



ZUR BILDERGALERIE ▶

MEHR GRANDEZZA!



KAUFBERATUNG: DIE NEUESTEN ARTIKEL

- Ferrari Mondial Quattrovalvole - Rasanter Romantiker
- Rover Vitesse (SD1) - British Bulldog
- Simca Vedette Chambord - Französischer Ford
- Mercedes 420 SE (W 126) - Stuttgarter Stilikone
- Tatra T613 - Tschechischer Technokrat
- Kaufberatung: Alle Beiträge im Überblick

KLASSIK

Bugatti Type 41 Royale — 12.07.2012

# Mehr Grandezza!

Der Superlativ von Auto heißt Royale. Ettore Bugatti wollte mit diesem gewaltigen Wagen 1926 die Welt aus den Angeln heben. Es hatte mehr Luxus, mehr Leistung, mehr Größe, mehr Exklusivität als alles zuvor.

## HESS Fahrzeuglogistik

hess-fahrzeuglogistik.de

Transport von Fahrzeugen aller Art innerhalb Europa



Sie ziehen in Erwägung, einen Royale zu kaufen – nein, keinen Kir Royal, keine Royal Enfield, kein 007-Video Casino Royale und auch keinen Hamburger Royal TS –, sondern das royalste aller Autos? Dann haben wir eine schlechte Nachricht: Es wurden nur sechs Bugatti Type 41 Royale gebaut. Die gute aber lautet: Sie existieren noch alle. Dennoch ist der Begriff "Marktlage" auf unserer Info-Seite zugegebenermaßen etwas irritierend. Die Chance, einen bei mobile.de zu finden, ist gleich Null. Nur zwei von ihnen sind in Privathand. Sie wären die Einzigen, die überhaupt zum Kauf infrage kämen. Wenn Sie also tatsächlich liquide genug sein sollten, können Sie den beiden Kandidaten natürlich Ihre Visitenkarte hinterlassen. Die werden auf den Stapel gelegt, und vielleicht klingelt irgendwann das Telefon: "Hey, der olle Buggy soll weg, was wäre Ihr Gebot?"

### Giganten der Automobilgeschichte

Bentley Turbo R	Cadillac Serien 62 Sedan	Citroën DS 21 Présidentielle
Imperial Custom Four-Door	Mercedes 600 Pullman	Stutz IV-Porte

Zur Orientierung: Ein Bugatti 57 SC Atlantic ging 2010 für 20 Millionen Euro über den Auktionstisch. Das wäre so die Größenordnung der Royale. Der erste entstand 1926 und wurde bis 1931 fünfmal neu eingekleidet, zuletzt als Coupé Napoléon (steht in der Cité de l'Automobile, Musée Nationale, Collection Schlumpf in Mulhouse). Er trägt die Fahrgestellnummer 41100, wobei die 41 für den Royale steht. Es war Ettore Bugattis Privatwagen, zu sehen auf unseren Fotos. Der Patron der Firma im elsässischen Molsheim, ein kleiner, gewitzter Italiener mit großem Ingenieurtalent und Faible für Ästhetik, manche nennen ihn ein Genie, hatte in den 1920er-Jahren mit seinen Renn- und Sportwagen enormen Erfolg. Seine Autos waren so angesagt wie heute die von Ferrari vielleicht. Das mag Ettore ein bisschen zu Kopf gestiegen sein, denn er träumte bald davon, das beste Auto der Welt zu bauen, das heißt: das größte, komfortabelste, leiseste, schnellste und teuerste. Damals war Hispano-Suiza der Platzhirsch der High Society, knapp vor Rolls-Royce, Isotta Fraschini oder Duesenberg. Bugatti wollte noch eins draufsetzen. Er konstruierte einen knapp 15 Liter großen Reihenachtzylinder mit obenliegender Nockenwelle, bei dem Motorblock und -kopf ein monolithisches Ganzes bildeten. Als Leistung wurden 300 PS geschätzt, als Höchstgeschwindigkeit 200 km/h! Und das 1926!



Bekanntester Royale ist das "Coupé Napoléon", Chauffeur im Freien, Herrschaft im Plüschsalon.

