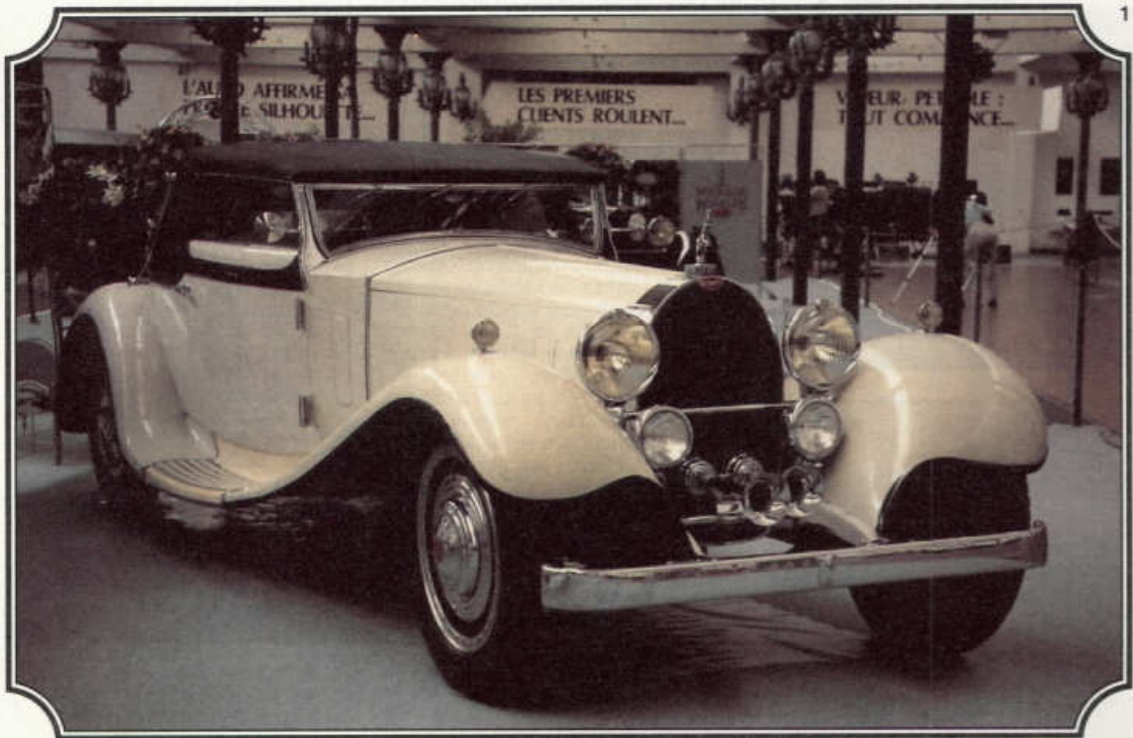


# Bugatti 41 Royale <sup>①</sup> <sup>②</sup>

Po týdnu se znovu vracíme k historii prestižních francouzských automobilů Bugatti 41 Royale. Připomeneme si čtyři originály z Molsheimu, ale i jednu zajímavou repliku, jež vznikla v Mylhúzách.



## Mezi Evropou a Amerikou

V minulém čísle SM jsme si přiblížili poněkud pohnuté osudy prototypů Royale z druhé poloviny 20. let, jejichž nástupcem se stal v roce 1930 vůz s výrobním číslem 41 100 známý pod označením Coupé Napoléon, a také první Royale určenou pro zákazníka (výrobní číslo 41 111), jejíž původní karoserii roadster z roku 1932 nahradila o sedm let později luxusní karoserie od pařížské firmy Binder.

Už v roce 1931 však spatřil světlo světa ještě jeden vůz Royale určený pro „Patrona“ a jeho rodinu. Na podvozku nesoucím výrobní číslo 41 150 byla postavena prostorná šestimístná karoserie, kterou si Ettore Bugatti navrhl sám ve svém oblíbeném kočárovém stylu. Čtyřveřevý faeton měl stahovací střechu a odnímatelná boční okna, na zádi nechyběl hranatý kufr. Stejně jako ostatní „sériové“ vozy této řady měla i Royale s výrobním číslem 41 150 rozvor 4270 mm, celkovou délku těsně nad šestimetrovou hranicí a s řadovým osmiválcem o objemu 12,8 litru a výkonu nad 200 kW dosahovala největší rychlosti bezmála 200 km/h.

