VERDENS FIN

"Huff så vanskelig denne bilen er å komme ut av!"

"Men den er jo enestående vakker!"

tekst: IVAR ENGERUD foto: RONNIE KRABBERØD, IVAR ENGERUD, RUNE BAASHUS

Den legendariske amerikanske motedesigneren med mer enn 35 år i gamet har en automobil interesse som er "more than skin deep" som det heter på de trakter. Helt siden starten som slipsselger i 1967, via det store gjennombruddet med kostymene til filmen "The Great Gatsby" i 1973, har han utviklet imperiet til en årlig omsetning på over 10 milliarder dollar!

"Polo Ralph Lauren" er synonymt med "American Style and Quality" og fullbyrdelsen av "The American Dream", fra starten med de såkalt tomme hendene osv....Parallelt med suksessen har han bygd opp en ikke helt uvesentlig samling automobiler med sportslig tilsnitt fra ulike tidsepoker.

Samlingen hadde allerede tidlig på 80-tallet vokst kraftig, og den inkluderte blant annet høydepunkter som Mercedes-Benz 300SL Gullwing og Roadster, diverse Ferrarier, blant annet 250 GTO, California Spyder og P2, Alfa Romeo 2900B, samt flere Porsche Spydere. Da Tom Perkins fantasiske samling kompressorklassikere kom på markedet 1988, erverver han denne 50 år gamle Bugatti-perlen.

I løpet av de to neste årene fikk chassisnummer 57591, med registreringsnummer EXK 6 en gjennomgripende, men varsom restaurering hos Paul Russell i Essex, Massachusetts. "The Atlantic Coupe was one of the most valuable and challenging assignments we had yet faced", sier Paul som sammen med teamet sitt la ned 9.600 timer før den nye eieren var fornøyd. Enorme ressurser ble brukt på å bevare så mye som mulig av det originale samtidig som det ikke var noe tvil om at finishen skulle være outstanding.

I august 1990 ble bilen rullet ut i offentligheten igjen for første gang på Pebble Beach Concours d'Elegance hvor den gjorde rent bord. Dette markerte starten på mer enn ti års herjing på alle de "viktige" arrangementene verden rundt og etableringen av bilens status som "Den Aller Upperste" som Borgulfsen ville sagt.

Ralph Lauren er ikke den eneste som har lovprist Jean Bugattis design. Det engelske "Classic & Sports Car" kåret 1997 Atlantique til "The world's most beautiful car" gjennom en avstemming blant et panel på et 50-talls profiler innen bilindustri og biljournalistikk.

Bilene som kom ut fra Bugatti-fabrikken i 1938, er uten tvil noen av de mest beundrede og ettertraktede i historien. De er kort og godt blant de aller, aller ypperste av alle automobiler på denne jord.

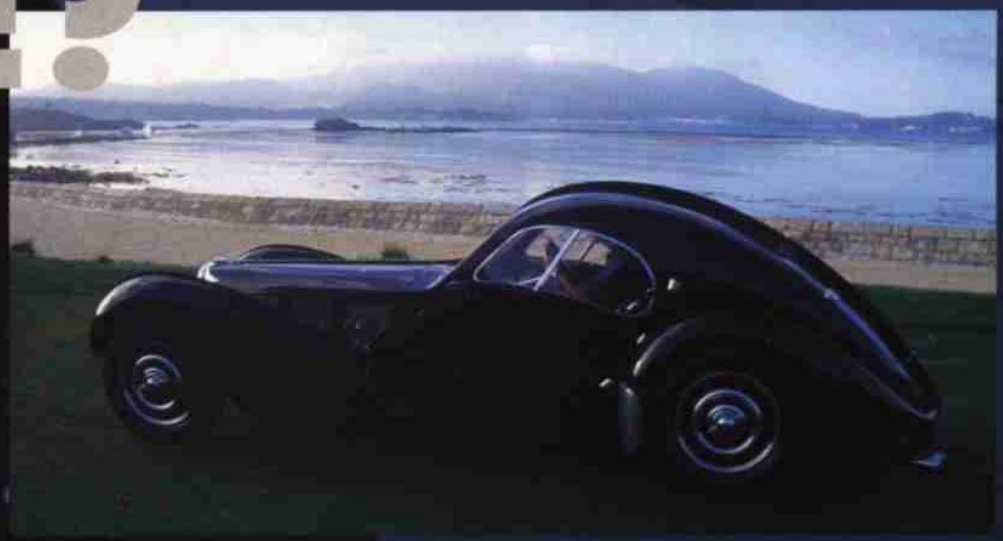
Kunstverk som entusiaster verden over bare kan drømme om, som en automobil Mona Lisa.

Den er ikke bare vakker, proporsjonene er krevende og utfordrende med en unik, nærmest bisarr skjønnhet som

ESTE?

«The Bugatti Atlantique is like no shape I've never seen – the fluid contours, the studded seam along the top – it's the most beautiful car in the world.»

Ralph Lauren



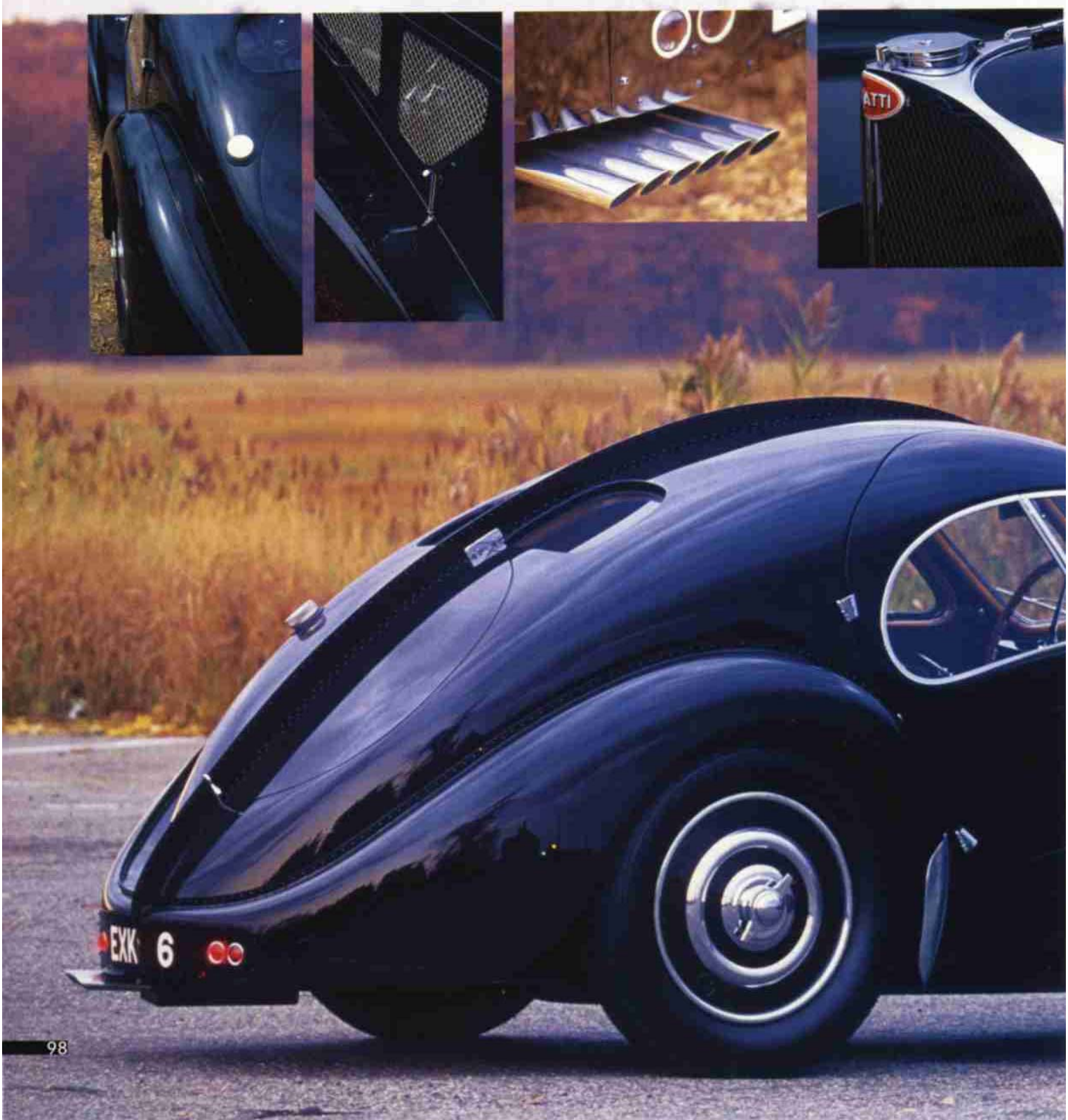
▶ muligens må oppleves i virkeligheten for fullt ut kunne verdsettes. Atlantique er en bil for den som har sett "alt". Den er ikke størst, den er ikke sterkest, den er ikke raskest, men den har dette "noe". Dette uforklarlige "noe" som kanskje ingen andre biler har på samme måte, som Mona Lisas mystiske smil. Leonardo da Vinci malte bare en Mona Lisa – kunstverket Bugatti Atlantique ble bygget i tre eksemplarer. Alle tre eksisterer den dag i dag, to i USA og en i Frankrike.

57SC Atlantique Coupe er blant eksperter regnet som den mest eksotiske Bugatti som ble bygget noensinne. Og det sier ikke lite fra en produsent som har fantastiske "La Royale" og en rekke racervogner av verdensklasse på samvittigheten. Totalproduksjonen begrenset seg til 7.500 biler fordelt på 50 forskjellige modeller fra 1909 til 1947 da Ettore døde. Knapt noen av dem kunne kalles vanlige.

Slutten av 1930-tallet var definitivt fransk bildesigns epoke hva gjelder ekstravaganse og flytende ubrutte linjer. Det er nok å nevne karosserimakere som Saoutchik, Chapron, Letourner & Marchand, De Villars og selvsagt de mest ekstreme av dem alle: Figoni & Falaschi. De arbeidet blant annet på chassiser fra Delage, Delahaye og Bugatti. Men Bugatti hadde også en egen fantastisk inhouse designer – den unge Jean Bugatti, Ettores sønn. Han var et teknisk så vel som designmessig vidunderbarn som fikk dyrke sitt talent i et særdeles utviklende miljø hos sin far i Molsheim.

Ettore Bugatti studerte klassisk kunst, lærte seg selv ingeniørsidene og bygde racerbiler. En bakgrunn som kan sees på såvel de ytre linjene på en Bugatti, men også på hver del. Komponentene er ikke designet bare for å fylle en funksjon, men også være en fullkommen estetisk nytelse.

Snaue ti år etter introduksjonen av racervognen Type 35 i 1923, var det Jean som hadde tatt roret på bilsiden i Molsheim, mens Ettore brukte mye av sin tid i Paris med arbeid for de franske jernba-



neselskapene med Royale-motoren som fremdriftsmiddel på nye sett med motorvogner. Jean var kun 23 år gammel, men med sin oppvekst og artistiske talent tok han på seg oppgaven med å lede utviklingen av en ny racerbil og en ny produksjonsmodell bygget over samme konsept: en ny 3,3 liters rekkeåtter med doble overliggende kamaksler.

Situasjonen i 1933 var ikke bare positiv. Racingresultatene hadde ikke gitt samme uttelling som tidligere, og lagrene var langtfra tømt for gamle modeller. Arbeidet med racingutgaven, Type 59, ble derfor forsert slik at den ble klar før touringvesjonen, Type 57.

Type 59 må være en av de vakreste toseters racingbiler som noen gang er produsert. Den skulle skaffe Bugatti noen sårt tiltrengte GP-seire i Belgia og Algerie, med Rene Dreyfus og Jean-Pierre Wimille bak rattet. Men det ble mer og mer klart for Ettore at det skulle bli meget vanskelig å ta opp konkurransen med de regjeringsstøttede tyske og italienske teamene. Beslutningen om å trekke seg fra aktiv racing i den planlagte skala var uunngåelig, og det ble bare produsert seks stykker av racingversjonen Type 59. Ralph Lauren har forøvrig en av disse også.

Jean hadde samtidig lagt en strategi som gikk ut på å redusere antall modeller til en enbilpolicy, men med et stort antall karosserivarianter fra fabrikken. Den første Type 57 ble introdusert på Salon de Paris i 1933, og de første kundene fikk levering i begynnelsen av 1934. Uten å nekte sin herkomst, og med de fleste av merkets karaktertrekk intakte, var den allikevel mer sivilisert enn de fleste av sine forgjengere og mer perfeksjonert enn Type 49 som den erstattet.

Jean Bugatti influerte som nevnt langt mer enn faren på det nye konseptet, selv om faren la ned veto mot uavhengig forfjæring. Bilen var utrustet med en helt ny 3.3 liters rekkeåtter med toppeffekt på 130 hk. Boringen var 72 mm og slaglengden 100 mm. Den hadde ▶

▶ doble overliggende kamaksler, med veivakselen lagret i 6 bæringer. Motoren var boltet direkte til Bugattis egen firetrinns girboks, som var ganske sein og med behov for dobbeltclutching. Men den var stille og pålitelig.

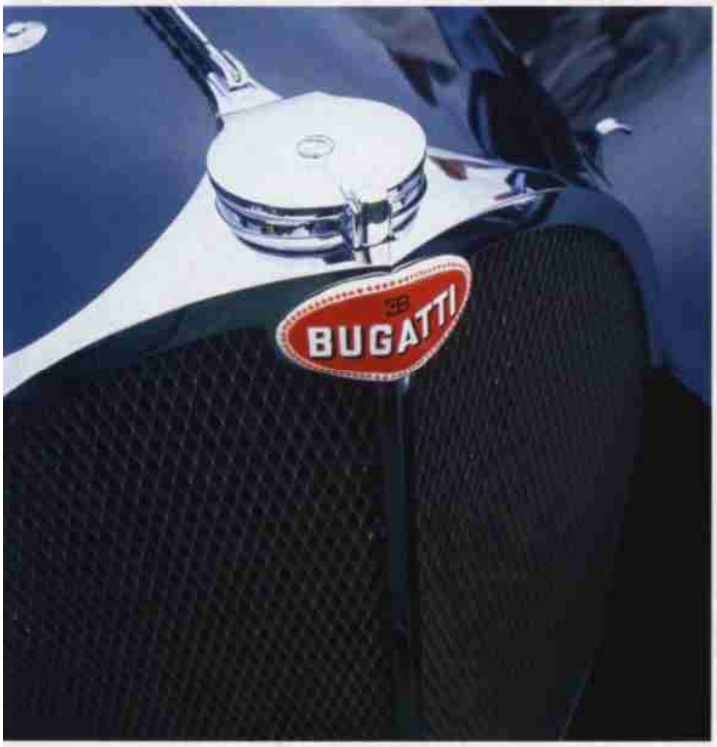
Mens fabrikken i Molsheim kun produserte chassis og motor, hadde de karosserifabrikken Gangloff i Colmar, like i nærheten. Her ble bilene bygget etter Bugattis design som katalogmodeller: Ventoux Coach, Stelvio Coupe og Galibier Saloon. Disse var fra starten ganske konservative designer - målt med Bugattis skala.

I forbindelse med introduksjonen av 57S i 1936, utviklet de imidlertid et par utrolig vakre coupeer: Atlantique Coupe og Atalante Coupe. Rammen var forkortet fra 130 tommer på standardutgaven til 113 tommer på 57S. En rekke motormodifikasjoner ble også utført, blant annet doble oljepumper og økt kompresjon, som ga en økning av effekten til 170 hk. Rammen var ikke bare forkortet, den måtte gi plass til at bakakselen kunne gå gjennom rammevangen!

Bilen ble så kostbar å produsere at det sammenlagt kun forlot 41 biler av den "vanlige" 57S samt den mer ekstraordinære kompressorutgaven 57SC fra fabrikken i løpet av årene 1936-38. Da er det muligens unødvendig å nevne at disse er blant de mest ettertraktede klas-

siske automobiler du kan oppdrive i verden i dag.

Chassiset ble etter hvert et yndet utgangspunkt for Europas beste karosserifirmaer. Graber i Sveits, Corsica og James Young i England og ikke minst Figoni et Falaschi i Frankrike bygde noen elegante stilstudier av ulike karosserityper på Bugatti Type 57. Og eierne var minst



like kjente som karosseribyggerne; Kongen av Belgia, Sultanen av Marokko, Irans prins og Svenskeprinsen hørte med på kundelista.

Det gjorde også racerføreren Malcolm Campbell, som skrøt uhemmet av sin 57S: "en absolutt glede å kjøre, og selv om den er designet for raske langturer, er den forbløffende praktisk i London-trafikken, noe som er svært uvanlig for en bil av denne typen."

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 bremser.

De virkelige kruttpakkene blant 57 var 57SC, som hadde kortet sportchassis med kompressormatede motorer. Mange standardkomponenter inngikk, men bilene var likevel enestående og ekstreme med blant annet enda lavere rammer. De få 57SC som ble laget fikk da også som regel eksepsjonelle karosseridesign.

Vår sjanse til å stifte nærmere bekjentskap med den berømte stjernen kom på 50 års jubileet til Pebble Beach Councours d'Elegance da den var invitert som en av et tyvetalls tidligere vinnere. Og det var et vakkert syn som møtte oss i soloppgangen over Carmel Bay: Sååå lav – den brutale fronten hvor skjermer og lykter stikker seg langt foran den subtilt utformede V-grillen som distinkt skiller S-modellen fra en standard 57.

Sort, sobert karosseri med nærmest ubeskrivelige proposjoner og det vanvittige designelementet å la de klinkede falsene brettes ut vinkelrett for fri eksponering. Om tanken var å øke bilens retningsstabilitet vites ikke, men Delage prøvde faktisk det samme.

Det monokrome karosseriet er bare brutt med enkle, men raffinerte forkrommede detaljer som elegant forsterker bilens dramatiske linjer. Bugattis uslåelige detaljdesign av alle komponenter, og ikke minst eieren Ralph Lauren og restaurereren Paul Russells utrolige vilje og evne til å yte disse fantastiske detaljene rettferdighet i en slik perfekt restaurering, gjør denne sorte Bugatti Type 57 SC Atlantique til en definitiv vinner gjennom alle tider! For mange framstår den også som verdens hittil vakreste automobil. ■■■

Special thanks to Ralph Lauren og Paul Russell for inestimable help and support.

N Å T I D E N

BUGATTI ATLANTIQUE har tjent som inspirasjonskilde også for noen av dagens mest respekterte designere. Giorgetto Giugiaro, lederen av ItalDesign, stilte seg opp ved siden av sin designstudie Bugatti EB112 fra 1993 da ItalDesign feiret 35 års jubileum ved Concours d'Elegance på Villa d'Este i Nord Italia. For Giugiaro, som er en av historiens absolutt mest produktive og framgangsrike bildesignere, var EB112 prosjektet for den fallerte Bugatti fabrikken noe av det han personlig holdt høyeste av sine designer. Atlantique var en av inspirasjonsfaktorne.

I USA HAR MAN OGSÅ FLØRTET med de franske trettitallslinjene. Chryslers særdeles retromotive konseptbil Atlantic fra midten av 1990-tallet var en moderne hyllest og tolkning av de samme karosserilinjene. Det var ikke vanskelig å se hvor den tidligere designsjefen Tom Gale & Co. i Chrysler hentet inspirasjonen. Så forsøkte Chrysler da heller aldri å skjule sin fascinasjon av Bugatti – i profilerende egenannonser la de sågar den klassiske Bugatti 57S-fronten som et relieff til sin retromoderne Atlantic.

BUGATTI NAVNET SER IGJEN ut til å bli gjenopplivet. Den italienske satsingen på nittitallet var mer fashonabel enn realistisk, og firmaet gikk da ettertrykkelig konkurs. Nå er det Volkswagen som står som eier, og man har en tid lovet å lansere den fantastiske Veyron som er en videreutvikling av ItalDesigns Chiron konsept fra noen år tilbake. 1.002 hk og 400– km/t har VW lovet, men foreløpig er det mest prat.

S L U T T E N

DENNE AVBILDEDE BUGATTI 57S ATALANTE COUPE er faktisk den aller siste bilen som ble ferdigstilt fra Bugatti fabrikken i Molsheim. Chassisnummeret som var hamret inn i ramma viste 57592, og den hadde eksklusivt selskap under byggingen i begynnelsen av 1938 – bilen ble nemlig bygget samtidig med Ralph Laurens Atlantique. Atalante'n ble også solgt til England og fikk registreringsnummer EXK 5. Vi hadde forøvrig gleden å presenterer denne vakre bilen her i Right On i 1997.