

# AUTOMOBIL

**Tre av fire Bugatti Atlantic Coupé eksisterer. Den tredje er nylig brakt tilbake til originalstand etter en fatal togulykke i 1955.**

**IVAR ENGERUD**  
MOTOR@FINANSVISEN.NO

– Den er ikke bare vakker, proporsjonene er krevende og utfordrende med en unik, nærmest bisarr skjønnhet som bare må oppleves i virkeligheten for å kunne forklares. Det var, og er, en bil for de absolutte kjennere, de som har sett «alt». Den er ikke størst, den er ikke sterkest, den er ikke raskest, men den har «noe». Dette uforklarlige «noe» som kanskje

« Det er den vakreste bilen i verden!

ingen andre biler har på denne måten. Som Mona Lisas mystiske smil, forklarer Patrick Le Quément, Renaults tidligere designsjef, mens han betrakter den unike Bugattien på Rétromobile i Paris.

### En automobil Mona Lisa

Bilene som kom ut fra Bugatti-fabrikken for 75 år siden er uten tvil noen av de mest beundrede og ettertraktede bilene i historien. De er kort og godt

blant de aller, aller ypperste av alle automobiler på denne jord. Kunstverk som entusiaster verden over bare kan drømme om. Aller øverst troner Type 57S Atlantic – som en automobil Mona Lisa.

Mona Lisa ble laget i ett eksemplar – Bugatti Atlantic ble laget i fire. Tre biler eksisterer den dag i dag, to i USA og en i Spania. Vi fikk ta det nyrestaurerte spanske eksemplaret i nærmere øyesyn da det var i den franske hovedstaden tidligere i år, med restaureringseksperter Paul Russell og nevnte Le Quément som guider.

### Tragisk historie

– Dette eksemplaret, chassisnummer 57473, er kjent for å ha blitt truffet av toget på en jernbaneovergang på den franske landsbygden i 1955, forteller Paul Russell, som ved siden av å ha re-



**EKSPERTER:** Renaults tidligere designsjef Patrick Le Quément og restaureringseksperter Paul Russell diskuterer designen og konstruksjonen av den unike bilen.

staurert bilen også har forsket i dens historie.

– De første eierne, Jacques og Yvonne Holtzschuch, fikk bilen levert for nøyaktig 75 år siden, i desember 1936, og i årene som fulgte ble den vist på de eksklusive

### PREMIEREVISNINGEN:

Den gjenoppbygde Bugatti Atlantic ble ferdig akkurat i tide til Pebble Beach i fjor, med det samme utseendet som den hadde før den ble truffet av toget i 1955.

FOTO: PAUL RUSSELL





# KUNST

- Ombygd av Figoni & Falaschi
- Unike designelementer
- Gjenoppbygd av Paul Russell

Concours d'Elegance-arrangementene på den franske rivieraen. Så er historien noe uklar, frem til den stilte til start i et race i Nice i 1951. Men i mellomtiden hadde eierne fått karosseribyggeren Joseph Figoni i Paris til å redesigne og bygge om luksus-sportsbilen med enda mer flytende linjer enn det Jean Bugatti hadde gitt den midt på 1930-tallet, forklarer Russell.

**Etter at den hadde skiftet eiere noen ganger, havnet den hos René Chatard i 1952. 22. august 1955 var han og elskerrinnen ute og kjørte da de ble truffet av toget på en overgang. Begge døde. Restene av Bugattien ble tatt i varetekt av franske myndigheter som bevis, og den ble ikke frigitt før i 1965.**

## Lang vei tilbake

Paul-André Berson tok over alle restene



**OMFATTENDE PROSESS:** De gamle karosseriplatene er brukt så langt som mulig i gjenoppbyggingen av den tredje Bugatti Atlantic Coupé.

FOTO: PAUL RUSSELL

og startet en ti år lang restaurering, hvorpå bilen ble solgt til en av Frankrikes fremste bilentusiaster, Nicolas Seydoux i Paris. Seydoux viste den ved ulike anledninger i Europa. Blant annet var den en av syv utvalgte biler for å vise «Bilhistoriens syv underverker» under Essen Motor Show i 1992 – den første gangen under-tegnede hadde gleden av å se en Bugatti

Atlantic. Seydoux beholdt sin Atlantic i 30 år, inntil den sveitsiske forhandleren Lukas Hüni fikk kjøpt den på vegne av sin spanske klient Miguel Gonzales i 2006.

**– Vi fikk oppdraget med å restaurere bilen tilbake til den konfigurasjonen den hadde før ulykken i 1955, forteller Russell.**

– Heldigvis var de originale karosse-

riplatene som var fjernet fra vraket ved første restaurering blitt tatt vare på. Vi fikk alle de forvridde karosseriestene og ubrukte deler med beskjed om å inkorporere så mye av det originale som mulig. Med tilgang til mange gode originalbilder og detaljråd fra eksperter kunne vi gjøre

FORTSETTER NESTE SIDE >>





# VETERAN

» FORTSETTER FRA FORRIGE SIDE

jobben så bra som mulig hva gjaldt så vel karosseri som interiørdetaljer.

