



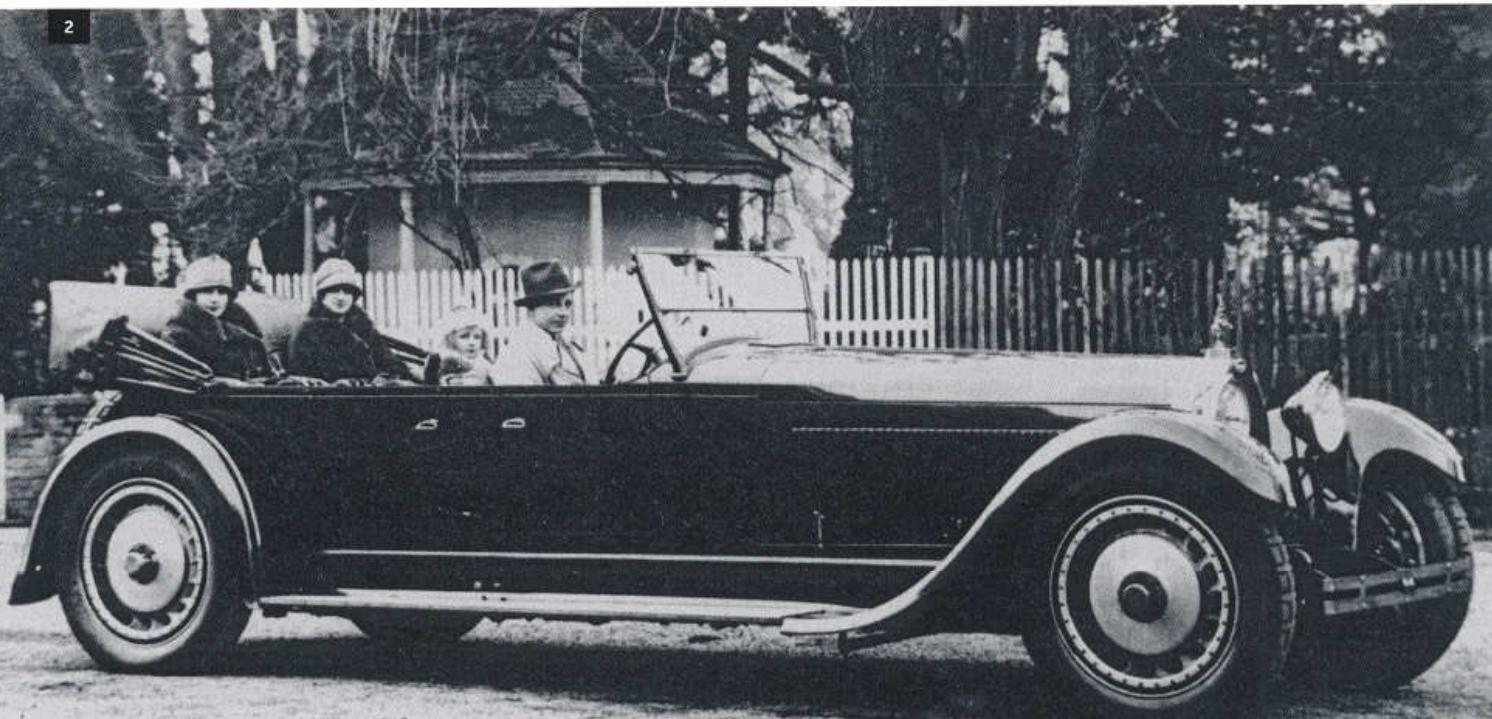
> Královna

KRÁLOVNOU MEZI KLASICKÝMI AUTOMOBILY JE IMPOZANTNÍ BUGATTI ROYALE. V LETECH 1926 AŽ 1933 JICH VZNIKLO JEN ŠEST, PŘÍČEMŽ KAŽDÝ EXEMPLÁŘ BYL SOLITÉREM.



Ettore Bugatti spolu s mladším synem Rolandem na snímku ze srpna 1933

2



[1] Bugatti Royale s karoserií Coupé de Ville od pařížské firmy Binder

[2] Prototyp Royale zpočátku nesl karoserii z amerického vozu Packard (1926)

[3] Vozы Royale měly zátku chladiče ozdobenou soškou vzpínajícího se slona

Veliký sen

Ettore Bugatti (1881–1947), jehož automobilka sídlila od roku 1909 v alsaském Molsheimu, se proslavil především sportovními a závodními vozy, které ve dvacátých a třicátých letech minulého století vyhrávaly, co se dalo.