© Bernhard Canonne

### Auf die harte Tour: Mille Miglia im Bugatti 35

Der Radstand des hochbeinigen Wagens betrug 4,53 Meter, so lang wie die Mercedes C-Klasse heute. Nach dem privaten Prototyp verkleinerte Bugatti aber den Hubraum auf 12763 Kubik (macht 1,6 Liter pro Zylinder!) und verkürzte den Abstand der Räder auf 4,30 Meter. Die Länge des Wagens betrug je nach Karosserie trotzdem sechs bis sechseinhalb Meter, das Gewicht gut drei Tonnen. Als Gag pflanzte Ettore die Elefantenskulptur seines bildhauenden Bruders Rembrandt auf den Kühler, um die Rolls-Royce-"Emily" zu persiflieren. Der Tank





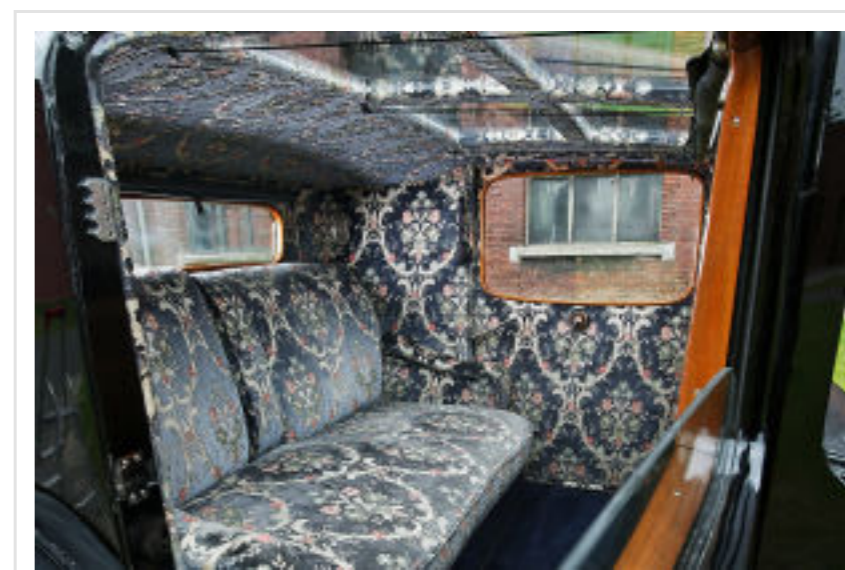
Das Lenkrad so groß, als wär's eine Jacht, damit auch Damen klarkamen. Die Blechtröte rechts unten ist die Gegensprechanlage nach hinten.

© Bernhard Canonne

fasste übrigens 190 Liter, es ist von einem Verbrauch zwischen 30 und 50 Litern die Rede. Der Royale war in allen Belangen ein Auto der Superlative, auch bei der Erfolglosigkeit, denn niemand wollte das teure Monstrum kaufen. Schon gar keine Könige, für die er eigentlich gedacht war. Da der erste Interessent König Alfons XIII. von Spanien war, nannte Bugatti den Wagen überhaupt Royale. Doch Alfons musste 1931 ins Exil gehen. Zuvor hatte bereits die Weltwirtschaftskrise überschüssiges Geld vernichtet. Erster Kunde für den 41er wurde 1931 Armand Esders, ein Pariser Prêt-à-porter-Mode-Tycoon. Er ließ sich auf Chassis 111 eine schnittige Karosserie von Ettore's designbegabtem Sohn Jean entwerfen, die nach dem Verkauf des Wagens drei Jahre später leider entsorgt wurde, denn der neue Halter wollte eine geschlossene Karosserie des Pariser Studios Binder haben. Der Wagen gehört heute der VW-Tochter Bugatti.