– Siden vi har restaurert Ralph Laurens eksemplar tidligere, så vi kunne sammenligne modifikasjonene Ficoni & Falaschi har gjennomført på akkurat dette eksemplaret. Samtidig som vi hadde mye arbeid med det visuelle, gjorde vi selvsagt også alt det mekaniske med mest mulig bruk av originaldelene, slik at vi kunne vise den ferdig på Pebble Beach i 2010, forteller Russell, som ikke deltok i kampen om den prestisjetunge «Car of the Show»-prisen.

Dette på grunn av bilens fortid med så store skader og gjentatte restaureringer. Dette er definitivt den mest kontroversielle av de tre eksisterende Atlantic. Alle kunne imidlertid beundre den fantastiske jobben som er gjort med å gjenskape det unike eksemplaret i sin kledelige grå lakk og brune skinninteriør.

Etter visningen på Pebble Beach ble den tatt til Europa for en eksklusiv visning på Retromobile tidligere i år, før den ble lukket inn i Gonzales private samling av eksklusive Bugattier og andre klassiske luksusmerker.

## Kjøremaskin

Type 57S Atlantic Coupé er blant kjennere regnet som den mest eksotiske Bugatti som ble bygd noensinne. Og det sier ikke



**SUBLIME DETALJER:** Knapt et element på Bugatti Atlantic er ordinært. Alt har en helt særegen formgivning som gir bilen et fenomenalt unikt uttrykk.

så lite fra en produsent som har fantastiske «La Royale» og en rekke racervogner av ypperste klasse på samvittigheten. Totalproduksjonen var på 7.500 biler fordelt på 50 modeller i årene 1909 til 1947 da Ettore Bugatti døde. Knapt noen av dem kunne kalles vanlige...

– Type 57S reflekterer Jean Bugattis ønske om å gi sine mest sportsinteresserte kunder i 1936

en virkelig superbil som skulle være målestokken for konkurrentene. En målestokk de ikke matchet enten de het Mercedes-Benz, Talbot-Lago, Delahaye

eller Alfa Romeo. Takket være en lav vekt på rundt 1.000 kilogram og en moderne 3,3-liters rekkeått på 160 hestekrefter (180 med kompressor) var de de heftigste bilene du kunne kjøpe for 75 år siden, forteller Russell.

## Verdens vakreste

– Du kan ikke skape en god design uten gode proporsjoner. Det har denne! Inngenting er statisk på denne designen.

For eksempel er forskjermene vinklet innover i en svak V-form når du betrakter den forfra. Meget uvanlig, men fantastisk effektivt. Du finner ikke en skarpere og friskere design fra 1936, smiler LeQuement.

– Ficoni & Falaschis modifiseringer i hekken er også meget vellykket ved at den fullfører dråpeformene som går igjen fullt ut i bakskjermene. Dette er etter min mening den vakreste og mest harmoniske av de tre Atlanticene, avslutter Renaults legendariske designsjef.

En normal Type 57 kunne nå 150 km/t uten problemer, men med kompressormating, som ble introdusert i 1936, var topphastigheten enorme 195 km/t. Fantastiske tall på den tiden. 57C (kompressormodellen) ble bygget i kun 96 eksemplarer. Bilens sterkeste karaktertrekk er suverene kjøreegenskaper, kraftfull akselerasjon og svært kraftige bremsere.

Den virkelige kruttpakkene i blant 57 var 57SC-ere, som hadde kort sportschassis med kompressormatede motorer. Mange standardkomponenter inngikk, men bilene var likevel enestående og ekstreme med blant annet lavere rammer.



**BROKETE HISTORIE:** Sort-hvitt-bildet viser bilen før den fatale togulykken i 1955, fargebilder er fra 1992 da den var restaurert for andre gang.

De få 57SC som ble laget fikk da også som regel eksepsjonelle karosseridesign. Kun det siste Atlantic-eksemplaret ble utstyrt med kompressor fra fabrikk, men alle fikk det ettermontert før krigen.

Også Atlantic-eier Ralph Lauren er fascinert av den unike designen:

– Bugatti Atlantic har en unik form – med flytende konturer og de klinkede sammenføyningene over taket – det er den vakreste bilen i verden!

## Den mest kontroversielle av de tre eksisterende Atlanticene

## EKSTREME LINJER:

Karosseri og skjerm er delt på midten og klinket sammen slik at det blir en søm på toppen av den dråpeformede designen. FOTO: PAUL RUSSELL

