

# Motor Historia

Inicio Marcas Automóviles Personajes Pilotos Historia Galeria Contacto

Buscar...

jueves, 3 de febrero de 2011



*Bienvenido a Motor Historia, un blog creado para los/as amantes del motor y todo lo que le rodea.*

*No olvides dejar tu comentario en cada nuevo post, tu opinión nos ayuda a crecer.*

*Si tienes alguna sugerencia o quieres realizar alguna consulta, puedes hacerlo a través de nuestro correo electrónico.*

*- Un Cordial Saludo, Equipo Motor Historia*

 300,977

### Artículo Recomendado



- Cistalia -

### Últimos Comentarios

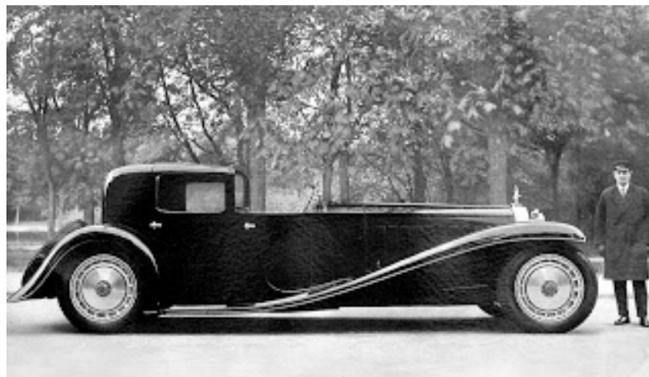
 victoriano varela suanzen en Motor Historia

 Anonymous en Motor Historia

## Bugatti Type 41 Royale "El Elefante de los Reyes"



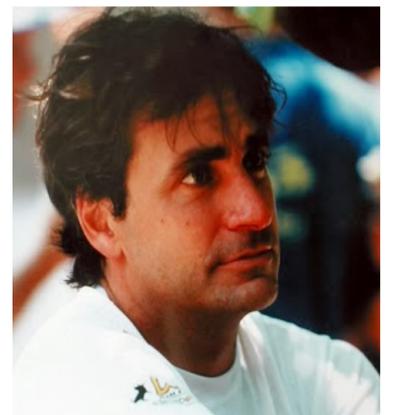
Hoy quiero dejaros la historia de uno de los automóviles mas grandes jamas construido con permiso del Elizalde Tipo 48. Para el comienzo de esta historia es necesario un genio que imaginara un vehiculo exclusivamente para ser usado por los monarcas europeos. Ettore Bugatti fue esa especie de mago innovador que construyo vehiculos de lujo como un escultor talla la piedra. A finales de los años veinte, comenzo a pensar en un modelo que se convirtiera en el mas bello, el mas caro, el mas potente y el mas lujoso automovil del mundo, el Royale.



El espectacular Bugatti Royale Coupe Napoleón, el primer Royale construido

Aunque era mas grandes, mas bonitos y mas costosos que otros modelos de la marca, los Bugatti Royale tendrian un destino modesto. Pensados para las casas reales, el Royale debia convertirse, por lo menos en los sueños de Ettore Bugatti, en la berlina de los soberanos. Sin embargo, el Royale no gusto a los

### Cita Célebre del mes



*"Los pedales están para pisarlos a fondo. Si quitas el pie del acelerador es para apurar una frenada y si sueltas el pie del freno es para volver a dar gas al máximo."*

- Carlos Sainz.

### Puntúanos

### Visita Planeta Minino



### Entradas Más Vistas



Bugatti Type 41 Royale "El Elefante de los Reyes"



La Historia de Toyota "El Imperio del Sol Naciente "



Mercedes Benz 300 SL "Alas de Gaviota"



Unknown en Motor Historia



Micky Ramirez en Motor Historia



Anonymous en Motor Historia



Anonymous en Motor Historia

## Facebook



Seguir 11 personas siguen a Motor Historia. Sé el primero de tus amigos.

