

RANDNOTIZ

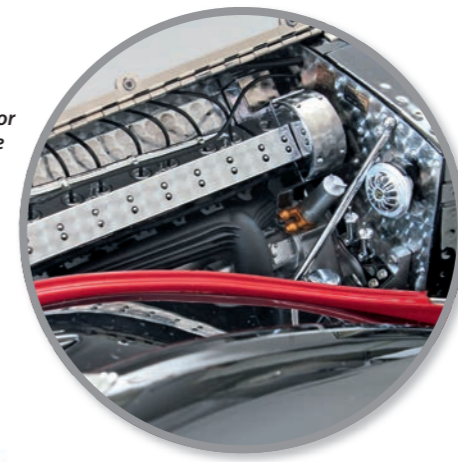
Genialer Konstrukteur

Bugatti-Typen trugen Zahlen als Namen. Und manche Typen hatten auch Namen. Beinamen. Der Typ 57, 1934 auf dem Pariser Autosalon präsentiert, hatte gar fünf solcher Beinamen, denn ihn bot das Werk in fünf verschiedenen Karosserievarianten an: Galibier, Stelvio, Ventoux, Aravis – und eben Atalante. Beinamen, die von Bergstreckenrennen, Alpenpässen und der griechischen Mythologie abstammen. Wie Atalante. Namensgeberin Atalanta war eine junge Jägerin und galt als die schnellste Frau Griechenlands. Und Geschwindigkeit passt zu diesem Wagen, denn das Sportcoupé zählte zu den schnellsten Automobilen seiner Zeit. Der Bugatti Typ 57 war übrigens die einzige Baureihe vor Kriegsausbruch 1939, die in den Versionen 57, 57C, 57S und 57 SC hergestellt wurde.

Jean Bugatti wurden ausgeprägtes Stilempfinden und ein Gespür für modernes Design nachgesagt.

Den 57 SC hat sich Bauer für seine Miniatur zum Vorbild genommen. Der Typ 57 ist ein Meisterwerk von Jean Bugatti, der als ältester Sohn von Ettore und Barbara Bugatti 1909 in Köln zur Welt kam. Geprägt von den Rennerfolgen der in den Werken seines Vaters gebauten Sportwagen, begann Gianoberto Maria Carlo „Jean“ Bugatti Ende der zwanziger Jahre damit, selbst Touren- und Sportwagen zu entwerfen. Ihm werden ein ausgeprägtes Stilempfinden und ein Gespür für modernes Design nachgesagt, gepaart mit der von seinem Vater geerbten technischen Begabung. Ein perfekter Konstrukteur, der sich auch auf Motoren versteht. 1936 übernimmt Jean Bugatti die Verantwortung für die Produktion in den Bugatti-Werken. Sein Wirken ist nicht von langer Dauer. Noch vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs verunglückt Jean Bugatti am 11. August 1939 bei einer Testfahrt mit einem Typ 57 C Tank tödlich. Der Versuch, bei Tempo 200 einem Fahrradfahrer auszuweichen, endete tragisch an einem Baum. Kurz zuvor hatte der Testwagen noch die 24 Stunden von Le Mans gewonnen. *gil*

Der mächtige Reihenmotor ist verantwortlich für die lange Front: 3,3 Liter Hubraum aus einem 8-Zylinder-Reihenmotor, das war purer Luxus und bescherte traumhafte Fahrleistungen, die den Namen Bugatti adelten



Welcher Autofan kommt hier nicht ins Schwärmen – der Bugatti 57 SC Atalante im Mega-Maßstab 1:12 beeindruckt in jeder Sammlung

Fotos: Thomas Reinwald

Edelstes Metall

Da ist er! Die September-Ausgabe von Caramini hat schon einen kleinen optischen Vorgeschmack auf den Bugatti 57 SC Atalante im Mega-Maßstab 1:12 gegeben. Nun rollte das elegante Edelmetall vom Showroom auf die Teststrecke Schreibtisch. Die Modellbauer von Bauer haben Großes vollbracht – in jeder Hinsicht, wie das jetzt lieferbare Serienmodell beweist.

Man könnte sagen, ein Bugatti ist nicht nur in der realen Automobilwelt eine Ausnahmereiherung, sondern setzt diesen adligen Status auch im Maßstab 1:12 fort. Aber man könnte sich auch dazu verleiten lassen, dass der außergewöhnliche Charme der Edelschmiede nun in der verkleinerten Ausgabe eine weitere würdige Fortsetzung findet. Egal, aus welcher Perspektive der Bugatti-Fan das beurteilt, im neuen Bauer-Modell werden alle Erwartungen erfüllt. Aus jeder Perspektive.

Der erlesene Charme beginnt bereits beim Auspacken, denn die mächtige Styro-

porverpackung ist nicht wie üblich mit einfachem Klebefilm verschlossen. Nein, es müssen hier zwei breite Bänder sein, die mittels Klettverschluss schon den Hauch auf etwas Edles ankündigen, auch ohne Holzschatulle. Kräftiges Anpacken ist dann gefordert, denn zwei Kilogramm bringt der komplett aus Metall gefertigte Klassiker auf die Waage. Eine feine Pinzette findet sich in der Verpackung genauso wie auch die beiden separaten Radabdeckungen für die Hinterräder – diese sind übrigens ganz raffiniert mit magnetisiertem Blech an der Karosserie festgehalten!



Eine einzigartige, charismatische Erscheinung war die Front mit dem hufeisenförmigen Kühler

Hier muss der Koffer rein – Reisen mit dem Auto anno 1937 für eine erlesene Klientel



Die Pinzette hat ihren Sinn darin, dass die feinen Türgriffe gedreht werden können, um dann die wuchtigen und dickwandigen, hinten angeschlagenen Türen zu öffnen. Der Winkel ist außerordentlich groß und damit wird der Blick in das Innere frei. Das Lenkrad ist von aristokratischer Größe, die Sitze wirken geräumig und auch der Platz im Innenraum erscheint weitaus größer, als es die runden Abmessungen von außen vermuten lassen. Diese sind geprägt vom konstruktiven Umstand, dass der – wenn auch kleine – Kofferraum unmittelbar hinter der Fahrerkabine liegt. Mit einem feinstufigen Scheren-Scharnier auf einer Seite kann der Deckel aufgezogen werden. Und wenn der Bugattisti schon mit seinen Fingern spielt, wird er auch gleich die große, zentrale Flügelmutter auf der Ersatzreifenabdeckung aufdrehen und gelangt dann an das fünfte Rad. Auch hier wurde nicht gespart und es kommt ein wirklich identisches Speichenrad zum Vorschein.

Nun hoffte natürlich niemand der wenigen Fahrer, dass der Atalante einmal liegen blieb, denn gerade für das rasante Fahren war der Wagen ja konzipiert. Und wer daran Zweifel hatte, dem wurden diese mit einem Blick unter die geteilte Motorhaube genommen – eine künstlerische Skulptur von einem 8-Zylinder Motor, ganz im Sinne von Ettore Bugatti und ästhetisch eine wahre Augenweide. 3,3 Liter sprechen auch eine eindeutige Sprache, zumal in einer Zeit, in der sich die ersten Bewegungen schon in Richtung Kriegsmobilisierung machten.

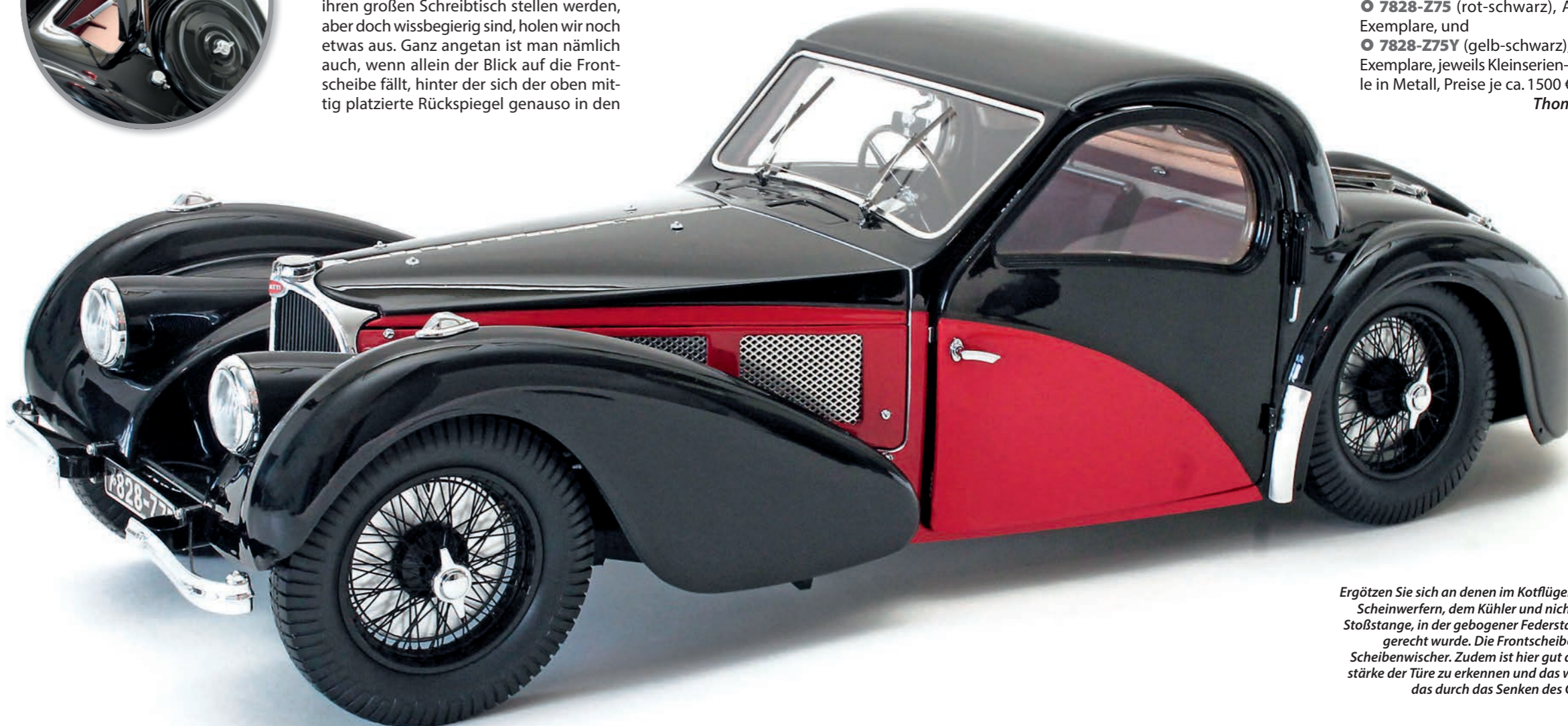
1937 schuf das Haus Bugatti die Vorlage für die Bauer-Miniatur, wobei dieser Wagen an den betuchten Herrn Vidal nach Paris geliefert wurde und auch das Nummernschild die französische Zulassung widerspiegelt. Insgesamt wurden 17 Exemplare mit der hier vorgestellten Karosserie aus den Händen von Jean Bugatti auf die Räder gestellt, von der 12-fachen Verkleinerung gibt es eine 1500er Auflage und genauso teuer ist der rot-schwarze Edelwagen dann auch. Bald wird er durch eine gelb-schwarze Version (nur 500 Exemplare) ergänzt.