Bugatti úspěšně prodával i výkonné cestovní vozy s osmiválcovými motory, jejichž vlastnictví vyjadřovalo příslušnost ke společenské smetánce. „Le Patron“ však měl ještě vyšší ambice, chtěl vytvořit zcela výjimečný automobil určený korunovaným hlavám a osobnostem nejvyššího kalibru. Touto myšlenkou se zabýval už před první světovou válkou, uskutečnit se ji rozhodl v polovině dvacátých let, kdy jeho podnik zažíval pozoruhodný vzestup. V květnu 1926 v Molsheimu dokončili první podvozek typu 41, budoucí Bugatti Royale.

Klasicky stavěné šasi s rozvorem náprav 4,57 m a rozchodem kol 1,65 m mělo obě nápravy tuhé. Přední byla odpružena dvěma podélnými půlelliptickými listovými pery, zadní nesly dvě dvojice čtvrteliptických per. Mohutná kola s pneumatikami Rapson téměř metrového průměru měla disky odlité z lehké slitiny spolu s brzdovými bubny a opatřené otvory pro chlazení brzd vzduchem. Ovládání brzd bylo mechanické. Srdcem vozu byl mohutný řadový osmiválec OHC téměř patnáctilitrového objemu. Jak bylo tehdy v Molsheimu zvykem, měl tři ventily pro každý válec – vždy dva sací a jeden výfukový. Osmiválec s vrtáním 125 mm a zdvihem 150 mm dával z objemu 14 726 cm³ výkon přes 270 k (kolem 200 kW) a disponoval obrovským točivým momentem. Spojka byla dále od motoru, blízko středu

