Ausgabe 2/201

DAS SCHNAUFERL

OFFIZIELLES MAGAZIN DES ALLGEMEINEN SCHNAUFERL-CLUB E.V. (ASC) GEGRÜNDET 1900

Ältestes Autler-Magazin Deutschlands seit 1901
www.asc-schnauferlclub.com

Gesamtclub

Bremen Classic Motorshow

Landesgruppen

LG Württemberg-Hohenzollern
Alte Autos in Harz und Leinöl

Aktuelles

Automobiles Kuilturgut im Aufwand

Das geheimnisvolle Bugatti U-Boot

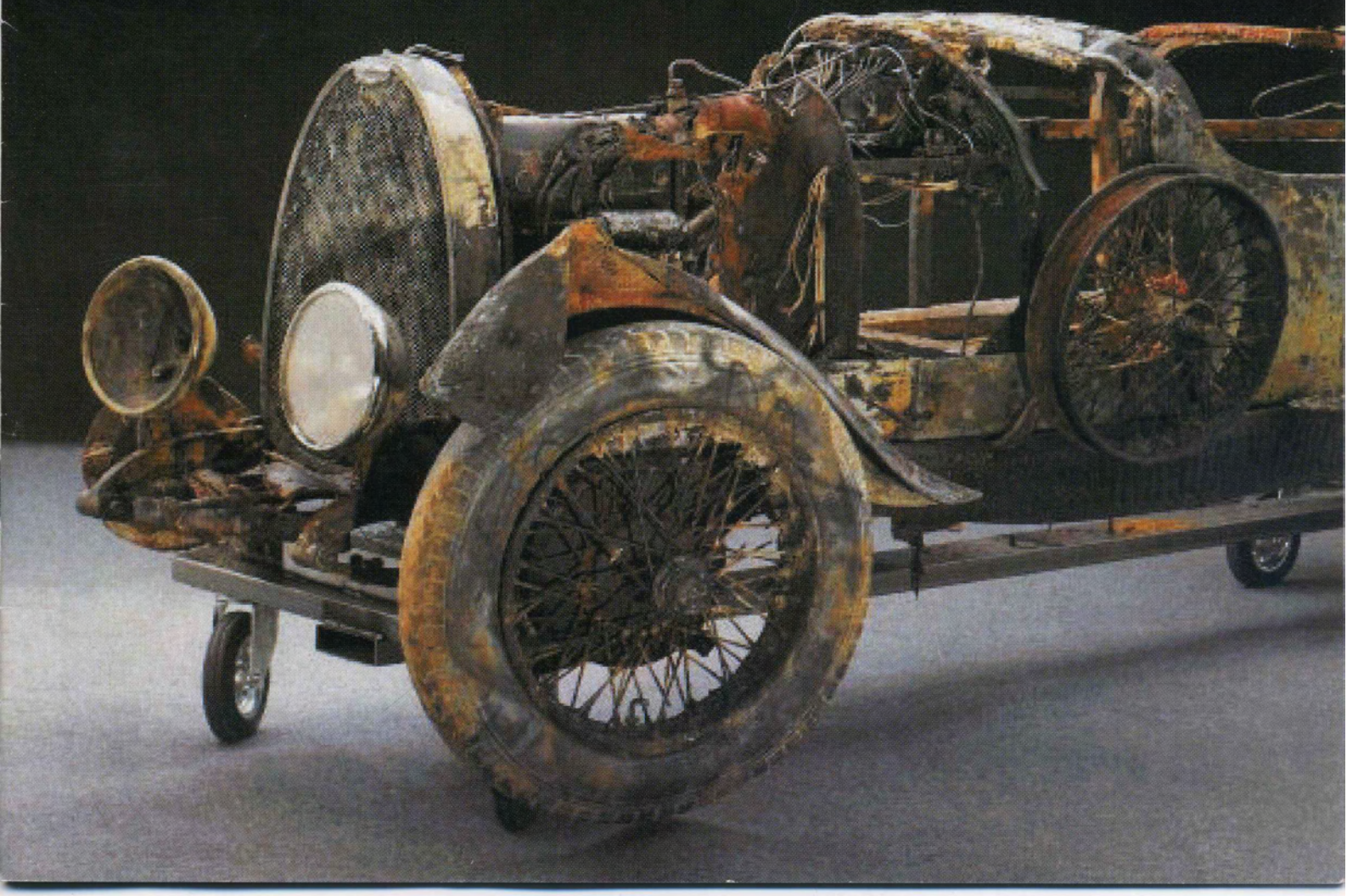
Kauf eines Oldtimers bei einem „arglistig handelnden" Händler

