßen Kragen hoch. Er trat auf den nassen Bürgersteig und platschte mit dem rechten Schuh in die nächste Pfütze, fluchte kurz auf Italienisch (Mailänder Art, schließlich war er italienischer Staatsbürger) und versuchte nun, unter permanenter Änderung von Schrittlänge und geschickter Umrundung der Wasserlachen, trockene Füße zu bewahren. Als Zuschauer konnte man den Eindruck bekommen, er führe einen Tanz vor, vielleicht eine Kombination aus Tango und Paso Doble.

Jean Bugatti begab sich auf dem direkten Weg zur Konstruktionsabteilung, wo er am Tag zuvor einen Besprechungstermin

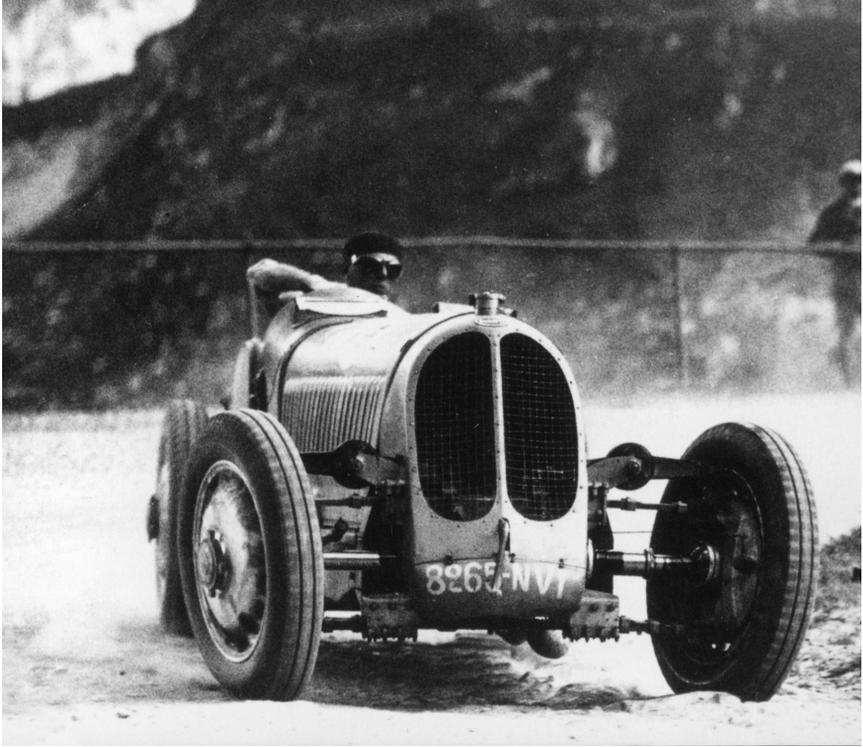
mit dem Entwicklungs-Ingenieur Antonio Pichetto vereinbart hatte.

Wer war dieser Antonio Pichetto? Welche Entwicklungen und welche Erfolge hatten Jean Bugatti und Antonio Pichetto regelrecht zusammengeschweißt? Hierzu muss man tiefer in die Bugatti-Historie der 30er Jahre eintauchen.

Antonio Pichetto war seit dem 1. November 1931 als hochtalentierter Entwicklungsingenieur aus Turin zu Bugatti gekommen, um bei der Konstruktion und dem Aufbau des Rennwagens T 53 als Fachmann mitzuwirken. Der T 53 sollte einen Allrad-Antrieb bekommen.

Pichetto hatte vorher als Assistent bei Giulio Cesare Cappa in Turin gearbeitet; er hatte besondere Kenntnisse der Konstruktion des Frontantriebs von Rennwagen. Schon in Turin unter Cappa war er auch an der Entwicklung eines Allrad-getriebenen Rennwagens eingebunden.

Der T 53 war ein einzigartiger Rennwagen geworden. Er war der erste Bugatti-Rennwagen, der nicht von Ettore Bugatti entwickelt worden war. Er war auch der einzige Bugatti, der mit Zustimmung von Ettore Bugatti eine Einzelrad-Aufhängung der Vorderachse erhielt, weil eine Starrachse mit einem Frontantrieb nicht vereinbar war. Er war auch der erste Bugatti (bis auf die beiden Rennwagen Typ 30 und 32), der ohne die wundervolle hufeisen-



Bugatti T 53.

förmige Kühlermaske auskommen musste. Und er war der erste Bugatti, der von den Werksrennfahrern nicht geschätzt wurde, obwohl er bei Bergrennen recht erfolgreich war, besonders wenn die Fahrbahn feucht und rutschig war. Der Bugatti-Werksfahrer Rene Dreyfus nannte ihn ein „Monster“.

Und der T 53 war der einzige Rennwagen, den Jean Bugatti mit Zustimmung seines Vaters einmal bei einem Rennen fahren durfte. Ansonsten waren ihm Autorennen vom Patron strikt verboten worden. Ettore Bugatti hatte schlichtweg Angst, sein Sohn und



Jean Bugatti mit Fliege und Schiebermütze vor dem Start in Shelsly Walsh.

Nachfolger könnte sich bei einem Unfall zumindest ernsthaft verletzen und bleibenden Schaden erleiden. Oder gar tödlich verunglücken.

Das Schicksal wollte es, dass sich Jean Bugatti gerade bei diesem einzigen Rennen am 24. Juni 1932 in England so schrecklich blamierte. Es war als Bergrennen ausgeschrieben, aber es war kein ernstzunehmendes Rennen, sondern eher ein Club-Event unter Freunden. Lord Howe hatte ihn hierzu persönlich eingeladen. In England gibt es – im Gegensatz zu Zentral-Europa – nur einen

berühmten „Hill Climb“: Shelsly Walsh in Worcestershie, nur 950 Meter (1.000 yards) lang und mit einem Höhenunterschied von lediglich 100 Metern (109 Yards). Die Rennstrecke war seit 1905 vom „Midland Automobile Club“ gepachtet.

Der Bugatti T 53 hatte bei diesem Bergrennen keine ernsthafte Konkurrenz. Jean Bugatti nahm dieses „Hill Climb“-Rennen auch nicht besonders ernst, anstelle eines Renn-Overalls trug er beim Rennen ein maßgeschneidertes Jackett, anstelle einer Rennkappe trug er eine lässige Schiebermütze (verkehrt herum!). Um den Hals war eine schmucke Fliege gebunden! Ja, er stieg mit Fliege in den Rennwagen! Lediglich an der Rennbrille konnte man erkennen, dass er doch aktiv am Bergrennen teilnehmen wollte. Auch am Wagen konnte man sehen, dass er für ein Rennen vorbereitet war; er trug die Startnummer 14.

Es geschah beim zweiten Trainingslauf. Der T 53 mit dem bärenstarken 4,9 Liter Kompressor-Motor drehte sich bei voller Beschleunigung kurz nach dem Start in der ersten Kurve. Alle vier angetriebenen Räder konnten das gewaltige Drehmoment nicht auf die Straße bringen, die Vorderachse bekam Grip, der Vorderwagen zog sofort nach innen in die Kurve. Der T 53 kollidierte nach nicht einmal 100 Meter mit der Streckenbegrenzung auf der Innenseite! Der gesamte Vorderwagen mit Aufhängung und Antrieb war zerstört!

Jean Bugatti konnte – sichtlich geschockt, aber unverletzt – aus dem Wagen steigen. Er musste dieses Missgeschick seinem Vater telefonisch beichten. Dabei zerlegte Ettore Bugatti seinen Sohn für alle Anwesenden hörbar und sichtbar – auch wenn die wenigsten der französischen und der italienischen Sprache mächtig waren.