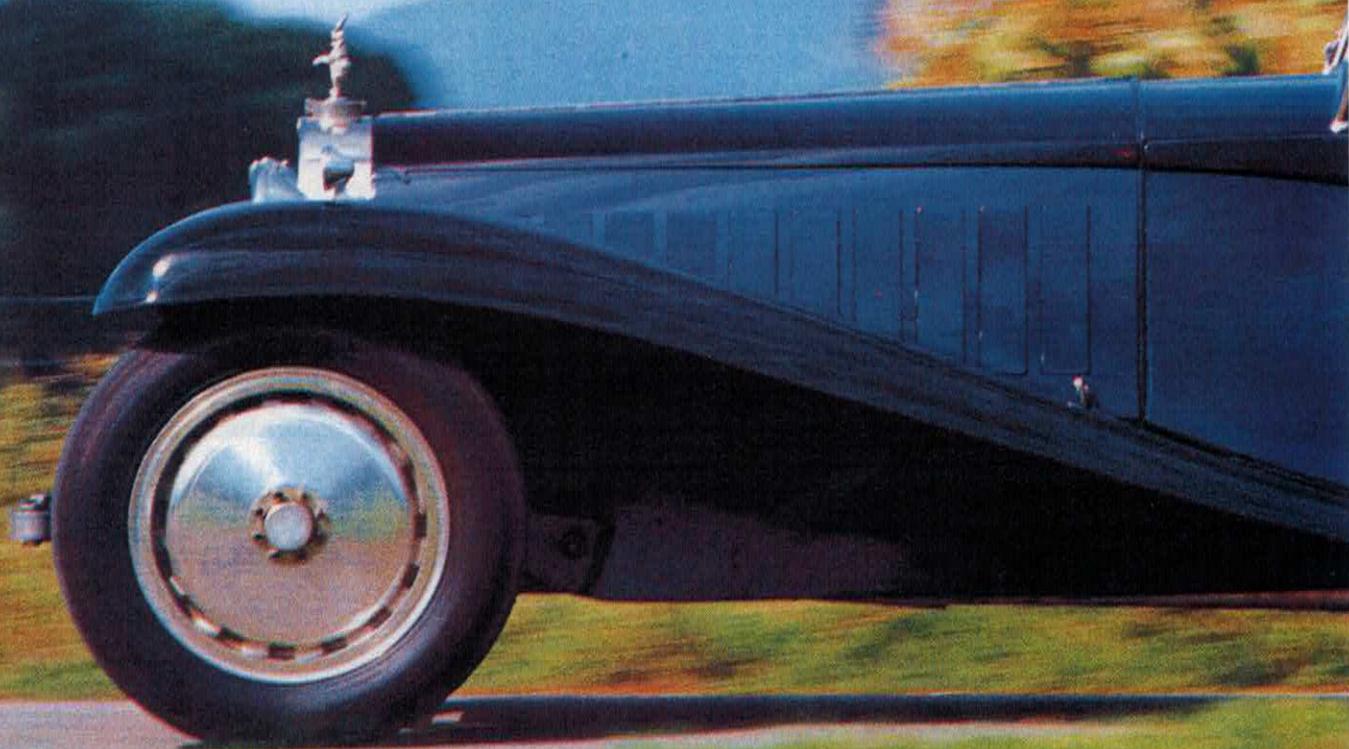


REGINE DEL PASSATO  
BUGATTI ROYALE

# I RE CHE MASCALZONI L'ILLUSERO E POI...

Il re di Spagna finse che non gli bastava, Leopoldo del Belgio ebbe da ridire sul prezzo, Carol di Romania vi rinunciò temendo la rivolta popolare, Mohammed Abdel Said del Marocco la provò e non si fece più vedere. Con una scusa o con l'altra, nessun re acquistò la «Royale». Eppure Ettore Bugatti l'aveva dedicata a loro, ai sovrani che ancora numerosi regnavano in Europa e dintorni. In queste pagine, riunite per la prima volta tutte le sei «Royale» costruite, più il settimo autotelaio completato in tempi recenti

