

Bugatti 41 Royale ¹ ²

Automobilka Bugatti, jež sídlila v alsaském Molsheimu, proslula především svými závodními a sportovními vozy z 20. a 30. let, k jejím nejslavnějším dílům však patří i prestižní automobily Bugatti 41 Royale, které si připomeneme v tomto a v příštím čísle SM.

Ettoreho velký sen

Automobilový kouzelník Ettore Bugatti (1881 - 1947) snil už před první světovou válkou o tom, že vytvoří mimořádně výkonný cestovní vůz pro nejnáročnější klientelu, k uskutečnění ambiciózního projektu se však dostal až v polovině 20. let. To už šéfoval zdatně se rozvíjejícímu podniku, jeho vozy sbíraly vavříny na závodních tratích a on sám - obvykle s elegantní buňkou na hlavě a ve sportovně střiženém obleku jezdeckého stylu - patřil k osobnostem lep-

ší společnosti. V květnu 1926 dokončili v Molsheimu první podvozek prestižního typu 41: robustní šasi s rozvorem náprav 4570 mm, rozchodem kol 1650 mm vpředu i vzadu a oběma tuhými nápravami (přední byla odpru-

žena podélnými půleliptickými listovými pery, vzadu našly uplatnění dvě dvojice čtvrteliptických listových per) neslo vpředu podélně uložený kapalinou chlazený řadový osmiválec bezmála patnáctilitrového objemu.

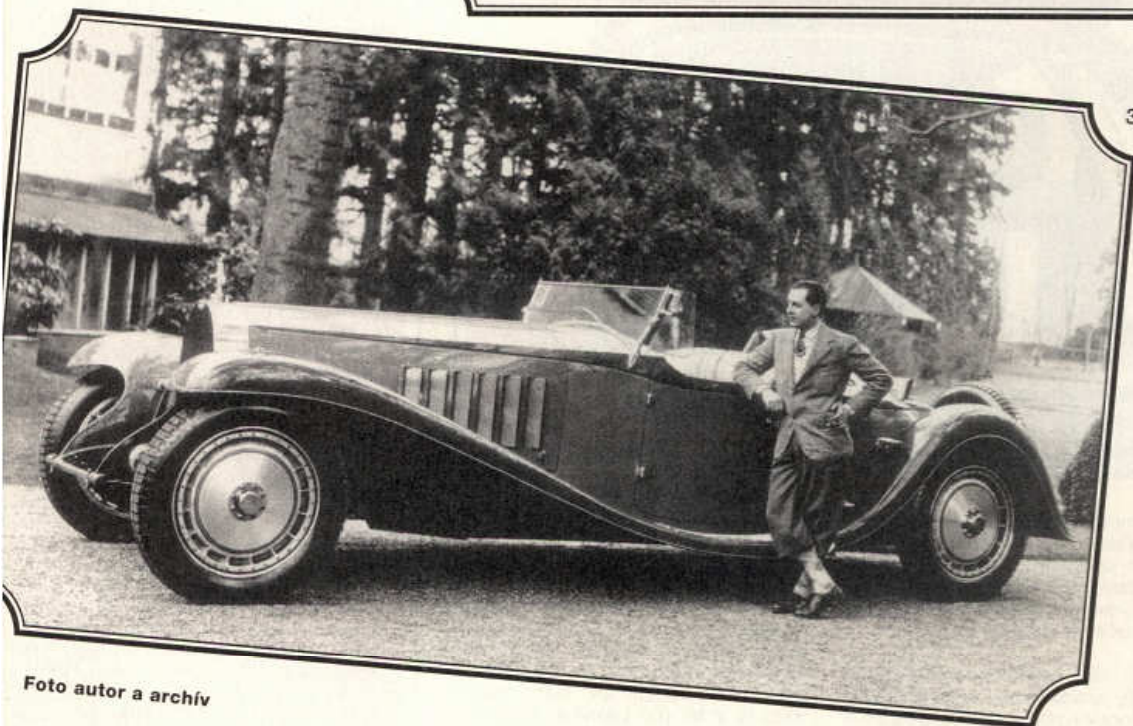
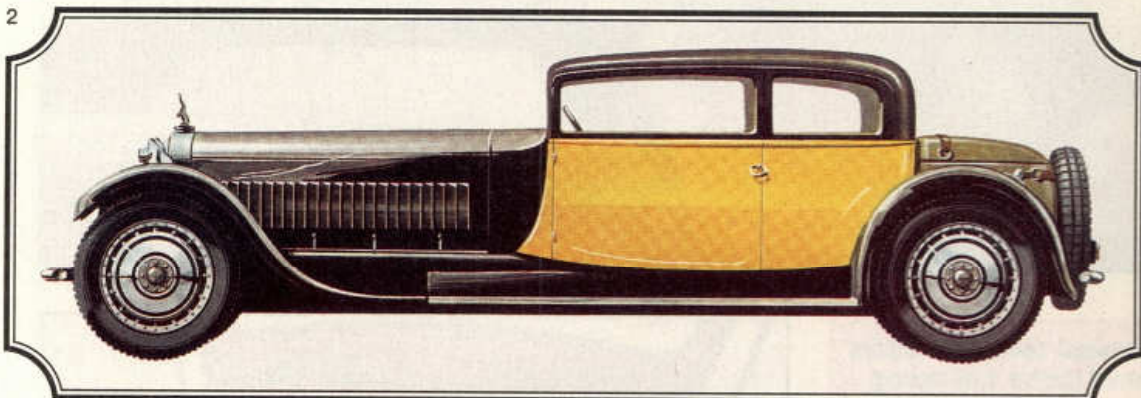
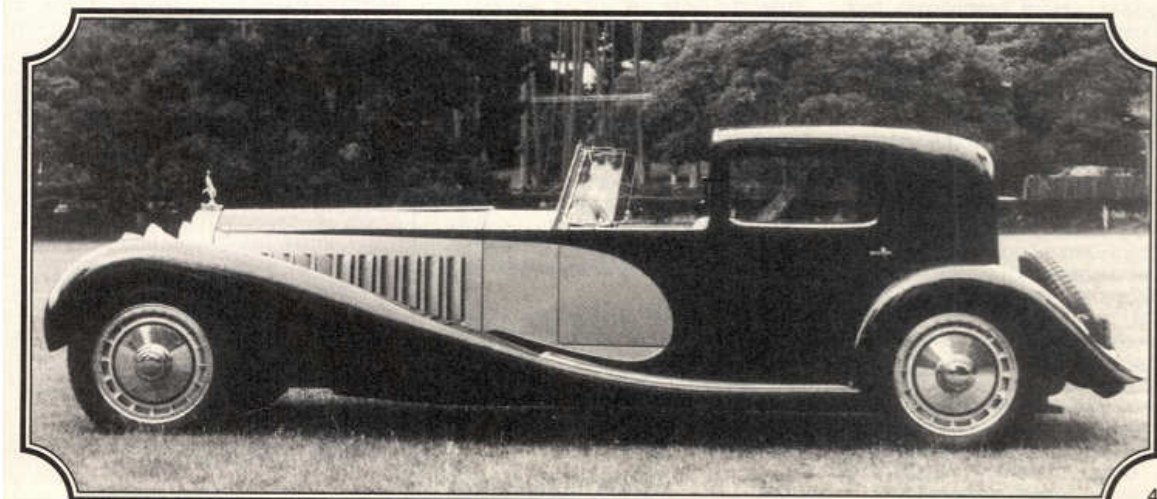


