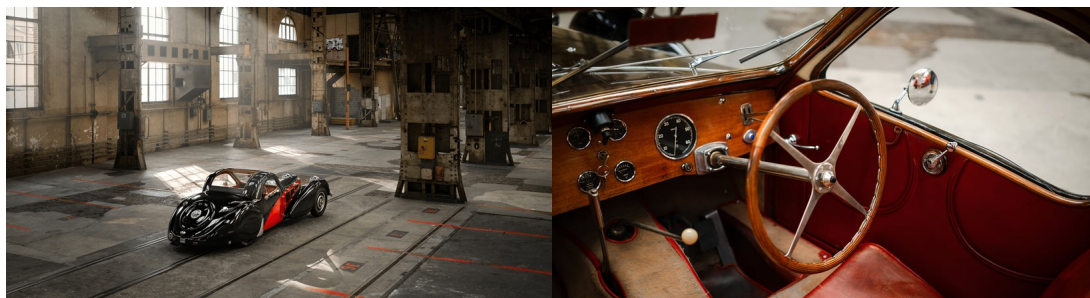


CLASSIC DRIVER

Krönen Sie Ihre Sammlung mit diesem spektakulären Bugatti Type 57 Atalante

Lead

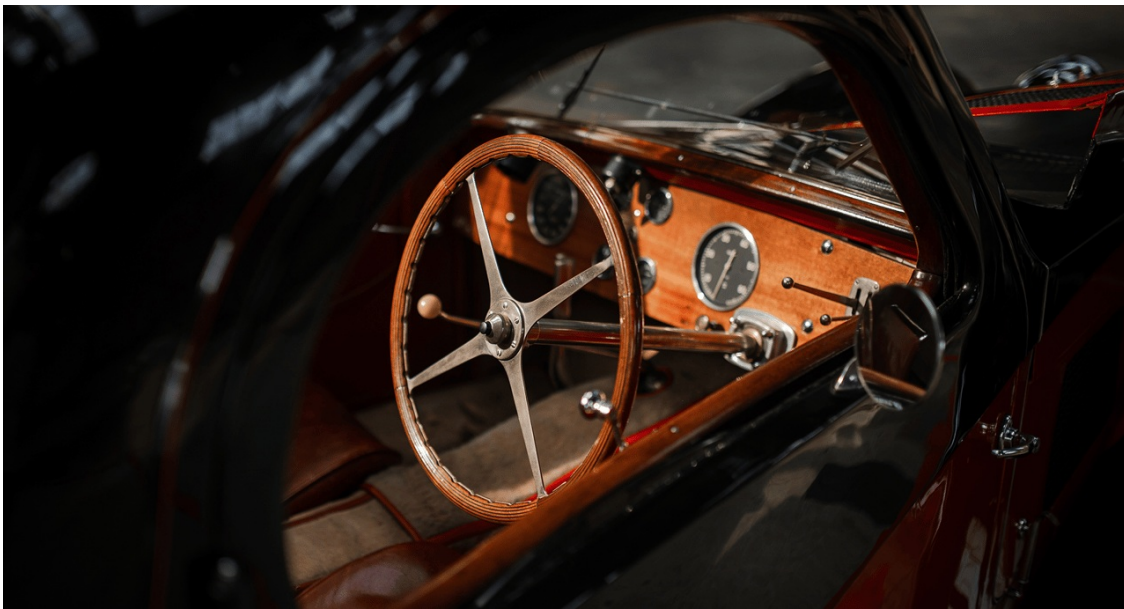
Der erste Bugatti Typ 57S Atalante, der das Werk in Molsheim verließ, und einer der wenigen, von denen bekannt ist, dass sie in dieser Zeit Rennen gefahren sind, steht am 9. September in St. Moritz bei RM Sotheby's zum Verkauf.



Die von der Uhrenmarke Richard Mille organisierte „Rallye der Prinzessinnen“ gehört zu den hochkarätigsten nur für Frauen ausgeschriebenen Motorsportveranstaltungen. Aber sie war sicherlich nicht die erste. Diese Auszeichnung gebührt dem „Concours International de Tourisme Automobile Femenin Paris-Vichy-St Raphael“ - an dessen neunter Auflage [dieser spektakuläre Bugatti Type 57 Atalante](#) im Jahr 1937 teilnahm. Als eines von nur 17 Atalante Coupés auf Basis des Type 57S Chassis (und eines von wenigen bei Wettbewerben eingesetzten Modellen) wird für diesen 3,3-Liter-Reihenachtzylinder mit Chassisnummer 57384 ein Ergebnis zwischen 10 und 12 Millionen Schweizer Franken erwartet, wenn er am [9. September bei RM Sotheby's St Moritz Auktion](#) unter den Hammer kommt.