Automobil s typickým vzpínajícím se slonem na zátce chladiče zůstal v majetku Bugattioho rodiny až do léta 1950, kdy jej pro svého přítele Camerona Pecka odkoupil automobilový závodník Brigg Cunn-

ingham (on sám tehdy získal jinou Royale s karoserií Kellner, ale o tom ještě bude řeč). Elegantní faeton se v roce 1950 dostal do Spojených států, kde v první polovině 60. let našel útočiště v Harrahově sbírce - a zůstal tam až do dražby v roce 1986. Tehdy jej za 6,5 miliónu dolarů získal Jerry J. Moore, ale už v září téhož roku Royale s výrobním číslem 41 150 odkoupil Thomas S. Monaghan (tentokrát už za 8,1 miliónu dolarů) a udělal z ní hvězdu svého muzea v Ann Arbor ve státě Michigan. Coby majitel proslulé - a výnosné - sítě pizzerií Domino's Pizza si to pan Monaghan mohl dovolit...

Vraťme se ale zpátky do historie, přesněji do května roku 1932, kdy byl dodán druhý automobil Bugatti 41 Royale zákazníkovi. Tím šťastným mužem byl norimberský lékař MUDr. Josef Fuchs, který si na podvozek s výrobním číslem 41 121 nechal v mnichovské karosárně Weinberger postavit luxusní pětimístný kabriolet. Drahý vůz mu sloužil při toulkách světem, absolvoval s ním cestu do Číny a pak se vypravil do Spojených států. V zimě roku 1938 však kabriolet nepřežil mrazivou noc v přístavním skladišti na Long Islandu - zmrzlá voda poškodila blok mohutného osmiválce. Kabriolet skončil jako invalida na

místním vrakovišti, z něhož jej za pakatel v létě 1943 vykoupil Charles A. Chayne, viceprezident automobilového koncernu General Motors.

Teprve po válce - v letech 1946 a 1947 - se Royale s karoserií Weinberger dočkala renovace, při níž byl nejen opraven blok motoru, ale i zvětšeno vrtání (kvůli použití nových pístů americké provenience) a namontována čtveřice karburátorů značky Stromberg. Původně černý kabriolet dostal nový lak v barvě slonové kosti, zelenou střechu a stal se z něj opět fešák na čtyřech kolech. V roce 1959 jej pan Chayne přenechal Fordově muzeu v Dearbornu (Michigan) a unikátní bugatka tam zůstala dodnes.

## Kellner a Park Ward

Pro zákazníka bylo určeno i elegantní čtyřmístné kupé, které na podvozku Royale s výrobním číslem 41 141 v roce 1932 karosovala pařížská firma Kellner. Na podzim 1932 se mimořádně drahý vůz (byl nabízen za cenu víc než dvojnásobně převyšující konkurenci značky Rolls-Royce) stal hvězdou londýnského autosalonu - kupce však nakonec nenašel. „Patron“ v žádném případě nehodlal ohrozit reputaci řady Royale tím, že by z původní ceny slevil a kupé s karoserií Kellner zůstalo v garáži bugattioho zámku v Ermenonville (nečelých 50 km severovýchodně od Paříže). Občas je používala Bugattioho dcera Ebé, ale do roku 1950 vůz nenajel ani 10 tisíc kilometrů. Tehdy jej koupil americký závodník Briggs Cunningham - za kupé a za již zmíněný faeton s výrobním číslem 41 150 prý tehdy Bugattioho rodině dal rovně tři tisíce dolarů - a dvě ledničky, jež byly v poválečné Francii silně nedostatkovým zbožím...

Až do roku 1987 byla Royale s karoserií Kellner součástí Cunninghamovy sbírky a byla k vidění v muzeu Costa Mesa v Kalifornii, pak se však kolem ní začaly dít věci. V listopadu 1987 londýnská firma Christie's tuto bugatku vydra-