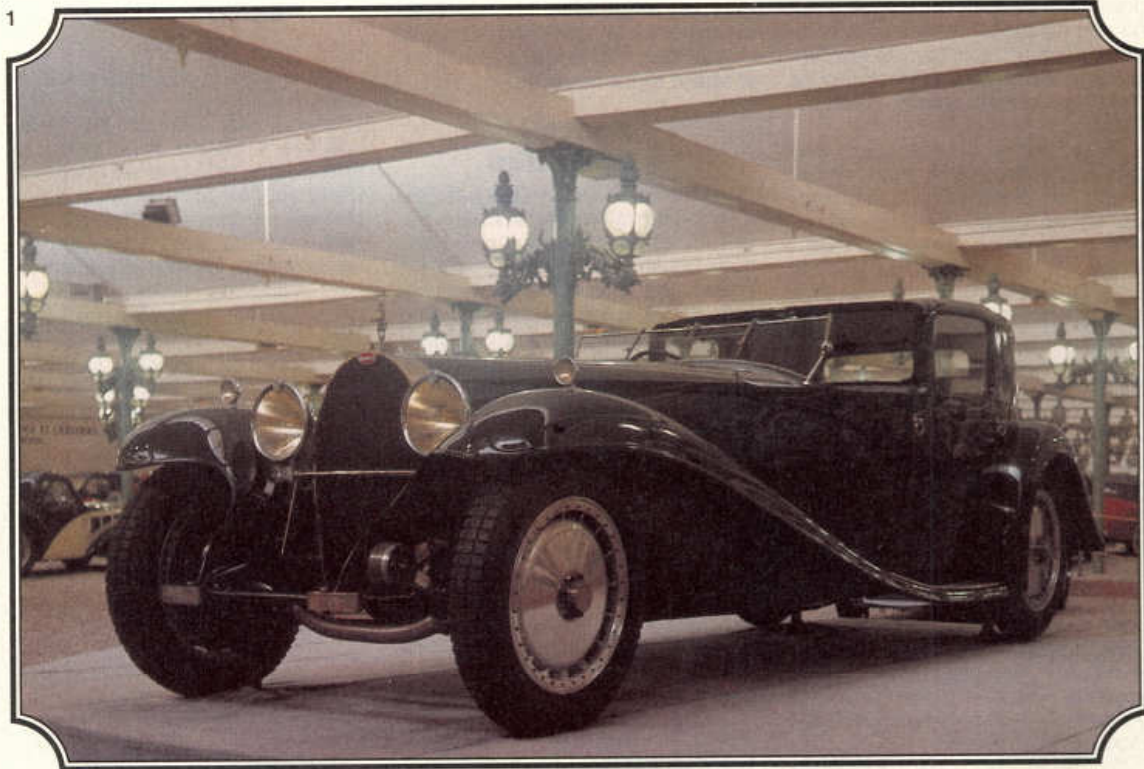
Foto autor a archiv



Mohutný motor s vrtáním 125 mm a zdvihem 150 mm, rozvodem OHC, třemi ventily pro každý válec (dvěma sacími a jedním výfukovým), dvojitým zapalováním a mazáním se „suchou“ klikovou skříní dával z objemu 14 726 cm³ výkon kolem 200 kW (tedy přes 270 koní). Třístupňová převodovka (s „dvojkou“ coby přímým záběrem a „trojkou“ v roli rychloběhu) byla umístěna vzadu, u poháněné zadní nápravy v bloku s rozvodovkou. Podvozek spočíval na impozantních dvadvacetipalcových kolech z lehké slitiny s integrovanými brzdovými bubny, pneumatiky značky Rapson měly bezmála metrový průměr a brzdy se samozřejmě ovládaly mechanicky.

Prototypový podvozek s výrobním číslem 41 100 byl zpočátku provizorně opatřen šestimístnou otevřenou karoserií faeton narychlo upravenou z amerického osmiválce Packard - ale už tehdy nechyběla tradiční maska ve tvaru podkovy a zátku chladiče zdobila soška vzpínajícího se slona, kterou před první světovou válkou vytvořil Ettoreho mladší bratr Rembrandt. Na jaře 1927 už první exemplář Bugatti Royale jezdil s novou karoserií: dvoudveřové kupé v kočárovém stylu vzniklo v Molsheimu podle „Patronova“ návrhu.

Ettore Bugatti miloval koně a svět kolem nich - i další karoserii prototypu Royale, čtyřdveřový prostorný sedan s oválnými okénky v zadních sloupcích, vytvořil koncem roku 1927 ve stylu ekvipáže. Čtvrtého převleku se podvozek s výrobním číslem 41 100 dočkal v roce 1929: pětimístnou dvoudveřovou karoserií s tehdy módním koženým kufrem na zádi zhotovila renomovaná karosárna Weymann. Na pařížském autosalónu v říjnu 1929 vyhrála Royale s karoserií Weymann první cenu v soutěži elegance, její sláva však neměla dlouhého trvání. Při jedné z cest mezi Paříží a Molsheimem přepadla Et-



toho za volantem dřímota, draho-
cenný vůz vyjel ze silnice a zastavil jej
až urostlý platan. „Patron“ nehodu
přečkal s pár modřinami, jeho dcera
Ebé vyvezla se zlomenou rukou
a mechanikovi, který spal na zadním
sedadle, se kromě leknutí nestalo vů-
bec nic. Auto však bylo zle pochrou-
mané, a tak se Ettore rozhodl uzavřít
poněkud pohnutou úvodní kapitolu
vývoje typu 41.

Původní štítek s výrobním číslem
41 100 se v sezoně 1930 objevil na
novém podvozku Royale s rozvorem
zkráceným na 4270 mm a s osmivál-
cem o objemu 12 763 cm³ (při nez-
měněném vtáčení 125 mm byl zdvih
zkrácen na 130 mm). Jinak zůstala
konstrukce motoru i poháněcího
ústrojí zachována, výkon osmiválce
se údajně podařilo zvýšit až na rov-
ných 300 koní (tedy 220 kW). Nová
karoserie s označením Coupé Napoléon
s otevřeným prostorem pro řidiče
a spolujezdce vpředu a s uzavře-
nou kabinou pro trojici cestujících
vzadu vznikl v molsheimské továrně
podle návrhu, který vytvořil Ettoreho
syn Jean. Bylo mu tehdy jen jedna-
dvacet let, ale šestimetrové Coupé
Napoléon „oblékl“ vskutku mistrov-
sky - počínaje ladnou křivkou před-
ních blatníků až po elegantní prostor
pro cestující, kteří mohli vzhlížet
k obloze proskleným stropem.

