

ESCULTURA RODANTE



EL MODELO 57 DE LA CASA DE MOLSHEIM CONSTITUYE LA OBRA CUMBRE DEL GENIAL JEAN BUGATTI, HIJO DE ETTORE. A SU VEZ ES EL MODELO DEL CUAL MÁS EJEMPLARES SE FABRICARON, LO CUAL NO

BUGATTI TYPE 57 "VENTOUX"

INVALIDA LA EXCELENCIA Y EXCLUSIVIDAD DE CADA UNO DE ELLOS. AQUÍ REPASAMOS LA HISTORIA DEL "T57", Y PRESENTAMOS EN VERDADERA PRIMICIA, UN EJEMPLAR RECIÉN LLEGADO A NUESTRO PAÍS, AUNQUE PODEMOS AVENTURAR QUE LO VEREMOS A MENUDO PARTICIPANDO EN ACTIVIDADES DE CLÁSICOS Y SPORT.

La década del 20 había significado para Bugatti la gran consagración, sobre todo en el aspecto deportivo, cuyos T35 (en todas sus versiones) y T37 ganaban carreras por todo el mundo. Además, numerosos modelos de turismo iban mostrando tendencias y conceptos característicos de la marca. En algunos de ellos, se vislumbraba el genio creador de Jean Bugatti, con diseños y detalles especiales que luego se volcarían a los trabajos posteriores.

Por su parte, desde 1926, Ettore Bugatti comenzó a elaborar lo él consideraba "el auto

de los reyes": el T41 "Royale" (ver RC N° 3), que marcaría un punto máximo de exclusividad. A partir de 1931, mientras Ettore se encontraba en París desarrollando trenes propulsados por los grandes motores T41, Jean quedaba al frente del proceso de diseño y fabricación, y comenzaba a madurar la idea del



más conceptual y perfeccionado modelo de la marca que sería el T57, el producto de turismo más exitoso de la historia de la marca, del cual se fabricaron poco menos de 700 ejemplares, sobre una producción total de la fábrica de alrededor de 8.000 unidades. En 1933, Jean junto con sus colaboradores realizaron el primer prototipo (chasis #57000), el cual llevaba un motor de 2.864 cc y suspensión delantera independiente, toda una novedad para la marca, que contrariaba en sentido técnico al conservador criterio del patrón Ettore, quien no aceptando este brusco cambio, obligó al equipo de trabajo a volver al tradicional eje rígido curvado Bugatti. Este novedoso prototipo, calzaba ruedas de aleación del T46, y lucía además una carrocería tipo berlina poco convencional, inclusive con un radiador atípico, en comparación a la tradicional máscara en forma de herradura. Ese auto realizó algunas pruebas en Suiza a principios de 1934, y luego desapareció, siendo seguramente destruido.

PRESENTACIÓN OFICIAL

En el Salón de París de 1933 se presenta ya al gran público el nuevo y definitivo modelo T57, con el motor ocho cilindros de 3.257 cc derivado del T49, pero ahora con doble árbol de levas a la cabeza. Los frenos eran mecánicos (pasarían a ser hidráulicos a partir de 1938) y la máscara en forma de herradura, tan tradicional de Bugatti.

La presentación de París incluyó dos variantes de carrocería: una berlina cuatro puertas denominada "Galibier", y un cabriolet cuatro plazas llamado "Stelvio".

Se inauguraba con estas denominaciones, la tradición de homenajear con el nombre de cada modelo de carrocería, a los sectores más famosos de los Alpes (el Col du Galibier es un paso de 2.646 m, en la región de Provenza al sur de Francia y muy conocido por ser el punto más alto por donde pasa el Tour de France).

Las primeras carrocerías de los Galibier, mostraban sin embargo un estilo deportivo, al ocultar la puerta trasera (sin manija de apertura visible), la cual se abría desde adentro y en forma "suicida", mostrando la ausencia del parante central, permitiendo de esta forma un cómodo acceso a las plazas traseras, con una apariencia de coach o sedan dos puertas. A los costados del capot, lucía una serie de rejillas verticales largas, y según los diseños tradicionales de principio de los treinta, las líneas generales lucían un tanto cuadradas, aunque podía mitigarse estéticamente con las combinaciones de pintura "cortando" a nivel de la puerta, con un dibujo redondeado en semi-elipse, muy en boga por entonces. El chasis #57001 fue el primer Galibier de serie, presentado en octubre de 1933 y vendido recién en 1935, porque estuvo retenido para demostración, mientras que el chasis #57837 fue el último Galibier, vendido en agosto de 1939.

