

"EL AUTO DE LOS REYES"

Bugatti Royale



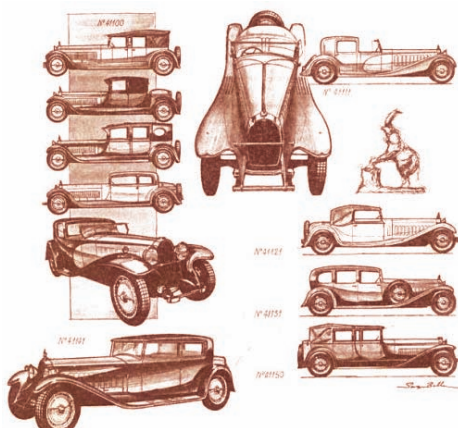
MUCHO SE HA ESCRITO SOBRE ETTORE BUGATTI, SU FAMILIA POBLADA DE ARTISTAS, SUS ORÍGENES EN EL MUNDO DE LOS AUTOMÓVILES, Y POR SUPUESTO SUS CREACIONES, CONSIDERADAS UNÁNIMEMENTE COMO OBRAS DE ARTE RODANTES. DE TODAS ELLAS, LA MÁS EXTRAVAGANTE, INTRIGANTE Y HASTA MITOLÓGICA ES EL MODELO "TYPE 41", MÁS COMÚNMENTE CONOCIDO COMO BUGATTI ROYALE. AQUÍ LES PRESENTAMOS SU FASCINANTE HISTORIA.

Ettore Bugatti concibió la idea de un chasis caro y lujoso a principios de 1913. Precisamente, el 11 de abril de ese año, escribía a su amigo Espanet:

"El auto de ocho cilindros está siendo diseñado, pero todavía no ha sido construido. Tal como te hablé, el motor tendrá cilindros de 100 mm. de diámetro, pero el recorrido no ha sido definido todavía.

Será más largo que un Hispano-Suiza (luego corregido a mano por el propio Bugatti por "Rolls-Royce"), pero al mismo tiempo liviano. Tendrá una velocidad máxima de 150 km/h. Yo espero lograr un perfecto silencio, y cuando tenga el primer auto a prueba haré un largo viaje y no olvidaré ir a visitarte para conocer tu opinión sobre mi nueva máquina. No necesito decirte que la producción de estos autos será muy limitada y hecha con irreprochable cuidado. Todos estos autos serán entregados recién después de haber realizado pruebas de por lo menos 1.000 km., y tendrán una garantía de cinco años; el auto será extremadamente costoso, pero no se comparará con ningún vehículo de su tipo. Si logro tener éxito en lo que estoy buscando, ciertamente será un vehículo y una maquinaria que estará más allá de cualquier crítica". La Primera Guerra Mundial demoró la reali-

zación del sueño de Ettore. La fábrica de Molsheim debió acondicionarse para abastecer los requerimientos del ejército francés, y fue recién hacia el año 1924 cuando Bugatti estuvo en condiciones de revivir su deseo de producir su auto lujoso.



Después de la guerra, Bugatti reinició la producción de autos sport y de competición, los cuales iban a contribuir a aumentar la reputación de esta marca, destacándose en este período el modelo de carreras Type 35, en sus diferentes versiones.

El plan original de Bugatti respecto del auto lujoso, era el de fabricar alrededor de 25 ejemplares, que serían vendidos sin ninguna

publicidad, promoción o exhibiciones en salones. Simplemente a través de comentarios entre círculos exclusivos, lo cual implicaba que muy poca gente estaría calificada para adquirir uno de estos autos.

La situación económica de mediados de los años 20 era muy promisorio, lo cual llevó a Bugatti a pensar que podría vender tantos autos como construyera. Sin embargo, en muy pocos años, la era de las "voitures de grand lux" casi había terminado. El mundo estaba en el medio de una profunda depresión, y además Europa estaba ingresando en una época de gran agitación política que culminaría en la Segunda Guerra Mundial.

Pero además de lo antedicho, uno de los factores que iba a conducir a una rápida desaparición de la Royale era su precio. Se estimaba que el chasis costaría 14.000 dólares. Sin embargo, al momento de la venta los altos costos de fabricación y la devaluación del franco lo habían incrementado a 25.000. Si a esto se le suma el costo de una carrocería especial en el orden de los 30.000, se llegaba a la astronómica suma de 50.000 dólares. Como dato comparativo, con ese precio, se podían comprar tres Rolls-Royce, Duesenberg, o Minerva.

LOS DISTINTOS CHASIS (Y CARROCERIAS)

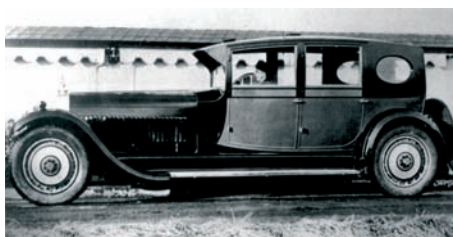
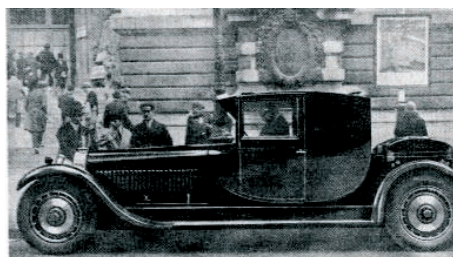
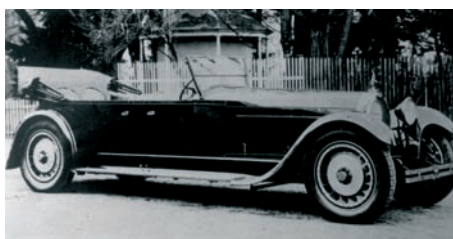
Durante la corta vida del Bugatti Royale (el último fue entregado en 1933), solamente fueron construidos seis o siete chasis. El número exacto nunca ha sido determinado, ya que el chasis original fue dañado en un accidente y la teoría que prevalece es que fue reconstruido sobre otro chasis más corto (de 168,3 pulgadas entre ejes), pero conservando el número original.

Sobre estos seis chasis fueron montadas por lo menos once carrocerías, de las cuales el prototipo original tuvo cinco a lo largo de su existencia. Un séptimo (u octavo) chasis fue armado por los hermanos Hans y Fritz Schlumpf después de un período de más de cinco años recolectando partes, matrices y otras piezas claves adquiridas directamente en la fábrica Bugatti de Molsheim

Chasis #41100 (Primer Chasis) – El Prototipo

Un Packard Touring de ocho pasajeros fue la primera carrocería sobre este chasis, y nunca quedó muy claro porque Bugatti eligió el Packard en lugar de diseñar una propia. Fue construido a fines de 1926, y llevaba un motor de 14.726 cc. Se trataba de una carrocería algo desproporcionada, cuyos guardabarros eran indicativos del estilo de mediados de los '20, y además contaba con paragolpes delanteros solamente.

En 1928 fue desmontada esta carrocería, y se colocó una nueva tipo coupé dos puertas. Conocida como Fiacre Coupé, conservaba los mismos guardabarros que la anterior. Si bien su diseño era más agradable que el Packard, la carrocería no guardaba proporción con el largo del chasis. Esta versión fue rápidamente sustituida por una nueva. En este caso se trató de un Sedan cuatro puertas que, aunque estaba más de acuerdo con la longitud del chasis, conservaba un diseño algo retrógrado. Se podría considerar como la versión Limusina de la Fiacre Coupé. Este modelo apareció en contadas ocasiones durante



acompañado por su esposa y uno de sus ingenieros de producción, tuvieron un serio accidente que no les produjo lesiones serias, pero dañó notoriamente el auto. Por esta razón, Jean Bugatti (por entonces de 21 o 22 años) diseñó una nueva carrocería, a la cual denominó Coupé Napoleón. Este auto ha causado muchas controversias a lo largo de los años. Si bien conserva el mismo número de chasis del prototipo original, la distancia entre ejes es más corta que en las cuatro versiones anteriores, lo cual podría llevar a suponer que se trata de un chasis diferente, que se hallaba en construcción al mismo tiempo del accidente. Esta carrocería ha sido descrita por algunos como la más majestuosa que haya sido diseñada para un automóvil. Comúnmente llamado "El Royale personal de Le Patron", estuvo en la familia hasta 1947, año del fallecimiento de Ettore Bugatti. Hoy se exhibe en el Museo Nacional del Automóvil de Mulhouse, Francia.

Chasis #41111 (Segundo Chasis)

Se trata del primer Bugatti Royale entregado a un cliente.

En 1931, el adinerado francés fabricante de ropa Armand Esders encargó a Bugatti un diseño exclusivo, a tal punto que debía carecer de luces delanteras ya que Esders no conducía de noche. Jean Bugatti respondió al desafío con un diseño notable, conocido como Esders Roadster, si bien el propio Jean lo denominó Runabout. Se trataba de un auto bajo, estilizado, que contaba con unos guardabarros fluidos ininterrumpidos a lo largo del mismo, lo cual le daba una gracia y una ligereza especiales a pesar del tamaño del vehículo. Este estilo de guardabarros se vería luego en el modelo Type 55.

Este diseño fue llevado a cabo por el afamado carrocerero Henri Binder de París en 1932, y el costo total fue de 55 mil dólares.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Motor

Tipo: 8 cilindros en línea. Válvulas a la cabeza.

Construcción: Monobloque de hierro fundido en una sola pieza con la tapa de cilindros.

Comando de válvulas: Tres por cilindro (dos de admisión y una de escape), operado por un árbol de levas, comandado a rodillos.

Cilindrada: 12.763 cc. (14.726 cc. en el prototipo).

Alimentación: Carburador Bugatti-Schebler de una boca.

Potencia máxima: 275 bhp a 3.000 rpm.

Velocidad máxima: +185 km/h.

Transmisión: Tres velocidades. Caja montada delante del diferencial.

Carrocería/Chasis: Carrocería de acero sobre pedido. Chasis con largueros en X.

Tren de rodaje

Dirección: Tornillo sin fin y sector.

Suspensión delantera: Eje rígido con elásticos semi elípticos y amortiguadores de fricción.

Suspensión trasera: Eje motor con doble juego de elásticos semi elípticos y amortiguadores de fricción adicionales.

Frenos: A campana delanteros y traseros, operados por cable.

Ruedas: De aluminio, 36 pulgadas de diámetro.

Neumáticos: Michelin, medida 6.75 x 36.

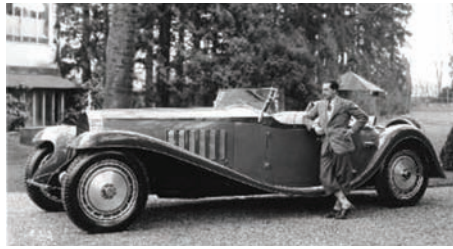
Medidas

Largo / ancho / alto: 570 / 200 / 162 centímetros.

(variables según las distintas carrocerías)

Distancia entre ejes: 431.8 centímetros.

Peso: Cerca de 3.175 kg.



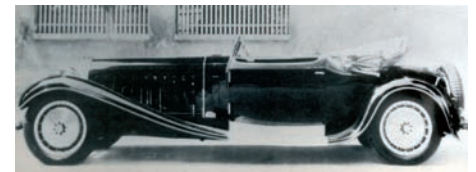
El auto tenía una configuración de tipo Roadster o Voiturette, con dos asientos más otros dos asientos ocultos. Aunque siempre fue fotografiado con la capota baja, se presume que contaba con la misma, y que por medio de un mecanismo ésta se ocultaba totalmente debajo de una tapa detrás de la cabina. La información sobre este auto es escasa, pero se estima que esta carrocería sobrevivió hasta 1939, cuando por alguna razón pasó a las manos del gobierno francés. Entonces, nuevamente se envió a Henri Binder para que diseñara una nueva carrocería, en este caso una limusina, que supuestamente iba a ser destinada al Rey Carol de Rumania, hecho que finalmente no ocurrió. Eso explica que el compartimiento de los pasajeros estuviera blindado y equipado con cristales antibalas.

Conocido como Coupé de Ville, después de la Segunda Guerra el auto estuvo en Inglaterra. Luego fue vendido a la Colección Harrah de Las Vegas, y finalmente en 1999, al adquirir los derechos de la marca Bugatti, la empresa Volkswagen compró el auto en la suma de 18 millones de marcos alemanes (alrededor de 14 millones de dólares), siendo el récord máximo de un auto adquirido en una subasta.

Chasis #41121 (Tercer Chasis)

Este chasis fue construido en 1930, y al mismo momento de su construcción, Bugatti recibió

una orden de compra del mismo por parte del médico obstetra alemán Dr. Josef Fuchs. Este chasis fue entregado en 1931, y se encargó una carrocería Cabriolet a la firma Ludwig Weinberger de Munich que fue finalizada al año siguiente. El auto fue trasladado a Trieste, y en 1934 a Shangai, para recalar finalmente en Estados Unidos en 1937. En el invierno de 1938 el motor se "agarró" y el auto quedó prácticamente abandonado en el fondo de un patio en Long Island hasta que en 1943 fue vendido a un desarmadero local. Entonces fue descubierto por Charles Cheyne, quien lo rescató de un seguro desguace y lo restauró por completo. Ahí fue donde el color original negro con guardas amarillas fue cambiado por blanco con guardas negras. A fines de 1958, el auto fue donado al Museo Henry Ford en Dearborn,



Michigan, donde actualmente reside, siendo la pieza más destacada de esta colección. En 1999 el auto fue sometido a una completa restauración, pintado en un tono ébano suave.

Chasis #41131 (Cuarto Chasis)

En 1932, el Capitán Cuthbert W. Foster adquirió este chasis, el cual fue enviado directamente a Inglaterra. Park Ward & Co. Ltd. fue el carrocerero elegido para diseñar esta gran limusina compartimentada para siete pasajeros. Se trata de un típico y convencio-



nal diseño británico, que tiene la particularidad de ser el único modelo Royale que cuenta con las ruedas de auxilio montadas sobre los guardabarros delanteros.