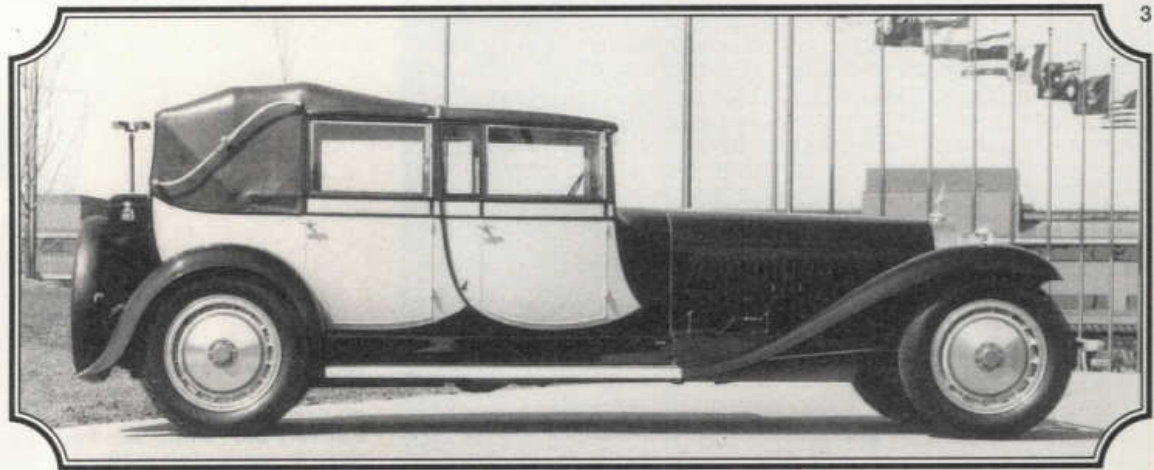


Foto archiv



žila za tehdy rekordních 9,8 miliónu dolarů, z pověření švédského sběratele Hanse Thulina ji koupil londýnský obchodník s historickými automobily Nicholas Harvey. Už o dvaapůl roku později však unikátní kupě znovu změnilo majitele - tentokrát v tichosti a za diskrétní spolupráce švýcarských bankéřů.

Cena se vyšplhala až na 15,7 miliónu dolarů, jméno nového majitele - mimořádně zámožného japonského sběratele - však zveřejněno nebylo. Nicméně už počátkem září 1990 se tento drahocenný automobil alespoň na skok objevil v Evropě, aby se v Národním automobilovém muzeu v Mylhúzách zúčastnil prvního evropského setkání všech šesti vozů Bugatti Royale. Předtím takový sraz proběhl jen jednou, v létě 1985 při příležitosti soutěže elegance v kalifornském letovisku Pebble Beach.

Poslední podvozek Bugatti 41 Royale, který se dočkal solventního zákazníka, nese výrobní číslo 41 131 a v červnu 1933 jej „oblékla“ renomovaná britská karosárna

## Sedmá je replika

V polovině 60. let vlastnil Fritz Schlumpf jako jediný člověk na světě dva vozy Bugatti Royale (Coupé Napoléon a limuzínu Park Ward), toužil však ještě po jednom - po roadsteru, který zmizel v roce 1939 překarosováním podvozku 41 111.

U firmy Alsthom v Belfortu si nechal podle původní dokumentace vyrobit mohutný rám, nápravy získal už před časem v Molsheimu (údajně pocházely z havarovaného prototypu Royale), osmiválec o objemu 12,8 litru byl jedním z bezmála dvou stovek, které byly v letech 1933 až 1939 vyrobeny pro motorové vlaky Bugatti, a karoserii začali bývalí zaměstnanci molsheimské továrny stavět v Mylhúzách. Práce postupovaly jen pomalu a v roce 1976, kdy

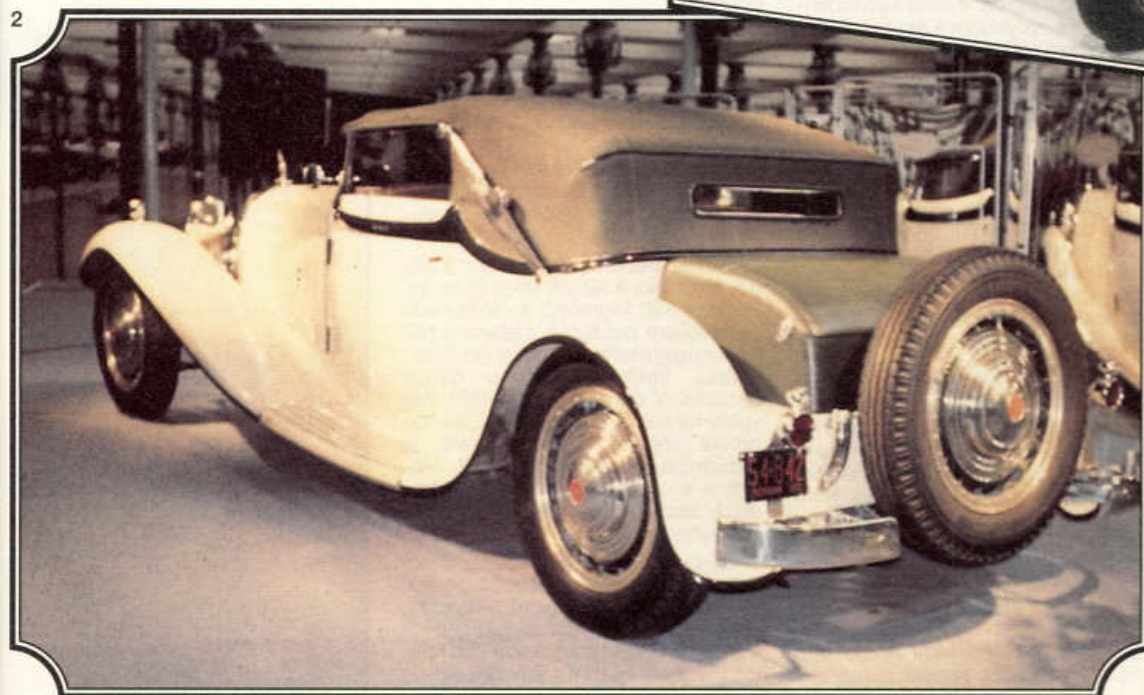
Fritz a jeho bratr Hans prchali před francouzskou justicí do švýcarského Bazileje (byli obžalováni a posléze odsouzeni za údajnou zpronevěru podnikových prostředků, které použili na financování sbírky histo-

rických vozů), existovalo jen torzo repliky.