## Síguenos en Twitter

### Tweets

Follow



Motor Historia

27 Sep

@MotorHistoria

Cisitalia, el sueo mas bello:  
[motorhistoria.blogspot.com.es/2011/01](http://motorhistoria.blogspot.com.es/2011/01)



Motor Historia

27 Sep

@MotorHistoria

Un precioso Cisitalia, conoces su historia... Visítanos y conocerla!  
[pic.twitter.com/TW8zhH2CTh](http://pic.twitter.com/TW8zhH2CTh)



Motor Historia

12 Jun 13

@MotorHistoria

Os dejamos una nueva foto, que trae viejos recuerdos...

[pic.twitter.com/FVtk2vSDF5](http://pic.twitter.com/FVtk2vSDF5)



Tweet to @MotorHistoria

## Síguenos por Email

## Seguidores

monarcas, por lo que termino en manos de multimillonarios un tanto excéntricos.



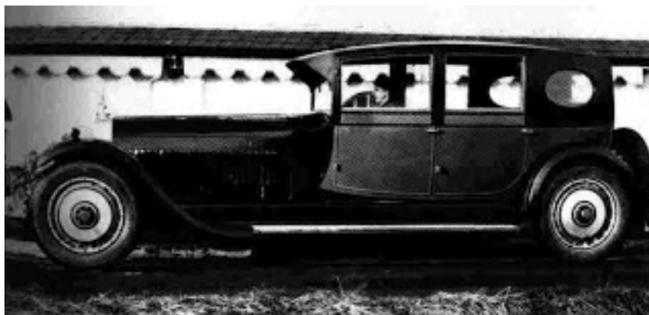
El segundo coche producido, el conocido como Bugatti Typo 41 Cabriolet Weinberger

Desde mucho antes de la primera guerra mundial, Bugatti maduraba la idea de un vehiculo de lujo. En esa epoca, Hispano Suiza en España, Rolls Royce en Inglaterra, Maybach en Alemania, Isotta Fraschini en Italia se habian lanzado hacia ese codiciado segmento. Por su parte, Bugatti habia estado diseñando motores para aviacion desde principios de los años veinte y habia nutrido la esperanza de poder reconvertir sus planes en una gran berlina con un precio superable. Debio esperar hasta 1926 para poder llevar a buen puerto el proyecto Riyale. Esta idea tomo cuerpo mediante un motor de aviacion Type 34 fabricado en 1923. Finalmente, la construccion del Bugatti Type 41, llamado Royale, fue anunciada en 1927.



El tercer Royale producido, la Limusina Park-Ward

Sin embargo, al poco tiempo la crisis mundial, iniciada en Estados Unidos, el "jueves negro" de octubre de 1929, que causo estragos en todo el planeta. Muchas empresas fueron a la quiebra, algunos baqueros en bancarrota se suicidaron y las economias de las naciones perdieron esa ligereza que les era propia y la confianza total en el futuro. Fue un momento economico poco propicio que obligo a modificar los planes especiales.



Una foto correspondiente al Bugatti Type 41 Royale Berline de Voyage.

Bugatti pensó, en un principio, fabricar 25 unidades del Royale pero, al ver que el precio se disparaba en la construccion, opto por construir solo seis. La primera unidad del Royale, con chasis



Plymouth Road Runner Superbird " El Correcaminos"



Citroën Traction Avant "Veinte Años Adelantado a su Época"



La Historia de Cisitalia "L' Ultimo Modello"



## Translate

Selecciona lengua

## Paginas Recomendadas

[Arqueologia del motor](#)

[Autoblog Español](#)

[Centralitas](#)

[Clasicos y Deportivos](#)

[Club Nacional Pegaso](#)

[Club Seat Exeo](#)

[DiabloMotor](#)

[Diariomotor](#)

[Elantirradar](#)

[Forocoche Clásicos](#)

[Juegos de Coches Online](#)

[ltd-cars](#)

[Motormanía](#)

[MotorPasion](#)

[Reprogramaciones](#)

[Reprogramaciones centralitas](#)

[Reprogramar BMW](#)

[Semanal Clasico](#)

[Vehiculos Clasicos](#)

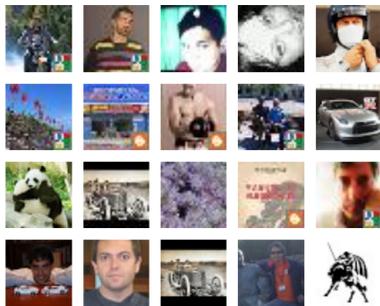
## Vídeos recomendados



Participar en este sitio

Google Friend Connect

Miembros (44) [Más »](#)



¿Ya eres miembro? [Iniciar sesión](#)

### Instantes para recordar...



Instantes para recordar...