Mag die Wahl der Farbe eine persönliche Entscheidung sein, so sind die technischen Fakten beider Ausführungen identisch, auch die Karosserien sind gleich. Überaus gelungen zeigt sich die Front, bei der nicht nur die beiden in die Kotflügelpartie eingelassen Frontscheinwerfer mit ihrer Glasstruktur sehr plastisch ausfallen, sondern auch die klassisch schöne, mit Federstahl versehenen Stoßstange beeindruckt. Doch so richtig in den Bann zieht der Kühlergrill, schnittig in V-Form gezogen. Das kleine Bugatti-Emblem als Abschluss ist dabei nur die Vollendung. Gerade der Kühler war zeitlebens das markante Erkennungszeichen und wurde auch gerne zum Spielball des Designs.

Angesichts der Tatsache, dass dieses Modell sich nur wenige Modell-Liebhaber auf ihren großen Schreibtisch stellen werden, aber doch wissbegierig sind, holen wir noch etwas aus. Ganz angetan ist man nämlich auch, wenn allein der Blick auf die Frontscheibe fällt, hinter der sich der oben mittig platzierte Rückspiegel genauso in den



Die Radabdeckungen halten aufgrund der Magnetisierung im Bereich der Kotflügel



Ergötzen Sie sich an denen im Kotflügel eingelassenen Scheinwerfern, dem Kühler und nicht zuletzt an der Stoßstange, in der gebogener Federstahl dem Namen gerecht wurde. Die Frontscheibe trägt filigrane Scheibenwischer. Zudem ist hier gut die dicke Wandstärke der Türe zu erkennen und das winzige Schloss, das durch das Senken des Griffes frei wird.



Die weitere Farbvariante hat einen anderen Verlauf gegenüber der schwarz-roten Version. Diese Ausführung wird 500 Mal aufgelegt

Vordergrund drängt, wie auch die beiden Scheibenwischer. Unmittelbar vor den Wischern befinden sich zwei Lüftungsklappen, die sich öffnen lassen. Und dann fällt auch noch auf, dass sich die Winker – amtlich gerne als Fahrtrichtungsanzeiger bezeichnet – originalgetreu bedienen lassen. Rausgeklappt heißt abbiegen, eingeklappt geradeaus, so hatte das noch in den 50er Jahren selbst der VW Käfer angezeigt. Ach wie schön ist es, wenn das Kind im Manne seine Berufung findet und spielen kann.

Aber der Bugatti ist kein Spielzeug, er ist ein Modell. Eines, das so viel wie möglich von dem wiedergeben möchte, was das Original auszeichnet. Und so steht über allem der Aspekt der Achtung. Der Achtung vor den Modellbauern, die so grandiose Leistung vollbracht haben, die Achtung vor den flinken Händen, die so exakte Arbeit beim zusammenbauen haben walten lassen und auch der Mut, den man im Hause Bauer an den Tag gelegt hat, als man die Wahl für dieses Exklusivmodell traf und in ausgereifter Akribie nun auf den Markt brachte.

● 7828-Z75 (rot-schwarz), Auflage 1500 Exemplare, und

● 7828-Z75Y (gelb-schwarz), Auflage 500 Exemplare, jeweils Kleinserien-Fertigmodelle in Metall, Preise je ca. 1500 €.

Thomas Reinwald