Nakonec však vedení Národního automobilového muzea v Mylhúzách získalo potřebné prostředky a stavbu roadsteru koncem 80. let dotáhlo do konce. V roce 1990 replika zaujala místo v muzejní ha-



Foto: archiv

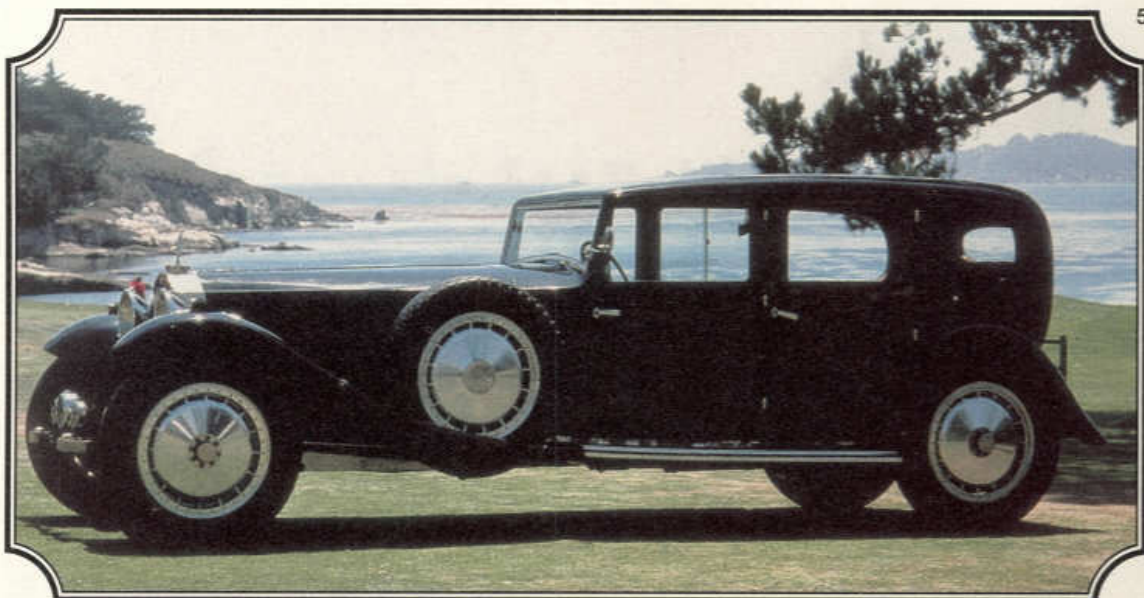


le, takže ji mohl obdivovat i Fritz Schlumpf, když počátkem září 1990 alespoň na pár desítek minut přijel na setkání všech šesti „královských“ bugatek typu 41.

## JAN TUČEK

- 1) Bugatti Royale s karoserií kabriolet od mnichovské firmy Weinberger
- 2) Elegance ročníku 1932 - kabriolet Weinberger
- 3) Bugatti Royale s výrobním číslem 41 150 má čtyřdveřovou karoserii se skládací střechou a odnímatelnými bočními okny
- 4) Royale coby kupé s karoserií Kellner
- 5) Bugatti Royale v britském provedení: limuzína s karoserií Park Ward

Park Ward. Mohutnou, ale nesporně elegantní limuzínu si tehdy pořídil britský průmyslník C. W. Foster. Brzy po válce - v roce 1946 - se novým majitelem šestimetrového vozu stal britský bugattista J. L. Burton, který limuzínu několik let používal v denním provozu. On také nechal zvětšit výřezy blatníků, aby se do nich vešly pneumatiky Goodrich pocházející z amerických vojenských zásob. V roce 1956 limuzínu Park Ward koupil americký sběratel bugatek John Shakespeare, ten se však počátkem 60. let dostal do finančních těžkostí a nakonec tuto Royale spolu se třemi desítkami dalších automobilů Bugatti prodal v roce 1963 Fritzovi Schlumpfovi. Na jaře 1964 už byla limuzína Park Ward zpátky v Evropě - ve Schlumpfově sbírce v Mylhúzách a dnes je součástí Národního automobilového muzea tamtéž.



5