Nº 41.100, fue vendido con la esperanza de ser vendida al rey Alfonso XIII, un gran aficionado al automovilismo. Esta unidad montaba un enorme motor de 14.726 cc, casi 15 litros que le convertiría en el vehículo de mayor cilindrada jamás visto. Por falta de tiempo se le añadió una carrocería perteneciente a un Packard Eight.



La primera carrocería del Royale, procedente de un Packard Eight

Según los cronistas de la época, ni Alfonso XIII ni Carol de Rumania adquirieron este coche. Se dice que solo Zog, rey de Albania, se mostró interesado en Royale pero, según cuenta la leyenda, fue Bugatti hizo remilgo, pues no le consideraba lo suficiente digno para el Royale.



Jean Bugatti, posando junto a un Royale

Así, este primer Royale quedó en manos de la familia Bugatti, quien cambiaría su aspecto en varias ocasiones. En primer lugar se le atribuyó una carrocería con aspecto de coche Simón, poco estética y nada lujosa, que recordaba a los automóviles públicos, una imagen inaceptable para un coche que costaba una fortuna. Después, Bugatti la sustituyó por una carrocería Weymann, de líneas más lujosas y acertadas. Pero en el camino entre París y Estrasburgo, el Royale tuvo un accidente al quedarse dormido al volante Ettore Bugatti. Su carrocería quedó muy dañada y se reconstruyó con un diseño del joven Jean Bugatti. En 1963, Fritz Schlumpf adquirió esta unidad que desde entonces, bajo el nombre de "Royale Coupe Napoleón", se expone en el Museo de Mulhouse, en Francia.



El Bugatti Royale Type 41 Kellner

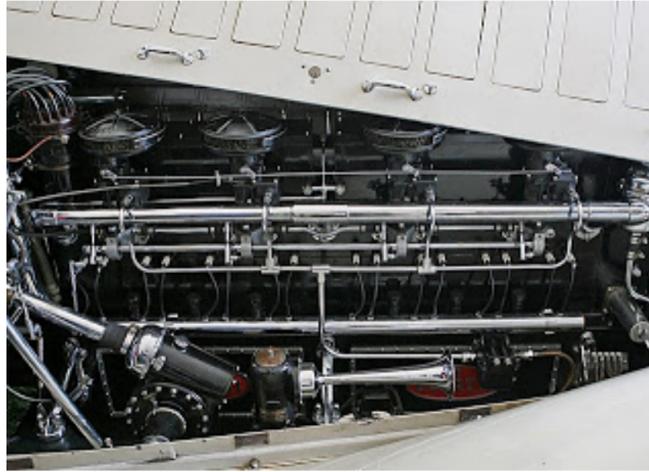
Los Bugatti Tipo 41 Royale eran coches fuera de lo común, como mostraba la cilindrada exagerada del primer prototipo. En los modelos siguientes la cilindrada se bajó a los 12.763 cc, cifra aun bastante elevada. Todos en el Royale era imponente para remarcar su carácter lujoso y exclusivo, como las dimensiones exteriores del motor de ocho cilindros en línea, que tenía 140 cm de largo y 88 cm de alto. De ahí la obligada forma cónica de



powered by



la carrocería en su parte frontal. El peso del motor era igualmente consecuente, ya que pesaba 350 Kg en total, de los que 110 Kg pertenecían al cigüeñal. El bloque motor de aluminio estaba fundido con las bases de las válvulas y había 3 válvulas por cilindro. Una potencia imponente de 300 CV para un monstruo de la carretera llamado a ser en su día el vehículo más elitista y prestigioso del mundo.