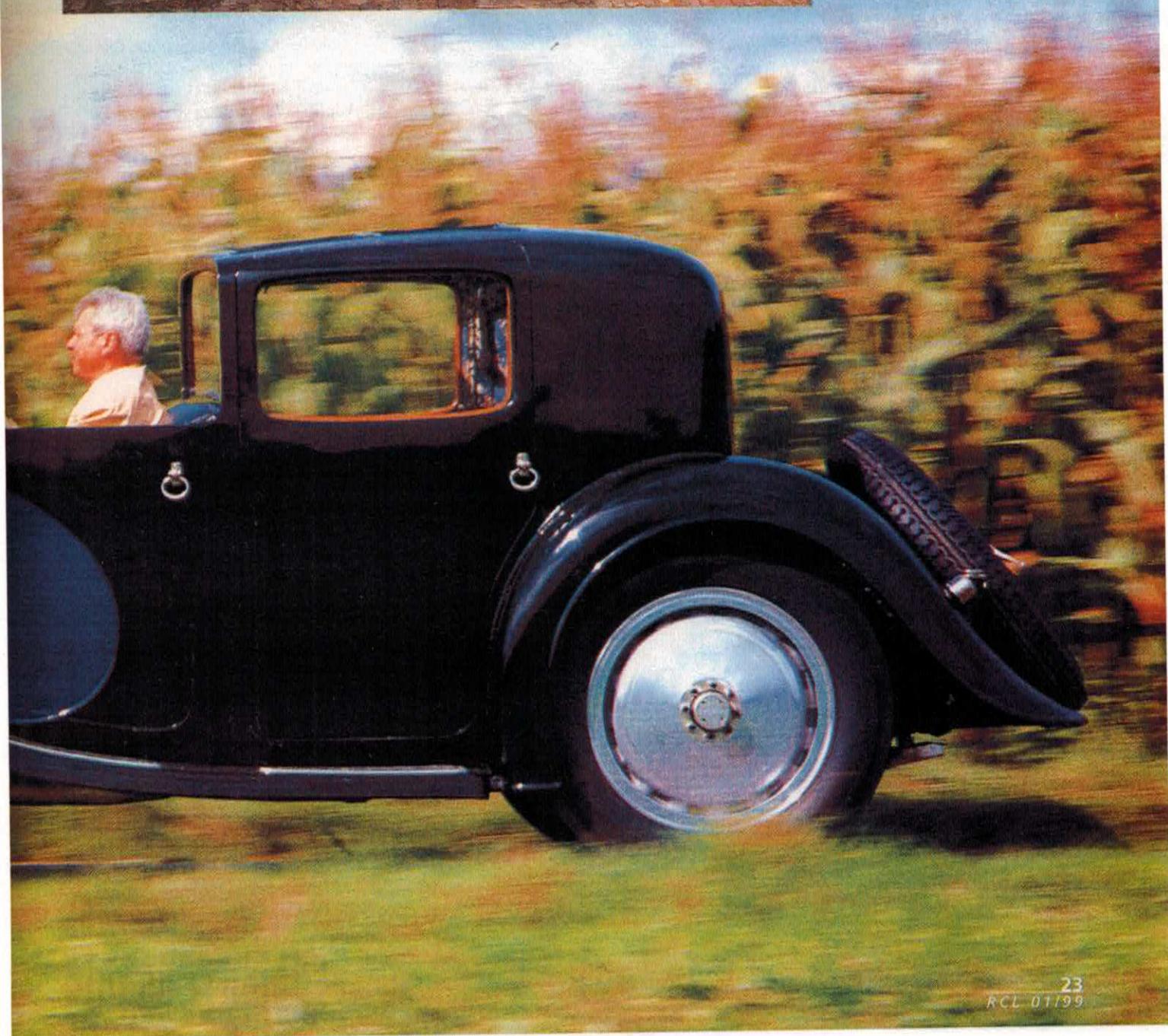
di Elvio Deganello, foto di Maggi&Maggi





### SEI PIÙ UNA

*L'alto valore economico di un'auto ne garantisce la sopravvivenza: ciò spiega perché tutte le sei «Royale» costruite da Bugatti sono giunte fino a noi. Tre sono in importanti musei, le altre appartengono a ricchi collezionisti. La settima è una straordinaria replica eseguita nel 1990 dopo una complessa vicenda.*



# “COUPÉ NAPOLÉON”

## B 1930

**D**oveva riflettere. Ettore Bugatti, prima di definire le Bentley «i più veloci camion del mondo». In realtà, la definizione calza a pennello per la sua «Tipo 41» o «Royale»: per le dimensioni immense e un po' anche per la guida. La linea, però, lascia senza fiato. Nel 1928 il prototipo bloccò la circolazione a Milano, perché la gente si fermava al suo passaggio. E dire che il design non era definitivo: per la fretta di provare la vettura, Bugatti aveva montato una carrozzeria Packard dietro il lunghissimo cofano, che ospitava un otto cilindri in linea di 14.726 cm<sup>3</sup> capace di 300 CV (la cilindrata di tutti gli esemplari prodotti fu poi di 12.763 cm<sup>3</sup>). Bugatti la portò al Nürburgring, in Germania, e a San Sebastiano, in Spagna. Qui il re Alfonso XIII sottoscrisse l'ordine chiedendo una carrozzeria ancora più grande. In autunno, al salone di Parigi, il prototipo fu ricarrozato «coupé hippomobile» e, all'inizio del 1929, vi fu montata una scocca berlina. Poco dopo Weymann realizzò la quarta variante: una «coach» che vinse diversi concorsi di eleganza. La vettura andò distrutta in un incidente causato dallo stesso Bugatti, che si era assopito alla guida. Per valutare il danno, si pensi che il



solo baule costava come una Citroën «C4». Il numero di serie («41.100») servì per un nuovo autotelaio, che accolse la quinta e definitiva carrozzeria. Costruita a Molsheim e battezzata «coupé Napoléon», era stata disegnata da Jean Bugatti, figlio di Ettore. Aveva il tetto vetrato e i rivestimenti in velluto blu (allora più pregiato della pelle). Il paraurti distava quattro metri dal volante. Le maniglie delle porte, un brevetto della Casa, erano comuni a quelle di altre Bugatti.

**NEL 1928, QUANDO L'IMPONENTE VETTURA ARRIVÒ A MILANO, SI BLOCCÒ IL TRAFFICO, PERCHÉ A CENTINAIA I CURIOSI LE SI FECERO INTORNO**



### LA QUINTA SCOCCA

*La «Napoléon» è l'ultima versione della «Tipo 41» che in precedenza aveva avuto altre quattro carrozzerie. Appartenne alla famiglia Bugatti, infine fu acquistata dai fratelli Schlumpf. La foto al centro della pagina documenta l'incidente occorso a Bugatti con l'allestimento precedente.*