Como ya se señaló antes, en el mismo Salón se presentó simultáneamente un cabriolet cuatro plazas ("Drophead" según los ingleses), que se denominó Stelvio (chasis #57109), en honor al paso italiano fronterizo de los Alpes Ítalo-Suizos (2.757 m) en la zona del Tirol. El chasis #57840 fue el último Stelvio y también el último T57 que se fabricó, vendido en 1939.

Las carrocerías de los Galibier se construían en la misma fábrica Bugatti de Molsheim, mientras que las de los Stelvio eran realizadas por una cuestión de capacidad de trabajo por Gangloff de Colmar, la cual a su vez tenía diseños propios (tanto para Bugatti como para otras marcas), carrozando chasis desnudos que adquirirían los clientes sin carrozar, y que llevaban tanto a Gangloff como a otros afamados carroceros de la época, para montar una carrocería muchas veces sugerida por ellos mismos.

En el tablero de dibujo comenzaban a delinearse otras audaces carrocerías, de soberbia elegancia, debidas a la mano de Jean Bugatti y del diseñador Joseph Walter, entre ellas la



ESCULTURA RODANTE

muy elegante coupé dos plazas que se denominaría Atalante, y la que nos ocupa en especial, así como también cambios en el chasis, los cuales se preparaban para su lanzamiento en el próximo Salón de París de 1934.

APARECE EL VENTOUX

En esa muestra se presenta entonces una versión coach, es decir una berlina de dos puertas y cuatro plazas, que es denominada "Ventoux", esta vez homenajeando al monte del mismo nombre (1.912 m), en la región de Provenza y también en la ruta del Tour de France.

Según lo aclaraba el catálogo oficial Bugatti de 1934, también los Ventoux eran carrozados en Molsheim. El chasis #57113 fue el primero, presentado en 1934, mientras que el chasis #57776 fue el último Ventoux, vendido en diciembre de 1938.

Además del lanzamiento de este modelo, en el mismo salón se exhibió el aún más deportivo Roadster denominado "Grand Raid", sobre el chasis #57221. Con este coche, al año siguiente el gran piloto Robert Benoist correría en los circuitos de Los Vosgues y de Chevigny.

Para 1935 las diversas variantes del modelo T57 tienen un buen ritmo de ventas y se aprecian ligeras modificaciones de diseño en las carrocerías, estilizándose más el guardabarros trasero y el baúl. En el capot aparecen elegantes dobles o triples hileras de rejillas y muchas carrocerías lucen vistosas tapas en las ruedas traseras, que mejoran y estilizan la línea.

El 18 de mayo de 1935 se completa la serie con la presentación del chasis #57252 vesti-

do con una carrocería tipo coupé de dos plazas, baja y elegantemente estilizada, de largo capot y cola corta de gran armonía estética, que daban al conjunto un aire de suprema elegancia y al que se denominó "Atalante", apartándose de los nombres de picos o pasos de los Alpes, para acercarse a la mitología griega en la figura de una heroína, o bien de los atlantes (titanes que sostienen la Tierra) o incluso para otros, un homenaje a un film francés onírico y fantasioso sobre el amor, estrenado en 1934: "L'Atalante".

Este modelo en su primera serie, conservaba el radiador en forma de herradura con la máscara plana y con "rejillas climáticas", con paragolpes de hoja simple, doble o bien sin ellos, los faros altos a ambos lados del radiador y el capot con varias hileras de rejillas cortas, en contraposición del estilo de los primeros Galibier, Stelvio y Ventoux, que traían rejillas largas en una sola hilera paralela a los costados del capot o en varios grupos. Las ruedas podían ser tanto de disco como de rayos, e indistintamente llevaban o no tapas en las ruedas posteriores. La cola de estos Atalante era corta y redonda, sin auxilio expuesto sobre el baúl como en versiones carrozadas fuera de fábrica, lo que generaba una sensación de capot aún más largo y adelantándonos un poco en el relato, servirá para diferenciar estos modelos salidos directamente de fábrica, de otros parecidos pero debidos a otros carroceros independientes. De los 48 Atalante producidos, 17 fueron diseñados en Molsheim. El chasis #57788 fue el último Atalante de fabri-





RIPRENDI IL TUO CLIMA
40
41

ESCULTURA RODANTE

ca, vendido en noviembre 1938. A su vez, el chasis #57818 fue el último Atalante Gangloff, vendido en mayo 1939.