El impresionante motor de 8 cilindros en línea correspondiente a un Royale

Hoy en día este automóvil es uno de los más codiciados de la historia y cada vez que uno de las seis unidades producidas a subasta, estas establecen un nuevo récord como el coche más caro de la historia. Este coche es parte del legado dejado por dos genios como Ettore y Jean Bugatti, a la historia de la automoción. Como detalle curioso, todos los Tipo 41 llevaban un Elefante como mascota presidiendo el radiador, este elefante había sido diseñado por Rembrandt Bugatti, hermano de Ettore.



El Elefante presidiendo la calandra de los Bugatti Tipo 41 Royale

- *Un Cordial Saludo*  
ID2007

Publicado por [id2007](#) en 17:06 



 Recomendar esto en Google

Etiquetas: [Bugatti](#), [Ettore Bugatti](#), [Historia](#), [Jean Bugatti](#), [Royale](#), [Tipo 41](#)

## 6 comentarios:



**Anónimo** 19 de enero de 2012, 15:36

Hola,

Me gustaría saber si, dentro del Tipo 41, se incluye la versión Roadster, y si es así, cuántas unidades se fabricaron.

Saludos.

[Responder](#)



**ID2007** 19 de enero de 2012, 21:42

Realmente existieron 6 chasis de los cuales algunos han sufrido distintas transformaciones a lo largo de los años. El chasis del que me esta usted hablando es del chasis N°41-111 que originalmente fue carrozado en 1932 con una carrocería Roadster conocido como "Roadster Armand Esders" pero dos años mas tarde recibió una nueva carrocería tipo Coupe de Ville, con lo que hoy en día no existe la unidad original de "Roadster Armand Esders" pero si existe una replica realizada sobre los planos originales por encargo de los hermanos Schlumpf y que actualmente esta en el Cité de l'Automobile - Musée National - Collection Schlumpf. Como anécdota de este coche decir que carecía de faros ya que su propietario nunca conducía de noche y los consideraba que rompían la armonía del diseño. Espero haber solucionado las dudas acerca de este modelo.

- Un Saludo  
ID2007

[Responder](#)



**Anónimo** 20 de enero de 2012, 14:46

Muchas gracias por su respuesta, me ha servido bastante, y sobre todo, el detalle de los faros, me ha parecido más que interesante.

Saludos!

[Responder](#)



**Anónimo** 29 de julio de 2012, 19:14

Hola,

Tengo este coche a escala 1:18 fabricado por Bauer. Sin lograr el nivel de calidad de CMC o Exoto es una réplica muy buena con más de 1300 piezas. Me gustaría conseguir información técnica(sobre todo dibujos técnicos) de este coche y de la Epoca de Oro (1920-1950), No sé si por estas tierras en las que en los 60 íbamos sobre una pobre acémila (no hay ni un solo museo digno de tal nombre),hay publicado algún libro al respecto (sería una monumental sorpresa). Mi deseo es conseguir dibujos técnicos de los más importantes coches de los años 20,30,40 y 50 con detalladas explicaciones técnicas e históricas.

Mi mail es : jespcri65@hotmail.com

Jesús

Un saludo

[Responder](#)

▼ [Respuestas](#)



**Anónimo** 4 de junio de 2013, 22:09

Hola Jesús; menos tópicos por favor. En los años 60 no todo el mundo en España iba en una pobre acémila. En mi casa siempre tuvimos coche y no éramos unos potentados, ni mucho menos.

En cuanto a museos de automóviles en España. desde luego no hay muchos, pero si te das la oportunidad de visitar Salamanca, PODRÁS VER UNO REALMENTE EXCELENTE.

Cordial saludo  
Paco

---

[Responder](#)



**Ricardo Botín (Wanderer 75)** 22 de octubre de 2012, 11:36

Creo que Alfonso XIII, como muchos otros miembros de Casas Reales de ayer y de hoy, preferían que los coches se los regalasen en lugar de adquirirlos de su propio bolsillo. Otro problema añadido para que Alfonso XIII se quedara sin el Bugatti Royal fue el advenimiento de la República en 1931 y su exilio en Roma, en donde ya no podía vivir tan holgadamente como lo había hecho en España.

[Responder](#)

Introduce tu comentario...

Comentar como: Cuenta de Goo

Publicar

Vista previa

[Entrada más reciente](#) [Página principal](#) [Entrada antigua](#)

Suscribirse a: