CLASSIC DRIVER

„Eine Fahrt in diesem neu erschaffenen Bugatti Typ 59 hat mich bekehrt“

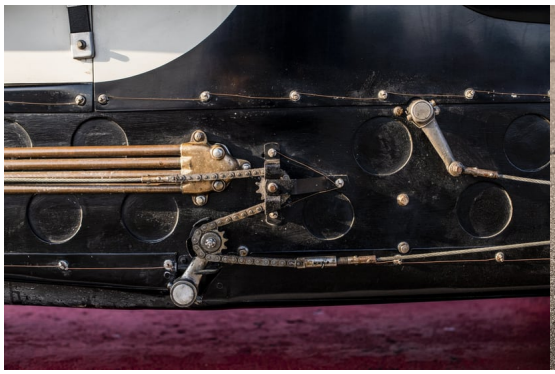
Lead
Der Bugatti Typ 59 ist eines der mystischsten (und wertvollsten) jemals gebauten Autos. Bislang verehrte unser Fotoreporter und Bugatti Liebhaber Rémi Dargegen die fünf noch existierenden Originalmodelle. Bis ihn Gubsøe Garage zu einer wahrlich transformativen Testfahrt nach Dänemark einlud.

Wer mich kennt, weiß, dass ich keine Repliken mag. Ich habe nichts gegen Rekonstruktionen von Autos, die verschwunden sind oder zerstört wurden. Aber Repliken? Nein! Das war für mich bislang immer eine rote Linie. Lieber würde ich mein ganzes Leben lang von einem echten Modell mit einer authentischen Geschichte träumen, als eine Fälschung zu besitzen. Das gilt insbesondere, wenn diese Autos völlig neu sind, absolut keine Geschichte, keinen Charakter und keine echten Teile aus der damaligen Zeit haben.

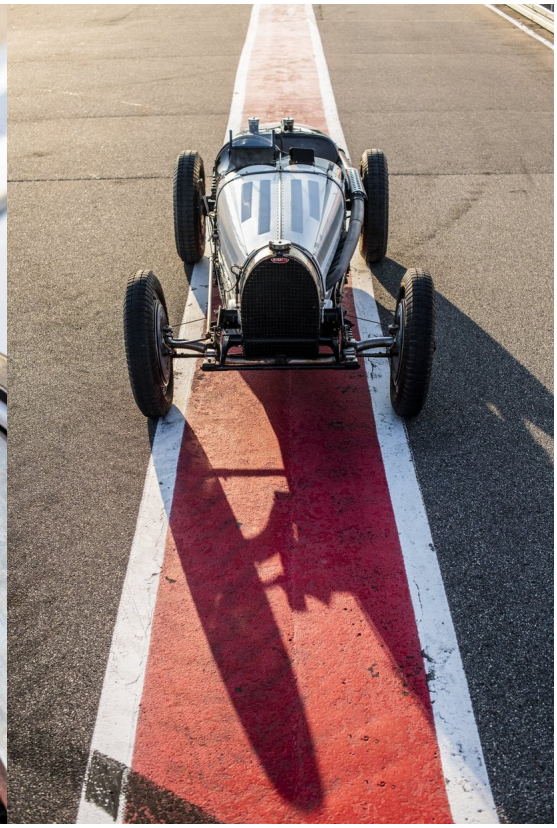
Es gibt große Diskussionen über Bugatti Grand Prix-Repliken. Die Autos lassen sich in zwei Kategorien einteilen: völlig neue Konstruktionen, die für mich wertlos sind und nicht einmal das Bugatti-Logo tragen sollten, und jene Autos, die unter Verwendung einiger Originalteile gebaut wurden. Diese Fragen hört man häufig bei Rallyes oder im Fahrerlager: „Wie original ist Dein Bugatti?“ und „Welche in Molsheim hergestellten Teile sind an Deinem Auto?“. Manche Besitzer antworten sehr vage – was schon alles sagt – während andere sehr aufrichtig sind, was definitiv die beste Option ist.

Das ist eigentlich das, was mir an Nachbauten am meisten missfällt: Besitzer, die über ihre Autos lügen. Wenn Sie ein gefälschtes Auto besitzen, ist es das Mindeste, es zuzugeben und die Leute nicht zu täuschen! Es gibt einen tollen Witz über den Typ 35, den kultigsten und erfolgreichsten Grand-Prix-Bugatti: Von den rund 630 Autos, die in Molsheim gebaut wurden, existieren heute noch mehr als 3000. Es ist, wie es ist: Jeder möchte seinen eigenen T35 haben, ob echt oder gefälscht, und das finde ich schade.