## Amerikas schrägstes Auto: Mohs Ostentatiene Opera Sedan

Zweiter Kunde war der reiche Nürnberger Gynäkologe Dr. Josef Fuchs. Er bekam den Roadster (Chassis 121) 1932 mit hinreißender Weinberger-Karosserie (München). Was damals in Deutschland los war, ist hinlänglich bekannt. Fuchs, ein Hobbyrennfahrer, -pilot und -pianist, machte sich mit dem protzigen [Wagen](#) keine Freunde. Zudem untersagten ihm die Nazis seine Behandlungsmethoden. Obgleich vermutlich kein Jude, verließ er das unruhige Deutschland Richtung Schweiz, schiffte sich über Triest nach Shanghai ein und zog samt Royale weiter nach New York. Dort untersagten ihm die Behörden das lukrative Praktizieren, er bekam Geldschwierigkeiten. In einem strengen Kriegswinter knackte der Frost dem unter einer Plane hausenden Royale seinen schönen Motor, schließlich landete der Wagen bei einem Schrotthändler. Ein GM-Manager fand ihn, restaurierte ihn mäßig originalgetreu und schenkte ihn nach jahrelanger Benutzung dem Henry [Ford](#) Museum in Dearborn, wo er noch genauso zu besichtigen ist. Die Story von Nummer 131 ist einfach: britischer Gentleman, Park-Ward-Karosserie, jetzt im Museum Mulhouse. Dagegen hat 141 mit Kellner-Coupé-Karosserie eine Reise um die Welt hinter sich. Der Amerikaner Briggs Cunningham schwatzte ihn kurz nach dem Krieg der Bugatti-Tochter L'Ébé für ein paar Dollar plus US-Kühlschränke ab, die ihr offenbar wichtig waren. Der Wagen kam nach Amerika, dann Japan, dann in die Schweiz, und jetzt wird er in Spanien oder Venezuela bei einem Privatmann vermutet. Bleibt Nummer 150, eine steife "Berline de Voyage", deren Historie alle Warnlampen beim Gebrauchtwagenkauf blinken lässt. Acht Vorbesitzer, alle in den USA, jetzt unter koreanischer Obhut bei Lee Kun Hee, dem wegen Steuerdelikten vorbestraften Ex- Chef von Samsung, der sein Auto aber in der Blackhawk Collection bei San Francisco parkt.



Eigentlich war die Kabine braun tapeziert. Doch Fritz Schlumpf, der spätere Besitzer, stellte Luxusstoffe her. Deren pompöser Stil wurde lange belächelt, gilt aber heute wieder als chic.

© Bernhard Canonne

## Technische Daten



Ein Monument von Motor: 1,4 Meter lang, Zylinderkopf und Block aus einem Stück, knapp 13 Liter Hubraum, etwa 300 PS.

© Bernhard Canonne

**Bugatti Type 41** Royale Motor: Reihenachtzylindermotor vorn längs • eine obenliegende Nockenwelle, durch Königswelle angetrieben, drei Ventile pro Zylinder • ein Schebler-Doppelvergaser • Doppelzündung • Hubraum 12.763 ccm • Leistung 220 kW (300 PS) bei 3000/min • max. Drehmoment k. A. • Antrieb/Fahrwerk: Dreigang- Schaltgetriebe an der Hinterachse • Hinterradantrieb • Starrachsen, vorn an Halbelliptikblattfedern, hinten an je zwei Viertelleiptikblattfedern • Schnecken-Rollen-Lenkung • seilzugbetätigte Trommelbremsen • Reifen 5,0 x 24 • Kastenrahmen mit aufgesetzter Karosserie. Maße: Radstand 4300 mm • L/B/H 6200/2000/2000 mm • Leergewicht 3000 kg. • Spitze ca. 200 km/h • Verbrauch bis 50 l/100 km • Neupreis: 100.000 Reichsmark für das Fahrgestell (1932).

## Historie

Schon 1913 träumte der 32-jährige Ettore Bugatti von einer Über-Limousine für Kaiser und Könige, doch erst 1926 konnte er das Projekt Royale starten. Zunächst zum Testen mit Packard-Karosserie. Es folgte ein seltsamer Fiaker-Aufbau, dann ein viertüriger Fiaker, schließlich ein Weymann-Aufbau. Mit dem gewann Bugatti 1929 den Concours d'Élégance in [Paris](#). Doch auf einer [Fahrt](#) von Paris nach Hause schloß EB am Steuer ein, und der Wagen war hin. Jean, sein 21-jähriger Sohn, entwarf die heutige Coupé-Napoléon-Karosserie. Trotz aller Anstrengungen konnte der Patron zunächst keinen Wagen verkaufen. Nur drei fanden tatsächlich zahlende Kunden, die anderen drei blieben in der Familie. Nach dem Tod des Chefs 1947 verkaufte die Tochter 1950 zwei zum Spottpreis in die USA.