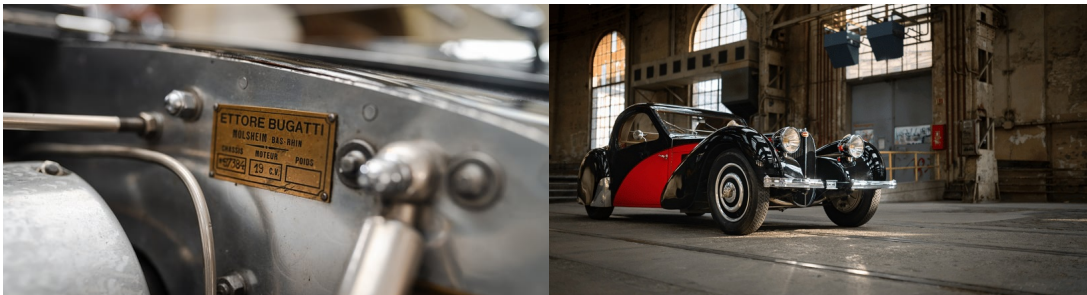
Obwohl dritter in der numerischen Reihenfolge, war er der allererste Typ 57 mit „S“-Spezifikation, der am 27. August 1936 - morgen vor genau 86 Jahren - aus dem Bugatti-Werk in Molsheim rollte. Über den Bugatti-Konzessionär aus Marseille, Gaston Descollas, wurde der Wagen an den wohlhabenden „Buggattista“ Marcel-Louis Bertrand aus Toulon ausgeliefert. Der hatte ihn am 29. Dezember 1935 als Ersatz für einen bei einem Unfall zerstörten Type 57 geordert und nahm ihm zwei Tage nach der Fertigstellung in Empfang. Doch nur sechs Monate, nachdem der Wagen das Werk in seiner ursprünglichen weiß-blauen Lackierung verlassen hatte, ließ ihn der großmütige Bertrand an Descollas' Frau Claire aus, damit sie an der bereits erwähnten Damen-Rallye teilnehmen konnte. Als versierte Rennfahrerin war sie häufig als Co-Pilotin ihres Mannes aktiv, aber auch selbst eine sehr erfolgreiche Teilnehmerin, die bei der Ausgabe von 1932 auf einem Amilcar den Klassensieg errang - einer Marke, der sie seit den frühen 1920er Jahren bei so unterschiedlichen Events wie dem Allauch-Bergrennen und einer Sahara-Rallye vertraut hatte.



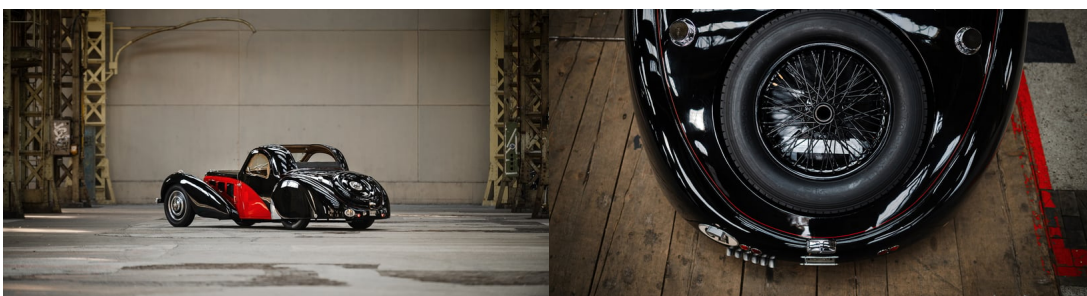
Das Rennen Paris-Vichy-St. Raphael von 1937 war jedoch kein glorreiches Ereignis für Madame Descollas, die laut Ergebnisliste mit einem „überschwemmten Motor“ nahe Orange aufgeben musste. Kurz nach dem Rennen erhielt der Bugatti seine jetzige rot-schwarze Lackierung, um danach angesichts des drohenden Krieges in Europa in eine Scheune von Bertrands Onkel gebracht zu werden. Wo er dann unter einem riesigen Holzstapel versteckt wurde, um seine Entdeckung und wahrscheinliche Beschlagnahmung zu verhindern.



Die List funktionierte, und nach dem Ende der Feindseligkeiten sechs Jahre später bewies die legendäre Bugatti-Technik ihre Qualität, als der Wagen mit nichts weiter als einer starken Batterie und frischem Benzin problemlos ansprang. Bertrand bot ihn einige Jahre später über den Pariser Bugatti-Vertreter Dominique Lamberjack zum Verkauf an und fand schnell einen Käufer in Form des Markenfanatikers Antoine Triper, der ihn im August 1947 erwarb und mit dem Wagen sofort den Concours d'Elegance in Beaune gewann, bevor er ihn zu seinem Daily driver machte.



1951 wurde der Typ 57 nach Amerika verkauft, wo er beim Händler Bill Frick Motors aus Rockville, New York, landete. Einem Unternehmen, das ursprünglich für den Austausch von Motoren bekannt war, insbesondere für die Aufrüstung von Ford und Studebaker mit heißen Cadillac-Motoren. Dieses Schicksal ereilte den Bugatti gottlob nicht, der (nachdem er für 4.500 \$ inseriert worden war) 1971 auf das europäische Festland zurückkehrte und vom Franzosen Michel Poberejsky gekauft wurde. Der bei den Zeitnehmern besser als „Mike Sparken“ bekannte Sportwagenpilot schickte ihn nach England, wo er vom auf Bugatti spezialisierten Ingenieur Paul Ridgefield auf Herz und Nieren untersucht wurde.



Obwohl der Wagen teilweise zerlegt wurde, soll er sich danach weiter in einem fast originalgetreuen Zustand befunden haben, die seltene Karosserie mit Schiebedach zum Beispiel war weiter intakt. Im Zuge der Arbeiten wurden jedoch mehrere Teile verwendet, die ursprünglich im berühmten Galibier Monthéry-Rekordwagen (Chassis 57421) eingebaut waren. Darunter der Motorblock des Typs 58C und der Roots-Kompressor, der ein Upgrade auf die 200-PS-Spezifikation „SC“ ermöglichte, die dem von RM Sotheby's versteigerten Wagen seine außergewöhnliche Leistung verleiht.

Nach Abschluss des Umbaus Ende 1972 wurde Poberejsky am Steuer des Wagens zu einem vertrauten Anblick, wenn er die Corniche zwischen Nizza, Monaco und seinem Haus

in Beaulieu-sur-Mer entlangfuhr. Nachdem er sich fast zwei Jahrzehnte lang an dem Wagen erfreut hatte, verkaufte er den Type 57 an einen in Monaco ansässigen Schweizer. Nur drei Jahre später gab dieser ihn an den jetzigen Besitzer weiter, der die Liebe zu Bugatti von seinem Vater geerbt hatte – der bemerkenswerterweise 1948 das Schwestermodell dieses Wagens (Chassis 57383) besessen hatte.



Der Wagen wurde in den 1990er Jahren von dem niederländischen Markenexperten Simon Kloppe liebevoll restauriert, wobei auch die wunderbar patinierten Teppiche und Polster erhalten blieben. Er verfügt noch immer über das werksseitig eingebaute aufrollbare Schiebedach, das vermutlich das einzige noch voll funktionsfähige Exemplar ist. Der Typ 57 mit SC-Spezifikation, der sich seit fast 30 Jahren im selben Besitz befindet, hat sich auf Concours-Veranstaltungen in aller Welt einen Namen gemacht und gewann 2003 den Prix du Design beim historischen Bugatti-Treffen in Pebble Beach.

Aber trotz der schwungvollen Linien und des wunderschön gestylten Reihenachtzylinders verdient er es, genauso gefahren zu werden, wie er es verdient, betrachtet zu werden. Und meine Damen, wie wir aus gewöhnlich gut informierten Kreisen hören, werden Anmeldeformulare für die Rallye des Princesses 2023 schon bald verfügbar sein.

Galerie