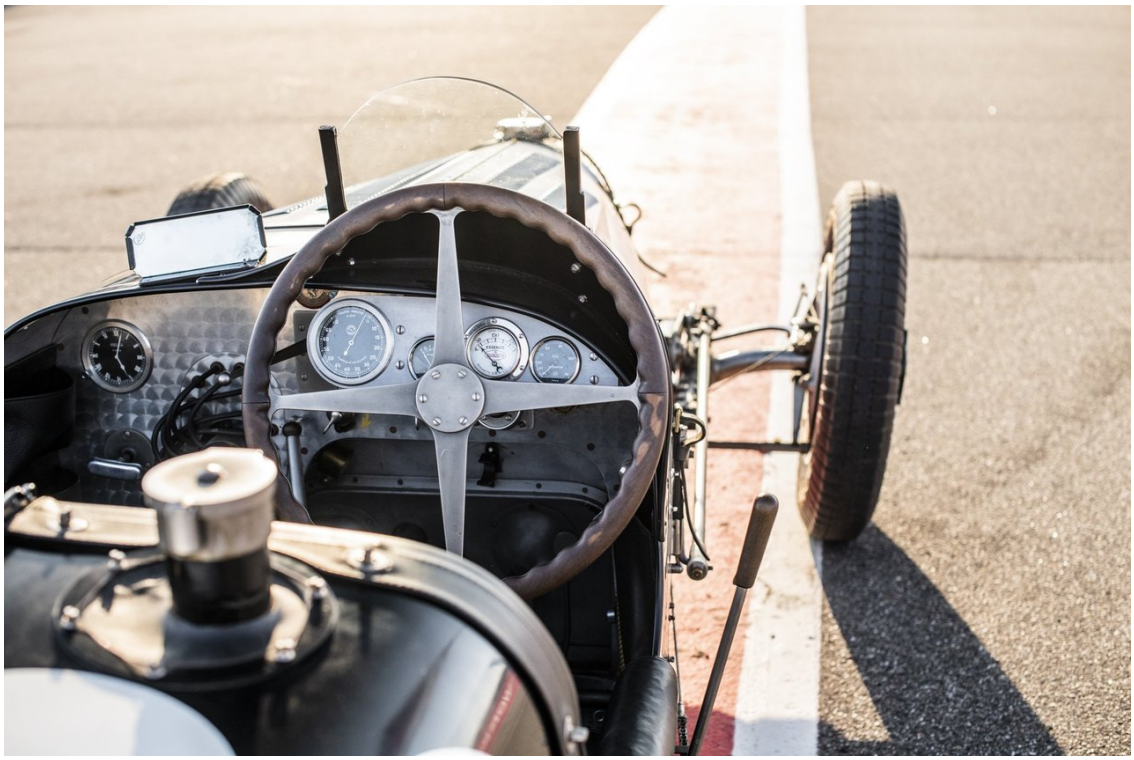
Also sage ich es noch einmal: Ich mag keine Repliken. Als mich nun Gubsøe Garage und Century Limited nach Dänemark einluden, um ihre Replika des Bugatti Type 59 zu fahren, war ich skeptisch, ja sogar zögerlich, da eine Fahrt in diesem Auto gegen meine Prinzipien verstoßen würde. Aber lassen Sie uns hier der Spannung ein Ende setzen: Dieses Auto hat meine Meinung über Repliken geändert – ob Sie es glauben oder nicht!



Als ich ankam, wusste ich mehr oder weniger, was mich erwartete: Ein Grand-Prix-Bugatti ist ein Grand-Prix-Bugatti und ein Typ 59 ist ein Typ 59. Trotzdem verlangt ein Typ 59, der so sorgfältig nachgefertigt wurde wie dieser, zunächst einmal Respekt. Wenn man das Auto real vor sich sieht, ist die Präsenz spürbar. Zunächst einmal die Proportionen: Obwohl das Auto nach heutigen Maßstäben relativ klein ist, vermitteln die lange Motorhaube und die breite Hinterachse geballte Power. Dann ist da die Zweiton-Lackierung, die bei diesem Exemplar einen starken Art-Déco-Touch hat und die ihm – passend zur Epoche – sehr gut steht. Die Klaviersaiten-Speichenräder sind absolut legendär. Sie sind wahrscheinlich die schönsten Räder, die jemals hergestellt wurden, und tragen einen großen Teil zur Schönheit des Autos bei. Und dann sind da noch all diese subtilen kleinen Details, die einen Bugatti zu einem Bugatti machen. Es ist unbeschreiblich: Wenn man vor einem Typ 59 steht, ist man einfach nur still und bewundert ihn.