Personalien

Der Sepp vom Berg ist 95

Historie

Aller Anfang ist schwer
100 Jahre Alfa Romeo



Für 260.500.— Euro versteigert

Das geheimnisvolle Bugatti U-Boot

Am 12.Juli 2009 zogen wagemutige Taucher mit schwerem Gerät vor Ascona / Tessin ein leicht gebrauchtes Auto aus dem Lago Maggiore, das da 72 Jahre in 53 Metern Tiefe schlummerte (das SCHNAUFERL berichtete in Heft 7/09). Das Wrack war schon länger für Taucher ein beliebtes Ziel, aber gehoben hat man es erst vor einem guten halben Jahr. Jetzt war natürlich die Frage, um welches Auto handelt es sich dabei? Bugatti war klar, aber welcher Typ, welches Baujahr und wie war es in diese missliche Lage geraten? Wer versenkt einen Bugatti im See und warum? Man holte Spezialisten, um zumindest den Typ zu verifizieren und die kamen zu dem Schluss, es handelt sich um einen Typ 22 Brescia mit Langheck. Ausgerechnet! Über dieses Auto weiß man nämlich recht wenig. Es ist eine Weiterentwicklung des bekannten Typ 13, der bereits 1920 in Le Mans gewann und wegen seines Vierfach-Erfolges (Friedrich, de Vizcaya, Baccoli, Marco) beim Preis von Brescia für Voiturettes 1921 diesen Beinamen erhielt.

Wikipedia berichtet zwar, der Typ 13 und auch der 22 wurde ausschließlich vor dem ersten Weltkrieg gebaut, die umfangreiche Bugatti-Bibel der Herren Hugh Conway und Maurice Sauzay (Motorbuch Verlag) versetzt zumindest einige Rennversionen in das Jahr 1920, wobei der 16 Ventil-Motor in ein Chassis mit 2400 cm Länge des 22 gepackt wurde, während der gute alte 13er das kurze Chassis aufwies. Der 1453 ccm Motor leistete 45 PS bei ca. 4000 - 4500 U/min. Angeblich wurden diese Fahrzeuge noch bis 1926 werkseitig verwendet, die Ur-Konstruktion muss ein wahres Wunderwerk der Technik

gewesen sein. So weit die Typen-Bestimmung der Rostlaube (Fg. Nr. 2461, der Motor mit der Nr. 879, stammt vermutlich von einem Typ 27), die stimmen dürfte. Da der Wagen jedoch Beleuchtung und Kotflügel aufwies, scheint die Karosserie verändert oder gar später ersetzt worden zu sein. Daraus kann man den Schluss ziehen, er sei möglicherweise ein vom Werk ausrangiertes Sportgerät gewesen. Die Erstzulassung sei in Nancy am 11. April des Jahres 1925 für George Paiva durch die Bugatti Vertretung Chèvre erfolgt.

Am 23. Januar wurde dieses mehr einem patinierten Kunstobjekt, als einem verrosteten Automobil gleichende Gerät auf der Rétromobile in Paris durch das Auktionshaus Bonhams zu Gunsten der Fondatione Damiano Tamagi für EUR 260.500.— versteigert, nachdem man gehofft hatte, EUR 70.000.— bis 90.000.— zu erzielen. Der holländische Käufer ließ wissen, dass der Wagen unverändert in einem amerikanischen Museum ausgestellt werden soll. Damit würde seine Einmaligkeit erhalten bleiben.

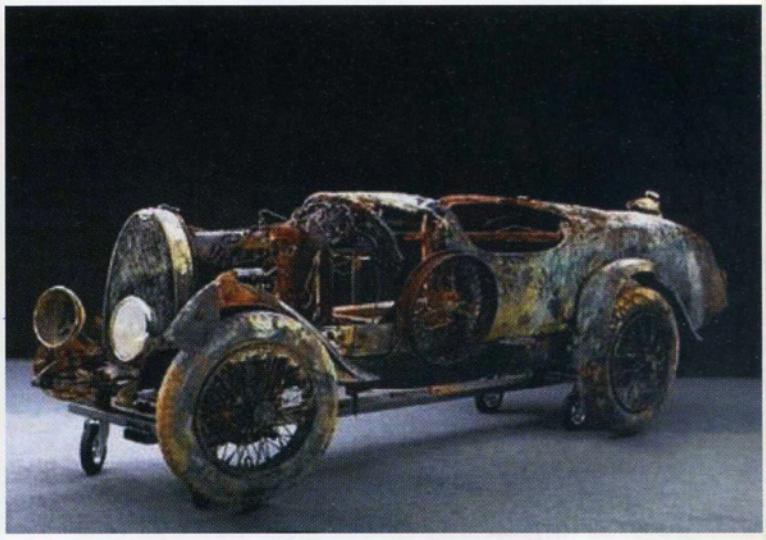
Aber warum kam der Bugatti eigentlich in den See? Zumindest dieser Grund scheint geklärt! Der Besitzer war jahrelang mit französischem Kennzeichen im Tessin gefahren. Als er 1937 seinem Wohnort Ascona den Rücken kehrte, ließ er das Auto stehen. Inzwischen überstiegen die immer noch nicht entrichteten Zollgebühren den Wert des Wagens bei weitem. Ob nun die Zollbehörden oder die Familie, die den Bugatti in ihrer Obhut hatte (möglicherweise die Baufirma Barra), das Auto feucht entsorgten, ist nicht klar erwiesen. Dennoch bleibt die Frage, wem gehört das Ding überhaupt? Treibt jetzt eventuell der Schweizer Staat die längst fälligen Zollgebühren ein?