Vale comentar aquí, que en ciertos casos se decidió reenumerar algunos chasis, lo que explica que aparezcan números bajos en años subsiguientes. También ocurrió que otros modelos fueron recarrozados como Atalante, y a su vez éste reconvertido como Ventoux o Stelvio.

MÁS CAMBIOS Y MÁS MODELOS

Pese a estos cambios y mejoras de un año a otro, para 1936 vendría una completa renovación en el modelo, con un nuevo chasis y con él nuevas derivaciones, en lo que se considera la segunda serie del T57.

Estas novedades se revelaron en el Salón de París de 1935, cuando se presentó el chasis denominado T57 S, el cual estaba alivianado, bajado y acortado a 298 cm, respecto de los 330 cm del T57 convencional, vestido con una carrocería torpedo de competición (proyecto N° 1075). Simultáneamente con esta presentación, se exhibió un extraordinario coupé aerodinámico (proyecto N° 1076), aunque con el chasis 57 convencional (y éste a su vez algo acortado de sus primitivos 330 cm) al que se denominó "Coupé Special" (chasis #57331) y más adelante se apodó "Aerolithe" (aerolito), nombre que sin embargo nunca apareció oficialmente en

catálogo, aunque se consagró con su uso y con el tiempo. Este último prototipo, causó enorme sensación por sus formas audaces e innovadoras, nunca vistas antes y a tono con los nuevos conceptos aerodinámicos, que dejaron boquiabiertos a todos quienes observaban sus tan personales formas y los "remaches a la vista" de su original construcción, y sería el que posteriormente diera origen a la pequeña y tan exclusiva serie de los llamados "Atlantic" (ver RC N° 15).

Los modelos 57 S que incorporaban este nuevo chasis, más corto y liviano, para responder al concepto deportivo con que había sido concebido, se distinguían externamente por incorporar un nuevo radiador con máscara en "V" y elegante forma de corazón. Con este diseño se lanzaba conceptualmente una versión "sport" (S), como variante deportiva del ya afirmado T57.

Solamente 42 ejemplares del modelo 57 recibieron este chasis S, para denominarse entonces T57 S, los cuales fueron mayoritariamente destinados a los Atalante, a los coupés aerodinámicos derivados del "Aerolithe" (Atlantic), y a algunos otros chasis que serían "vestidos" fuera de fábrica, con carrocerías salidas del tablero de varios de los más afamados carroceros de la época, como Corsica, Letourneur Et Marchand, Graber, Van den Plas, Worblaufen, Tüscher, Henri Chapron, Ficoni Et Falaschi, Saoutchik, Van Vooren,

James Young, e incluso el mismo Gangloff realizando carrocerías especiales.

Con esta tendencia, casi no se encuentran chasis 57 S, entre los modelos Galibier, Stelvio o Ventoux.

Desde el punto de vista técnico, los motores y la mecánica seguían teniendo las singulares características con que se habían presentado: motor de ocho cilindros en línea (cabezas hemisféricas), montado sobre amortiguadores de caucho (recién en las series finales), de ubicación delantera en posición longitudinal, doble árbol de levas en cabeza, dos válvulas por cilindro; con una cilindrada de 3.257 cc (diámetro y carrera 72 x 100 mm), compresión 8,5:1 y una potencia de 170 HP en los T57 y T57 S a 5.000 rpm, llegando a 200 HP en las versiones con compresor T57 C y SC (esta última aparecida en 1937), a un régimen de 5.500 rpm; pudiendo orillar los 210 HP en las versiones que se usaron para Le Mans (T57 G). El orden de encendido del motor era: 1-6-2-5-8-3-7-4, y se alimentaba normalmente con un carburador Stromberg, que desde 1936 había reemplazado al carburador Bugatti (Schebler) de la primera serie, y en algunos casos como vimos con el agregado de un compresor.

La transmisión era por cardán a las ruedas traseras y estaba equipado con una caja mecánica de cuatro marchas y retroceso, aunque en las últimas unidades de pogue-



ESCULTURA RODANTE

rra, algunos autos salieron con la caja automática eléctrica "Cotal".