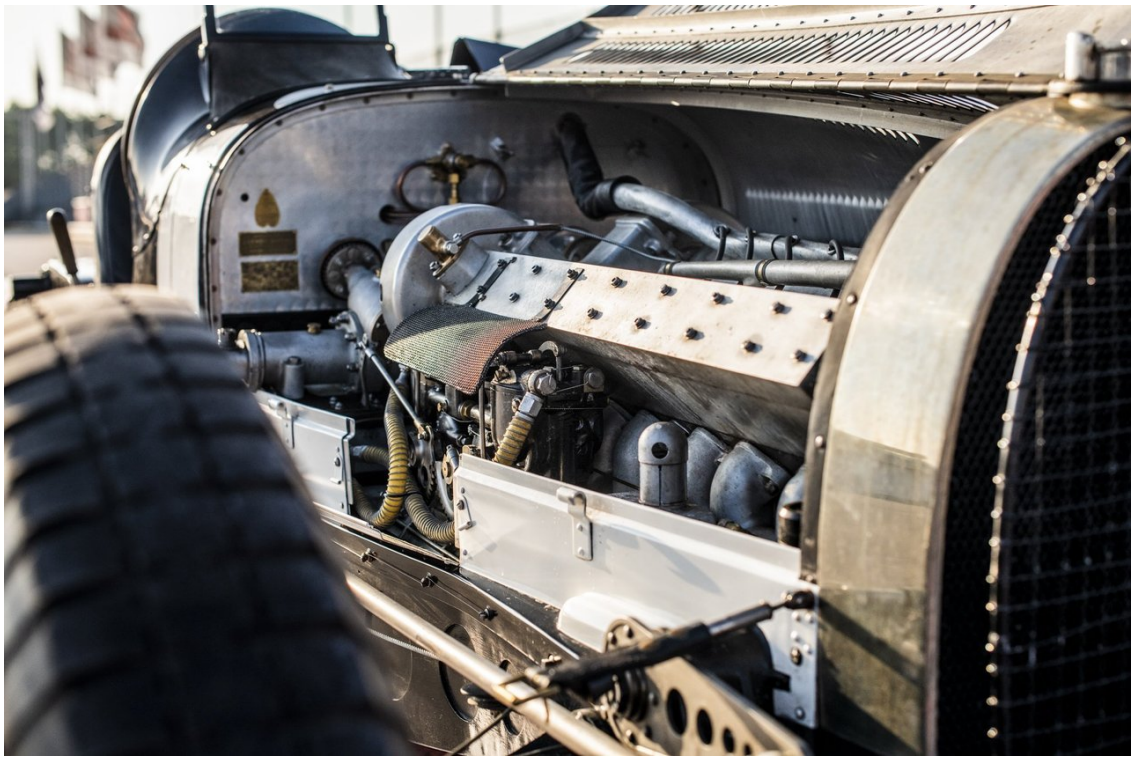


Dann kam der Moment, den Motor zur ersten Fahrt anspringen zu lassen. Erster Eindruck: Der Klang des 3,3 Liter großen Reihenachtzylinders ist völlig anders als der des deutlich kleineren Achtzylinders des Typ 35. In diesem Fall wirkt er absolut monströs! Zuerst wollte ich das Auto fast nicht fahren, da man die 250 PS schon spürt, ohne losgefahren zu sein. Doch dann erinnert man sich daran, wie viel Glück man hat – ob Replik oder nicht - dieses Kunstwerk auf Rädern zu fahren.

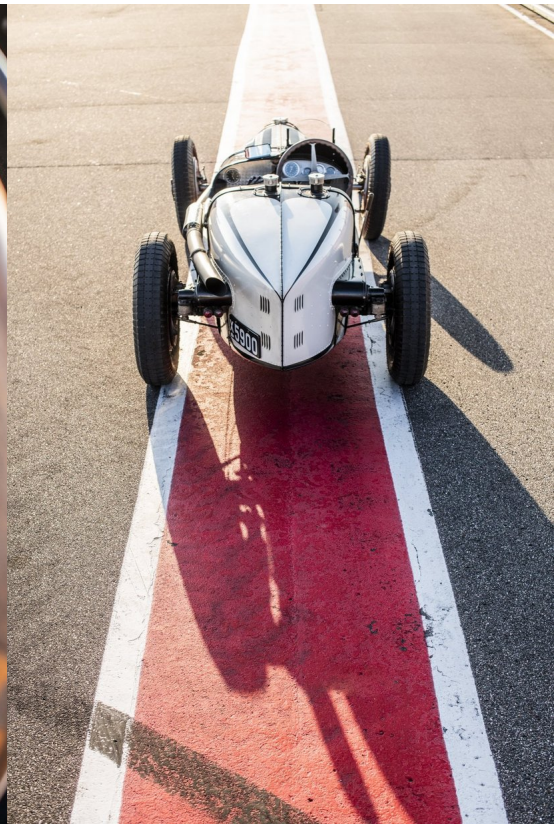


Am ersten Tag fuhren wir mit dem Auto nur auf Landstraßen, damit ich mich mit ihm vertraut machen konnte. Schon nach ein paar Beschleunigungsmanövern war ich sprachlos. Die Kraft hört nie auf, und wenn man Vollgas gibt, ist es, als würde man in eine andere Dimension eintreten! Was mich wirklich überrascht hat, ist, wie wendig das Auto ist und wie präzise die Lenkung. Es steuert in Kurven genau dorthin, wo du das Auto platzieren willst, und zwar in kürzerer Zeit, als man es jemals erwarten würde. Der T59 ist sehr, sehr lebendig, und wie bei den meisten Rennwagen – insbesondere Vorkriegsautos – muss man die ganze Zeit voll konzentriert bleiben!

Der zweite Tag versprach noch aufregender zu werden, da meine Gastgeber eine kleine Rennstrecke in der Nähe gemietet hatten, damit ich den Type 59 in vollen Zügen genießen konnte. Nach ein paar Aufwärmrunden – Öl, Wasser, Reifen und Fahrer –, begann ich, das Tempo zu erhöhen, und ... wow! Was für ein Auto! Was für eine Maschine! Was für ein Monster! Natürlich ist das Auto angesichts von so viel Leistung und Drehmoment mehr als lebendig, daher muss man vorsichtig sein, aber es macht unglaublich viel Freude! Das Handling ist atemberaubend, die Hinterachse macht richtig Spaß, und das Auto driften zu lassen, ist ein absolutes Vergnügen.



Und dann ist da noch der Sound, oder sollte ich sagen, die Sounds! Der Motor ist natürlich ein riesiger Klotz, aber auch das Getriebe und der Kompressor. Die Gänge werden mit Zwischengasgeben gewechselt und man hört, wie sie beim Schalten einrasten. Ich durfte das Auto etwa zweieinhalb Stunden lang fahren. Jedes Mal, wenn ich ins Fahrerlager zurückkam, hatte ich ein noch breiteres Lächeln im Gesicht. Denn je länger man diesen T59-Nachbau fährt, desto besser kennt und versteht man ihn. Ich konnte einfach nicht glauben, wie gut dieses Auto ist! Mehr denn je war es an diesem Tag ein unglaubliches Erlebnis, ein Vorkriegsauto zu fahren! Okay, es war zwar „nur“ eine Replica, aber ein Erlebnis, das ich nie vergessen werde. Wäre ich mit einem echten Type 59 mit Vollgas auf dieser Strecke gefahren? Wahrscheinlich nicht.



An diesem Bugatti gefällt mir besonders, dass man niemanden täuschen oder was vormachen kann. Es gibt weltweit nur vier originale Typ 59 Grand-Prix-Wagen, plus den Ex-König Leopold Sportwagen und die sehr wenigen Typen 59/50B mit 4,7-Liter-Motor. Das von mir gefahrene Modell wurde unter Verwendung einiger Originalteile – Großteil des Motors, Vergaser, Hinterachse, Differential, Getriebe – aus Molsheim gebaut, was ihm mehr Authentizität verleiht. Aber trotzdem wird es nie ein Typ 59 sein, wie er in den 1930er-Jahren im Elsass produziert wurde. Und das ist völlig in Ordnung! Denn es ist immer noch eines der besten Renngeräte und eine der aufregendsten Rennmaschinen, die man kaufen kann, glauben Sie mir!

Würde ich ihn kaufen, wenn ich das Geld hätte? Vielleicht. Wie wir auf Französisch sagen: „Il n'y a que les cons qui ne changent pas d’avis.“ Nur Idioten ändern ihre Meinung nicht. Ich mag keine Repliken, aber ich bin kein Idiot. Und an diesem Tag änderte ich meine Meinung.

Video: Sincere Studio Photos: Rémi Dargegen für Classic Driver © 2024

Galerie

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

Enthält Video
Has video
Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/eine-fahrt-diesem-neu-erschaffenen-bugatti-typ-59-hat-mich-bekehrt
© Classic Driver. All rights reserved.