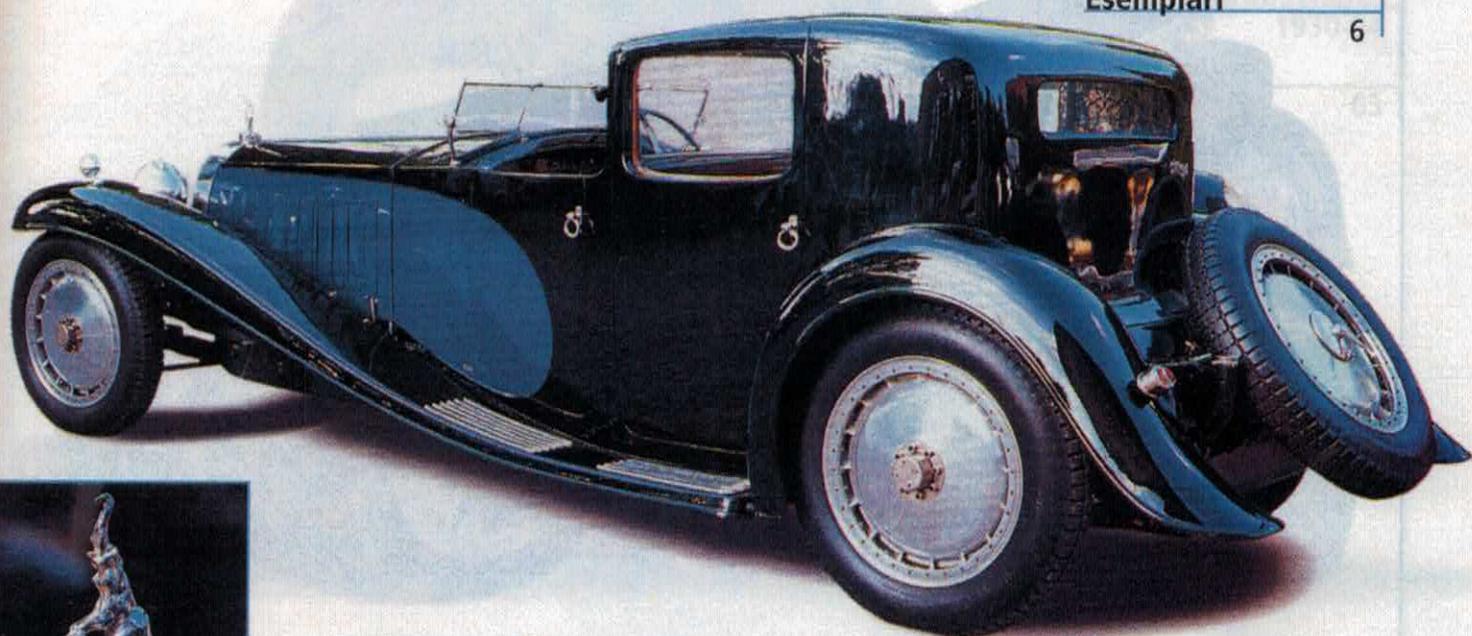




<b>Motore</b>	8 cilindri, 24 valvole
<b>Cilindrata</b>	12.763 cm <sup>3</sup>
<b>Potenza</b>	250-275 CV
<b>Trazione</b>	posteriore
<b>Cambio</b>	3 marce
<b>Velocità</b>	oltre 160 km/h
<b>Anni di produzione</b>	1929-33
<b>Esemplari</b>	6



La «Royale» è, allo stesso tempo, il peggiore e il migliore investimento di Ettore Bugatti. Nel 1926 egli avvia la progettazione di un imponente motore otto cilindri in linea di 12.763

cm<sup>3</sup> di cilindrata: mai costruttore ha osato tanto prima d'allora. La «Royale» è grandiosa come i sogni di Ettore, che non bada a spese per realizzare quel motore esagerato, montato in seguito su un telaio e una carrozzeria smisurati (4,30 metri di interasse). Senza prenotazioni, si dà il via alla produzione. Ma i clienti non

si presentano (né si presenteranno): delle sei «Royale» prodotte, la prima viene venduta soltanto nel 1932 e l'ultima, a prezzo di saldo, vent'anni dopo. Un grande insuccesso, di cui Bugatti riesce però a rifarsi, perché quegli ingombranti motori vengono infatti «riciclati» su una serie di motrici, progettate e costruite

a Molsheim, destinate alle ferrovie francesi: un affare che permette a Bugatti di superare i difficili anni Trenta, quelli della grande depressione. Delle sei «Royale» prodotte, la più esagerata è senz'altro la «Napoleon», la più costosa «coupé chauffeur» del mondo, la preferita di Ettore e l'ultima a essere venduta.

## Tipo 41 Royale Napoleon, la grandeur di Ettore