Las suspensiones eran semiindependientes adelante y a eje rígido en las ruedas posteriores (los amortiguadores telescópicos Allinquant se comenzaron a utilizar a partir de la tercera serie en 1938); mientras que la dirección era a rodillo y tornillo sin fin. Los frenos presentaban tambores de 381 mm adelante y atrás, siendo a cable hasta 1938, cuando pasaron a ser hidráulicos (Lockheed). Las medidas de las ruedas eran: 550x18 en los T57 y 600x18 (algunos hasta 650x18) en los T57 S y T57 SC. Ambas trochas medían 1.349 mm, y el peso promedio estaba en el orden de 950 kg, variando obviamente según las carrocerías (hasta 1.100 kg), las que podían ser tanto de aluminio como de chapa de acero, según preferencia del carrocerero, pero en general todas sobre bastidor de madera, siendo la de fresno la más utilizada.

Con estas características, un Bugatti T57 podía superar los 160 Km/h, pero un T57 SC (con chasis corto, carrocería liviana y compresor), llegaba a alcanzar los 200 Km/h, con una aceleración de 0 a 100 Km/h en 10 segundos; prestaciones realmente extraordinarias para la época, que lo convertía en uno de los autos de serie más rápidos del mundo de preguerra, con guarismos comparables a autos de gran turismo mucho más modernos. Para 1936, el T57 ya era el único modelo Bugatti en producción y por ende también el único presente en catálogo. En ese mismo año

comenzaron a verse diversos Atalante con el chasis S y la máscara en V, aunque todavía con las faros altos a los lados de la parrilla, pero aún sin formar cuerpo con los guardabarros delanteros, como se verá en la última serie. Simultáneamente, se iban modernizando y estilizando aún más las líneas de los restantes modelos (Galibier, Stelvio y Ventoux).

Para el Salón de París de ese año, apareció otro audaz diseño deportivo (proyecto N° 1082), producto de la notable influencia estilística de Jean Bugatti. Se lo presentaba en la forma de un torpedo especial roadster (chasis #57385), con los guardabarros delanteros carenando totalmente las ruedas, por lo que, separados de la carrocería, podían girar simultáneamente con la dirección, con lo que acompañaban el sentido de giro de las ruedas. Naturalmente, este auto exhibía la máscara en "V" acorazonada, típica de los 57 S. Al estilo de las "barchettas" de la posguerra (realizadas casi exclusivamente para competición), carecía de capota de fábrica. Este particular y extraño diseño, fue exhibido como un "auto de demostración" (show car), con el criterio con que se exhiben los concept cars en los salones actuales.

En el Salón de Ginebra de 1937, se presentó este mismo vehículo modificado, cambiando sus tan personales guardabarros por otros más convencionales, mejorando su elegancia con una apariencia más racional, pero manteniendo su aire deportivo y "náutico", con su lanzado parabrisas en "V". El auto así

transformado, fue adquirido en 1938 por el afamado pintor André Derain y en 1953, nuevamente carrozado al ser adquirido por Henri Faure de Lyon, pero esta vez, como un sport roadster aún más convencional, según un diseño moderno de Tunesi, interpretado y fabricado por el reconocido carrocerero Ghia. A fines de 1936 y principios de 1937 comenzaron a venderse modelos de Atalante T57 S con el nuevo chasis, mostrando entonces líneas algo más bajas y cortas. La elegancia se acentuaba con la ahora clásica rejilla en "corazón" en forma de "V" y los faros algo más alejados de la parrilla, un poco más bajos y ya más próximos al guardabarros, dando lugar a elegantísimas carrocerías muy bien decoradas, con acertadas combinaciones de color.

MÚLTIPLES OPCIONES Y ÉXITOS DEPORTIVOS

En su catálogo de octubre de 1936, Bugatti ofrecía cuatro niveles de deportividad para optar:

Turismo: Chasis T57 (62.000 Francos), y opción de cuatro carrocerías: Berlina Galibier (83.000 Fr), Coach Ventoux (82.000 Fr), Cabriolet Stelvio (85.000 Fr) y Coupé Atalante (87.000 Fr).

Gran Turismo: Solo chasis 57 C, es decir dotado de compresor (76.000 Fr).

Sport: Chasis 57 S (80.000 Fr), y posibilidad de carrocerías Roadster (103.000 Fr), Coupé Atalante (109.000 Fr) y Coupé Aerodinámica "Conduite" Atlantic (117.000 Fr).

Grand Sport: Solo chasis 57 SC, o sea chasis corto, equipado con compresor (95.000 Fr).

