

## **Bugatti 57 S und 57 SC Atlantic – Merkmale der vier legendären Sportwagen**

### **(1) 57374 – Rothschild Atlantic**

Erster Atlantic, 9/1936 ausgeliefert an den Londoner Bankier Baron Victor Rothschild, Typ-Bezeichnung „57S Aero“. Farbe: hellgraublau metallic, Kennzeichen DGJ758. Zunächst ohne Kompressor. Ab 1937 in „Atlantic“ umbenannt. (Anmerkung: Die Namensänderung erfolgte nach dem tödlichen Flugzeugabsturz Ende 1936 des engen Freundes von Jean Bugatti, Postflieger Jean Mermoz, der als erster einen Nonstop-Flug über den Südatlantik schaffte).

1939 Nachrüstung mit Kompressor, also nun „57 SC Atlantic“. Nach Motorschaden 1941 Verkauf, danach diverse Besitzer mit mehreren Farbwechseln. 1971 Verkauf an Dr. Peter Williamson für ca. 60 Tsd. \$, in dessen Besitz bis zu seinem Ableben 2008. Restauration 2001-2003 gemäß Zustand bei Erstausslieferung. 2010 Verkauf für 30-40 Millionen \$, aktuell Teil der Mullin Collection (Kalifornien).

Karosseriemerkmale: Radabdeckungen hinten, Kappen vor den Speichenrädern. Scheinwerfer teiltintegriert, im unteren Teil der Kotflügel eingebaut.

### **(2) 57453 – Werks-Atlantic (verschollen)**

Zweiter Atlantic. Fertigstellung 9/1936 als „57 SC Aero“, also bereits mit Kompressor, 1937 umbenannt in „Atlantic“. Werksfahrzeug für Ausstellungen (Lyon 1936, Nizza 1937) und als Privatfahrzeug von Jean Bugatti. Farbe: schwarz.

Jean Bugatti verlieh das Fahrzeug zeitweise an Robert Benoist, Rennfahrer und Bugatti-Testfahrer (andere Quelle: Geschenk an Benoist nach seinem Le Mans-Sieg 1937). Leihweise auch an Yvonne Williams und an Benoists Freund William Grover-Williams (Rennfahrer, Sieger des ersten Grand Prix von Monaco 1929). 1939 bei Kriegsausbruch Rückkehr von Williams nach England und Rückführung des Bugatti nach Molsheim, letzte Fotos vom 57SC. Zur weiteren Geschichte des Fahrzeugs bestehen verschiedene Hypothesen: Transfer mit anderen Bugattis nach Bordeaux (1941), um sie vor dem Zugriff durch die Wehrmacht zu schützen, Versteck dort oder in einer anderen Region des nicht besetzten Frankreichs, oder: Verschiffung in ein außereuropäisches Land, oder: Zerstörung/Verschrottung, usw., bis heute ist das Fahrzeug jedenfalls verschollen. Sein Verschwinden gilt als eines der größten automobilen Rätsel. Experten schätzen den Wert des Atlantics auf mehr als 100 Millionen Euro – sofern er jemals wieder auftaucht

Benoist und Williams waren hohe Funktionäre der Resistance und wurden beide von der Gestapo gefangen genommen und hingerichtet (Benoist 1944, Williams 1945).

Zwei interessante Quellen hierzu: Webseite „hemmings“ (US Journal), darin der Bericht „The \$114 million barn find“ (2/2019)

Der Kriminalroman „Grand Prix“ von Martin Walker hat den verschollenen Bugatti zum Thema.

### **(3) 57473 – Holzschuh (Holzschuch) Atlantic**

Dritter Atlantic. Auslieferung 12/1936 an Jacques Holzschuh (oder Holzschuch) aus Paris. 1939 Nachrüstung mit Kompressor. Farbe: grau, Kennzeichen 3924RK7..

Holzschuh verstirbt 1945. 1952 Kauf durch Marguerite Schneider, Fahrzeug geht in den Besitz von René Chatard (vermutlich ihr Liebhaber) über. 1955 – tödlicher Unfall von Chatard mit einer Beifahrerin, Kollision mit Zug auf einem Bahnübergang, Fahrzeug komplett zerstört.

1965 Beginn einer Restaurierung (besser Rekreation) durch Paul-Andre Berson, mit vielen neu angefertigten Teilen auf dem Original-Fahrgestell. Ab 2006 erneuter Rekreationsversuch nach dem Stand von 1955 (Workshop Paul Russell), 2010 Präsentation des fertigen Fahrzeugs in Pebble Beach (USA), Fahrzeug wird dort aber nicht als „Original“ anerkannt. Aktuell (2019) Teil einer Sammlung in Spanien.

Karosseriemerkmale: Radabdeckungen hinten, Speichenräder nicht verdeckt. 1937 Scheinwerfer im Kotflügel höher eingebaut, in die Karosserie integriert. Darunter Nebelscheinwerfer.

#### **(4) 57591 – Pope Atlantic**

Vierter und letzter Atlantic. Auslieferung 1938 an Richard B. Pope (London), Anwalt und Tennisstar. Ab 1939 mit Kompressor. Farbe: „Dark Sapphire Blue“, ob metallic oder nicht, ist unbekannt. Kennzeichen: EXK6.

Fahrzeug 30 Jahr im Erstbesitz von R. B. Pope (bis 1967). Etwa 1980 im Besitz von Oldtimer-Sammler Anthony Bamford, führt eine behutsame Restauration durch. 1988 erwirbt Modedesigner Ralph Lauren das Fahrzeug, 1990 Restauration durch Paul Russell, wie damals üblich „perfekt“, aber mit wenig Rücksicht auf Patina und Seele des Autos (mancher spricht sogar von „mindless vandalism“). Dennoch bei Concours d’Elegance-Veranstaltungen prämiert. Farbe nun schwarz (!), Änderungen der Innenraumgestaltung, Kappen auf den Speichenrädern.

Karosseriemerkmale (Original): Separate Scheinwerfer (chrom), hohe Position. Keine hinteren Radabdeckungen, keine Kappen auf den Speichenrädern, Speichenräder in Wagenfarbe (blau).

**Quellen** (sofern im Hauptbericht nicht genannt):

Webseiten: „bugattirevue“ (darin: [Rothschild]) / „bugattibuilder“ (darin: [From Aerolite to EXK6]) / „Wikipedia“ (darin: [Bugatti\_Type\_57])