## Plus/Minus

Mehr Fahrzeug-Ikone geht nicht. Der Type 41 Royale ist das Nonplusultra im weiten Biotop der Automobillandschaft. Schon deswegen sollte der ernsthafte Sammler einen in der Garage haben. Da werden wir preisbedingt aber nicht dazu gehören, denn er kostet auch fast so viel

wie die Mona Lisa. Jedoch soll sich das sechs Meter lange Schiff ziemlich einfach fahren lassen, auch wenn seine Kernkompetenz im Herumstehen liegt. Bei Tempo zehn in den zweiten Gang schalten (links oben), der reicht bis 150, den Dritten (links unten) kann man getrost vergessen, denn über 120, nein, das gehört sich nicht. Die Betriebskosten sind hoch, bis zu 50 Liter können es auf 100 Kilometer sein. Immerhin: Er hat einen 190-Liter-Tank. Der robuste Motor fasst zudem 14 Liter Öl und 48 Liter Wasser.



Als Gag pflanzte Ettore eine Elefantenskulptur auf den Kühler, um die Rolls-Royce-"Emily" zu persiflieren.

© Bernhard Canonne

## Ersatzteile

Der Royale-Besitzer wird kaum welche brauchen, denn so ein Auto steht in der Regel nur herum. Wenn trotzdem mal etwas kaputtgehen sollte, ist das Automuseum in Mulhouse die erste Kontaktadresse. Hier kennt man sich mit Bugatti bestens aus, zudem hatten die Gründer der Sammlung, die Gebrüder Schlumpf, einst alle übrig gebliebenen Teile und Werkzeuge von Bugatti aufgekauft. Problematisch sind beim Royale aber die vielen Aluminium-Bauteile, denn das Material war noch nicht so legiert, dass es ewig haltbar ist. So gab es bereits Probleme mit porös gewordenem Alu-Guss, und in der Folge Undichtigkeiten. Das Museum forscht derzeit an metallurgischen Lösungen.

## Marktlage

Die Rubrik Marktlage ist hier fehl am Platze, wobei es eigentlich wörtlich zutrifft: Der Markt liegt, am Boden nämlich. Royales werden nicht gehandelt oder vielleicht alle Jubeljahre mal, die so heißen, weil dann die reichen Bugatti-Liebhaber jubeln. Es sind ja nur sechs Stück gebaut worden. Allerdings hat sogar das Automobilmuseum in Mulhouse einen nachgebaut (den Esders Roadster), weitgehend mit Originalteilen aus dem Bugatti-Fundus. Auch im Technikmuseum Sinsheim und der Donington Grand Prix Collection stehen Repliken. Außerdem baute 1976 der Schweizer Franco Sbarro einen ziemlich gelungenen Royale nach, mit zwei Rover- Achtzylindertriebwerken. Weniger überzeugend sind die von 1974 bis 85 hergestellten Panther de Ville auf Jaguar-Basis, die nur vage an das Original erinnern. 60 Stück wurden in Handarbeit gebaut.

## Empfehlung

Da ein Royale ja unerreichbar ist, raten wir zu einem anderen, weniger königlichen Bugatti. So ab 100.000 Euro haben Sie solch ein blaues Wunder zu Hause in der Garage stehen. Ansonsten machen Sie es wie wir: Königlich leben und die sechs Auto-Kostbarkeiten anderen überlassen. Wir gucken gern zu und freuen uns, wenn wir mal einen im Museum zu Gesicht bekommen.

**Autor: Bernhard Schmidt**

**Fotos: Bernhard Canonne**

Occasioni  
Auto Usate  
in automobile.it

**Sie suchen weitere Artikel?**

Ampia Scelta di  
Auto Usate e  
Km 0. Scopri le  
Offerte di  
automobile.it



Suchbegriff oder Inserats-ID eingeben



**SUCHEN**



Quattroruote.  
it

quattroruote.it

Listini, Prove su  
Strada e Foto.  
Scopri le Novità  
del Mondo  
Auto.









X Schließen



GO FUN  
YOURSELF

DER N

Anzeige