Vůz s pohotovostní hmotností těsně
nad hranicí 3000 kg dosahoval nej-
větší rychlosti téměř 200 km/h, spo-
třeboval ovšem dobrých 40 litrů ben-
zinu na každých 100 km, takže pali-
vová nádrž o objemu 170 l sotva sta-
čila na cestu z Molsheimu do Paříže.

Royale s karoserií coupé Napoléon
byla Ettoreho oblíbeným automobi-
lem a zůstala v majetku Bugattiho ro-
diny ještě dlouho po jeho smrti. Až
v roce 1963 vůz odkoupil alsasský
průmyslník a sběratel Fritz Schlum-
pt, zakladatel proslulé sbírky v Mylhú-
zách. Tam je impozantní vůz dodnes,
coby historický poklad (s hodnotou
odhadovanou až na 100 milionů fran-

ků) jej opatrují v Národním automobi-
lovém muzeu v Mylhúzách a vloni
v září s ním uskutečnili několik před-
váděcích jízd.

Roadster v převleku

Původní „Patronovy“ představy
o tom, že bude prestižní vozy typu 41
Royale prodávat panovníkům a hla-
vám států, se nespínily - svoji před-
běžnou objednávku, nepotvrdil ani
španělský král Alfonz XIII, ani rumun-
ský panovník Carol II., nemluvě o bel-
gickém korunním princí Leopoldovi
a bulharském caru Boris III. Jen jedi-
ný král byl v roce 1931 ochoten in-
vestovat část svého jmění do prestižní-
ho automobilu z Molsheimu: jmeno-

val se Armand Esders a ve Francii byl
tehdy uznávaným králem - i když jen
v oboru oděvní konfekce...

Svůj vůz Bugatti Royale dostal
v dubnu 1932 a mohl se jím právem
pyšnit. Vždyť si na podvozku typu 41
objednal otevřený dvoumístný road-
ster s vyklápěcím nouzovým seda-
dlem v zádi, jehož atraktivní tvary opět
navrhl Jean Bugatti. Zvláštností ro-
adsteru s výrobním číslem 41 111
byly chybějící světlomety - Esders je
nedal na vůz namontovat s vysvětle-
ním, že stejně nikdy nejezdí potmě.
Nicméně dobové záznamy dokazují,
že světlomety značky Scintilla byly
s vozem dodány (i když samostatně)
a Esdersův řidič Louis je prý instalo-
val jen tehdy, když večer odvážel pá-
nův roadster do garáže.

V roce 1938 Esdersovu bugatku
koupil francouzský ministr Thome-
Patenote, který však netoužil po
sportovně striženém roadsteru, ale
po luxusním reprezentačním auto-
mobilu výjimečných rozměrů i výko-
nů. Už v březnu 1939 se podvozek
s výrobním číslem 41 111 představil
v novém hávu - coby šoférské kupé
velmi podobné Coupé Napoléon,
o němž již byla řeč. Novou karoserii
zhotovila pařížská firma Binder a v je-
jíh skladišti také skončila původní
karoserie roadster. Údajně byla zni-
čena v červnu 1940 při náletu ně-
mecké Luftwaffe zaměřeném na sou-
sední továrnu Citroën.

Royale s karoserií Binder koupil
v roce 1948 pařížský obchodník
(a dlouholetý Bugattiho přítel) M.
Lamberjack, o dva roky později však
už byla impozantní bugatka ve Velké
Británii, kde ji v roce 1952 získal ame-
rický poručík C. F. Montgomery a od-
vezl ji do USA. Za mořem vůz třikrát
změnil majitele, až v roce 1964 na víc
než dvacet let zakotvil v proslulé Har-
rahově sbírce v Renu (Nevada). V ro-
ce 1986 Royale s výrobním číslem 41
111 koupil generál W. Lyon a uložil ji
ve své sbírce v Newport Beach.

JAN TUČEK

- 1) Bugatti 41 Royale s karoserií Coupé Napoléon je dnes nej-
cennějším exponátem Národní-
ho automobilového muzea
v Mylhúzách
- 2) Takhle vypadal prototyp Bugat-
ti Royale v roce 1929 - to už měl
v pořadí čtvrtou karoserii od fir-
my Weymann
- 3) Jean Bugatti spolu se svým dí-
lem - roadsterem Bugatti Roya-
le pro Armanda Esderse
- 4) Bugatti Royale s výrobním čís-
lem 41 111 má od roku 1939 no-
vou karoserii od pařížské firmy
Binder
- 5) Royale v provedení Coupé Na-
poléon se může pochlubit
vskutku elegantním profilem
s ladnou křivkou blatníků