Der genannte Letztbesitzer soll ein Architekt und Schweizer Staatsbürger namens Marco Schumklerski gewesen sein, der in Paris studierte und das Auto 1930 von einem George Nielly gekauft haben soll. Die Bibel, die in ihrem Anhang die Bugatti-Produktionslisten führt, vermerkt lediglich, dass zehn Fahrzeuge des Typs 22 ebenfalls den Namen „Brescia" erhielten. Keine Motor- oder Chassisnummer.

Eine völlig andere und höchst spannende Geschichte weiß der Bugatti-Club Schweiz zu berichten und beruft sich dabei auf die Nachfahren eines gewissen Adalbert Bodé, geboren am 4. Juli 1901 in Genf. Der führte ein bewegtes Leben. Nach der Matura und dem Vordiplom als Ingenieur, brach er sein Studium ab, um sein Glück in wechselnden Berufen und Branchen zu suchen. Im Laufe seines Lebens war er Barmann, Profi-Pokerspieler, Rennfahrer, Photoreporter (für die Zeitschrift «Föhn» und später für «Die Tat»), Plakatgestalter (unter anderem für den LDU von Gottlieb Duttweiler) und Chemiker (er produzierte Parfüm und Kosmetika für die heute noch bekannte Marke «1001»). Gestorben im Dezember 1997 war er Zeitzeuge des gesamten 20. Jahrhunderts.

Im Frühling 1934 machte sich Adalbert Bodé mit etwas Erspartem in der Tasche auf nach Paris. Dort scheint er das Nachtleben genossen und die Bekanntschaft zahlreicher Künstler, Tänzer und Sportler gemacht zu haben. An einem Abend im März 1934 lernte er im Cabaret «La Boule Blanche» an der Rue Vavin 33 in Montparnasse den damaligen Bugatti-Werksfahrer René Dreyfus kennen. Auf jeden Fall müssen sich Adalbert Bodé und René Dreyfus bestens verstanden haben, denn sie setzten sich zu einem spontanen Pokerspiel zusammen, in dessen Verlauf mindestens 2 Flaschen Champagner getrunken wurden und ein Automobil Marke Bugatti den Besitzer wechselte.

Am nächsten Morgen erwachte Adalbert Bodé noch mit dem Smoking bekleidet auf seinem Bett und konnte sich nicht mehr so recht an die vergangene Nacht erinnern. Bis jemand an seine Tür klopfte und dem verkaterten Schweizer eröffnete: «Monsieur Bodé, votre voiture est là!» Verdutzt trat er vor die Tür des Hotels, in dem er logierte, und stellte fest, dass René Dreyfus Wort gehalten hatte. Buchstäblich über Nacht war Adalbert Bodé zum Besitzer eines Bugatti Brescia 1925 geworden. Die Wagenpapiere wurden ihm überreicht und am 17. März 1934 händigte ihm «Le Directeur de la Direction Administrative de la Circulation et des Transport» den amtlichen Fahrzeugausweis für den Bugatti Brescia Typ 27 (?) mit der



Chassisnummer 2461, Immatrikulationsnummer: 8531RE1, aus. (Der Fahrzeugausweis ist immer noch im Besitz der Familie und wird an einem sicheren Ort aufbewahrt.)

Es dauerte nicht allzu lange bis Adalbert Bodé die Barmittel ausgingen und er die Heimreise in die Schweiz antrat. Natürlich in seinem neuen Bugatti. Beim Grenzübertritt in Genf wurde er von den Zollbehörden angehalten und zum Entrichten der Importsteuer für den Wagen aufgefordert. Da er die erforderlichen Mittel nicht besaß, beschloss Adalbert Bodé, die Einreise über den Tessin zu versuchen. Dort wurde er von den Behörden erneut zum Zahlen der Importsteuer verdonnert, weshalb er kurzerhand beschloss, das Auto im Lago Maggiore zu versenken. Wann genau, wie und mit wessen Hilfe entzieht sich den Kenntnissen der Familienangehörigen.

uvm

Die Redaktion würde sich freuen, weitere Details und Versionen zu diesem spannenden Fall zu erhalten.

Seite 4: Der große Augenblick: Der Bugatti wird aus dem Lago Maggiore gehoben (Bild: Dressler)

Seite 5: Dieser Zustand soll so erhalten bleiben. (Bilder Bonhams)

Seite 6: Hat angeblich seine Ehrenschulden beglichen: René Dreyfus
Das ist der Typ 13 als Sieger im Voiturette-Rennen (hier de Vizcaya / Michall) von Le Mans 1920