En 1933, cuando esta carrocería estuvo terminada, el mismo Jean Bugatti viajó a Inglaterra para entregar en persona el auto a Foster. Éste lo conservó hasta 1946, año en que fue adquirido por J. Lemon Burton, quien en 1957 a su vez se lo vendió al coleccionista de Bugatti John William Shakespeare de Illinois, Estados Unidos. En 1966, los hermanos Schlumpf le adquirieron la colección completa de casi 30 Bugattis, incluyendo esta Royale.

El auto hoy se exhibe en el Museo Nacional del Automóvil de Mulhouse, Francia.

Chasis #41141 (Quinto Chasis)

En 1931, Bugatti, entusiasmado por las ventas a Fuchs y a Esders, estaba decidido a penetrar en el muy sensible mercado británico. Para ello, comisionó al fino carrocerero Kellner de París (ver Ruedas Clásicas N° 2) para diseñar una gran limusina que debería ser la última palabra en buen gusto. Kellner, que contaba con una gran experiencia diseñando sobre los más finos chasis de ese



entonces, desde Hispano-Suiza hasta Duesenberg, le presentó a Bugatti varias propuestas. Finalmente se eligió una de ellas, una hermosa coupé de dos puertas para cuatro pasajeros, la cual iba a ser presentada en el Gran Palais Salon de París en octubre de 1931, y en el Olimpia Show de Londres en setiembre del año siguiente. En este último caso, se tra-

taba del auto más costoso de todos los que se exhibían, con un precio de 32.500 dólares. El auto no fue vendido y permaneció en la familia Bugatti hasta 1950, cuando el ex piloto y coleccionista Briggs Cunningham se la adquirió a Ebe, una de las hijas de Ettore.

En 1990, el auto fue vendido a la corporación Meitec de Japón, donde actualmente se encuentra.

Chasis #41150 (Sexto Chasis)

La historia de este auto es tal vez la más oscura de todos los Royale.

Si bien lleva el número más alto de chasis, muchas características del mismo muestran similitud con el chasis del prototipo original. Por ejemplo, los laterales del capot poseen rejillas de ventilación en lugar de postigos como en los modelos sucesivos. Además algunos detalles de la máscara de radiador son iguales a los del prototipo. El tipo de carrocería Double Berline (si bien el propio Bugatti lo denominó Berline d'Voyage) por cierto tiene un estilo bien antiguo, y es difícil de creer que tanto chasis como carrocería fueran construidos después de 1930. Según el libro Bugatti Royale: Le Reve Magnifique publicado por Kestler en 1933, el chasis es de 1929, y el cero en el número del mismo es a los efectos de identificarlo con el viejo estilo. Se cree que se trató de un segundo prototipo construido antes de la última versión de



carrocería del original. Este auto, que fue construido en la misma fábrica Bugatti de Molsheim, originalmente estaba pintado de

color amarillo oscuro, y llevaba el monograma personal de Bugatti en las puertas traseras. La carrocería tenía un compartimiento de pasajeros cubierto por un techo tipo "falso convertible" y el característico compás a cada lado. El puesto del conductor tenía un techo removible, muy común en la segunda mitad de los años 20.

Adquirido por Briggs Cunningham en 1950, fue luego propiedad de la Colección Harrah de Nevada. Pasó por varios coleccionistas americanos, siendo el último de ellos la Colección Blackhawk en California, hasta 1999, en que fue adquirido por Volkswagen.

Esders Roadster (réplica)

Se trata de un chasis que fue armado por los hermanos Hans y Fritz Schlumpf después de un período de más de cinco años recolectando partes, matrices y otras piezas claves adquiridas directamente en la fábrica Bugatti de Molsheim. En 1970, luego de realizar varias pruebas del chasis, se decidió recrear esta carrocería, y en los mismos talleres de Mulhouse se comenzó el trabajo, el cual estuvo culminado en 1986. Hoy este auto se exhibe en el Museo Nacional del Automóvil de Mulhouse, Francia.

Seis chasis, once carrocerías. Un séptimo chasis no confirmado. Un auto concebido para Reyes, sin embargo apenas tres de ellos pudieron ser vendidos a personas comunes aunque adineradas.

Afortunadamente, los seis ejemplares se conservan en perfecto estado, distribuidos en América, Europa y Asia. Además, y a modo de "Bonus Track", se ha recreado una séptima Royale con carrocería de Jean Bugatti. No es poca cosa. 🕒

Por: Hugo Semperena



La insignia del radiador. Otra obra maestra de Bugatti, pero en este caso de Rembrandt (1884-1916), hermano menor de Ettore. Escultura realizada originalmente en el año 1904.

En 1928, con muy leves modificaciones, fue fundida en plata para ser usada como insignia de este modelo, simbolizando la fuerza, combinada con la inteligencia.