De esta forma, se iba definiendo toda la gama de carrocerías ofrecidas por la firma, con la



excepción de un convertible (en versiones cabriolet o roadster) que recién fue lanzado a fines de 1938. Este largo y elegante dos plazas, del que se hicieron apenas cinco o seis ejemplares, apareció con el chasis #57710 (vendido en octubre de ese año), el cual y volviendo a la costumbre de Bugatti de homenajear a las elevaciones de los Alpes, se denominó Aravis, precisamente en honor al Macizo de este nombre, además renombrada estación de esquí, ubicada en la Alta Saboya, en la región los Alpes Franceses. El último Aravis fue el chasis #57768, vendido en enero de 1939.

No podemos finalizar esta reseña sobre el modelo 57 sin referirnos a las versiones netamente de competición.

En 1936 se construyó sobre un chasis 57 una carrocería tipo "tanque" muy aerodinámica, denominada "57 G", sobre el cual descolló el francés Jean Pierre Wimille, ganando junto con Raymond Sommer el GP de Francia de ese año celebrado en Montlhéry, las 24 Horas de Le Mans del año siguiente acompañado por Robert Benoist, y nuevamente Le Mans en 1939, en este caso secundado por Pierre Veyron y denominado 57 C por estar equipado con compresor; y además obteniendo varios records internacionales en la categoría entre 3 y 5 litros.

Precisamente en uno de estos autos encontraría la muerte Jean Bugatti en agosto de 1939, cuando probando en las afueras de la fábrica realizó una mala maniobra tratando de esquivar a un ciclista ebrio. Días más tarde, se iniciaba la Segunda Guerra Mundial.

EL AUTO DE ESTA NOTA

El bellissimo ejemplar que presentamos en esta oportunidad es un "Ventoux" de 1935, chasis #57315, por lo tanto correspondiente a la primera serie del modelo 57.

Hace poco más de dos meses que llegó a nuestro país, y al momento de lanzar esta edición, se presentaba en sociedad nada menos que en Autoclásica, por lo cual, amigos lectores, ustedes lo tienen en primicia.

Fue vendido 0 Km en Francia, y residió en ese país hasta fines de los 90, cuando fue adquirido por un coleccionista holandés que lo sometió a una completa restauración, recuperando su color original "RAF Blue", luego de haber lucido en algún período pintado de negro.

Nos comenta su actual propietario, que a juzgar por la originalidad que presenta el auto en todos sus aspectos, lo cual fue muy tenido en cuenta al momento de su adquisición, podría haberse conservado sin restaurar y haber sido firme candidato a un "Preservation Award" en cualquier certamen internacional. Sin embargo, vale destacar que hace una década atrás, un auto en este estado representaba un excelente proyecto de restauración, y no se reconocía tanto su conservación en "estado de gracia".

De todos modos, como podemos apreciar en las imágenes, la calidad de su restauración es notable, lo cual resalta sus muy particulares líneas, en especial la continuidad del parabrisas al techo con esa curva suave. Sobre este detalle, podemos acotar que esta particular resolución de diseño tiene su primer antecede-

dente en un T46 "Streamlined Coupe", obra de Jean Bugatti, luego perfeccionado en el T50 Coupé Profilée, destacando en el catálogo del modelo este aspecto aerodinámico no solo como algo estilístico, sino una real mejora de performance gracias a la penetración y menor resistencia al viento.

Observando el auto de perfil, casi podemos hablar de tres estilos y períodos perfectamente diferenciados: En su parte delantera, hasta el torpedo, descubrimos un clásico vintage, donde apenas su guardabarros delantero bordeando las ruedas demuestra que estamos promediando los años 30. La parte central, bien lanzada, y de líneas casi filosas, nos trasladan varios años más adelante, incluso con alguna similitud de diseños contemporáneos.

Finalmente, la parte trasera, es casi de principios del Siglo XX, con ese estilo "Fiacre" que tiene bastante más de carruaje que de automóvil.

Y esto es precisamente lo que hace a los Bugatti autos especiales, únicos.

Tal vez si uno los compara con autos de su misma época, puedan parecer hasta obsoletos en algún sentido, o bien de ultra avanzada en otro. Sin embargo, en cada uno de sus detalles, desde las ruedas hasta el motor, desde las líneas de la carrocería hasta el sobrio interior, se ve la obra de un genio, o mejor dicho de dos genios, Ettore y Jean Bugatti, quienes además de su capacidad técnica, con su aporte han convertido a cada uno de sus productos en verdaderas esculturas rodantes.