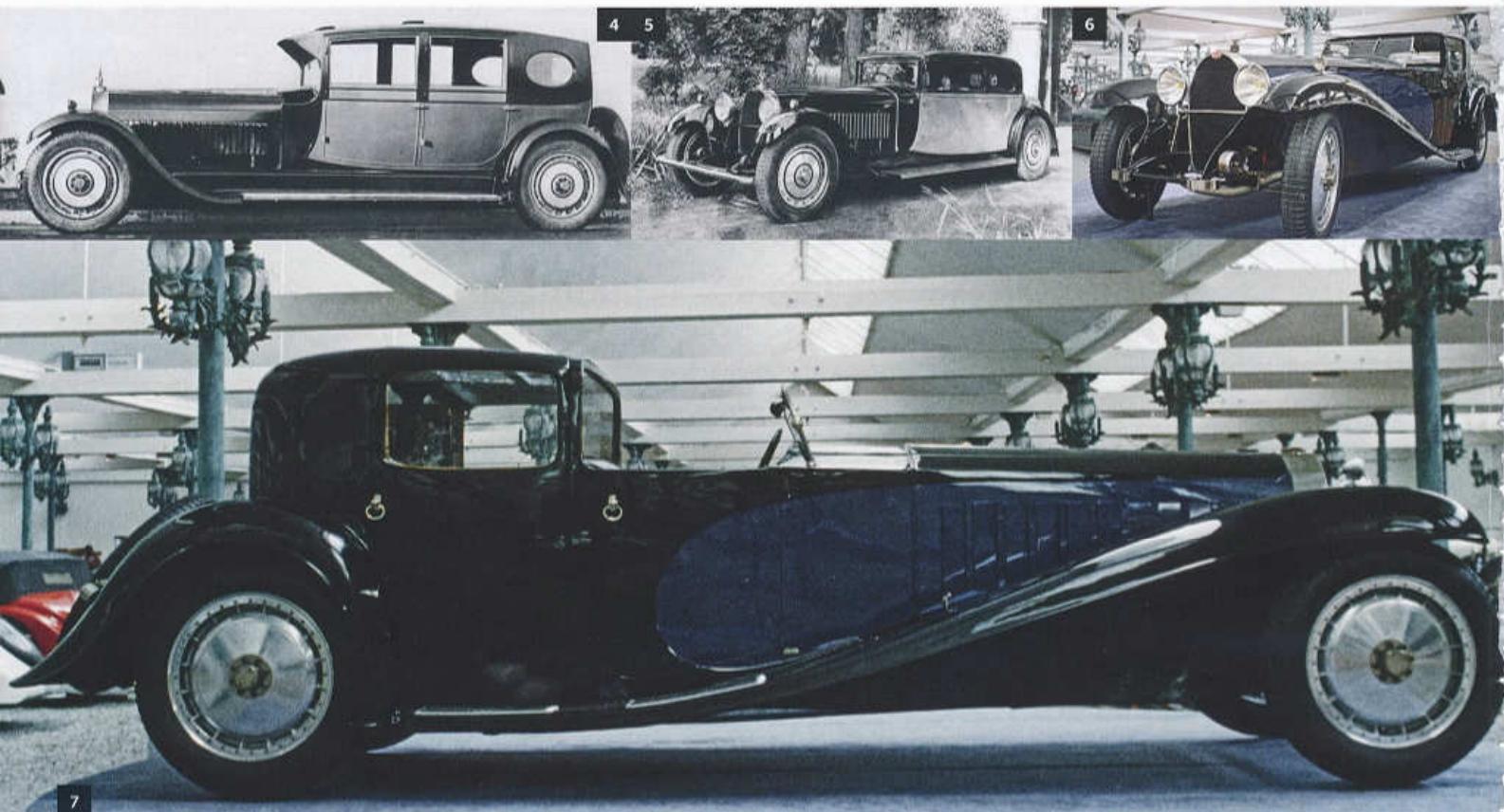


3

vozu, třistupňovou převodovku Bugatti umístil k poháněné zadní nápravě v bloku s rozvodovkou. Převodovka měla druhý stupeň v přímém záběru, zatímco třetí fungoval jako rychloběh.

Prototypový podvozek s číslem 41.100 byl zpočátku opatřen čtyřveriovou otevřenou karoserií s úpravami převzatou z amerického vozu Packard. Hlavní změnou byla nově tvarovaná kapota a montáž tradičního chladiče ve tvaru podkovy. Délka vozu dosahovala 5,7 metru. Zátku chladiče zdobila soška vzpínajícího se slona. Vznikla podle plastiky, kterou v roce 1903 vytvořil Ettoreho mladší bratr Rembrandt.

Na prototyp Royale s karoserií Packard si dobře pamatovala i legendární česká závodnice Eliška Junková. V srpnu 1927 se s manželem a mechanikem cestou na autodrom Linas-Montlhéry zastavili v Molsheimu, kde se jim Ettore Bugatti mohutným vozem pochlubil. Poté vyrazili směrem k metropoli a před Epernay je Le Patron za volantem Royale dohonil. Nabídl paní Elišce, ať jede do Paříže s ním. Tato ➤



[4] Třetí karoserii prototypu byla tato čtyřdveřová limuzína z roku 1928

[5] Do této podoby převlékla prototyp pařížská karosárna Weymann (1929)

[6] Od roku 1930 jezdil Ettore Bugatti vozem Royale s karoserií Coupé Napoléon

[7] Coupé Napoléon v expozici muzea v Mylhúzach na počátku osmdesátých let

► jízda byla pro mě opravdovým požitkem, neboť vůz La Royale letěl jako pták, motor ani při vysoké rychlosti nebylo téměř slyšet, tak dokonale byl vyvážen a pečlivě sesazen", nadšené po letech vzpomínala milovnice rychlosti a bugatek.

Ve službách rodiny

Na jaře 1928 už první Royale jezdila s novou karoserií kupé, kterou ve stylu ekipáže navrhl Ettore Bugatti. Na podzim 1928 se znova převlékla – tentokrát z ní byla čtyřdveřová cestovní limuzína s oválnými okénky v zadních sloupcích. Inspirace kočárem byla opět zjevná a u milovníka koní Bugattiho nepřekvapovala. V roce 1929 se prototyp dočkal čtvrtého obleku: v pařížské karosárni Weymann jej proměnili ve dvoudveřový pětimístný cestovní vůz s tehdy módním koženým kufrem na zadní. Zpočátku byla karoserie v kombinaci černé a žluté barvy, v říjnu na pařížském autosalonu pak celá v černém. V této podobě vyhrála první cenu v soutěži elegance.

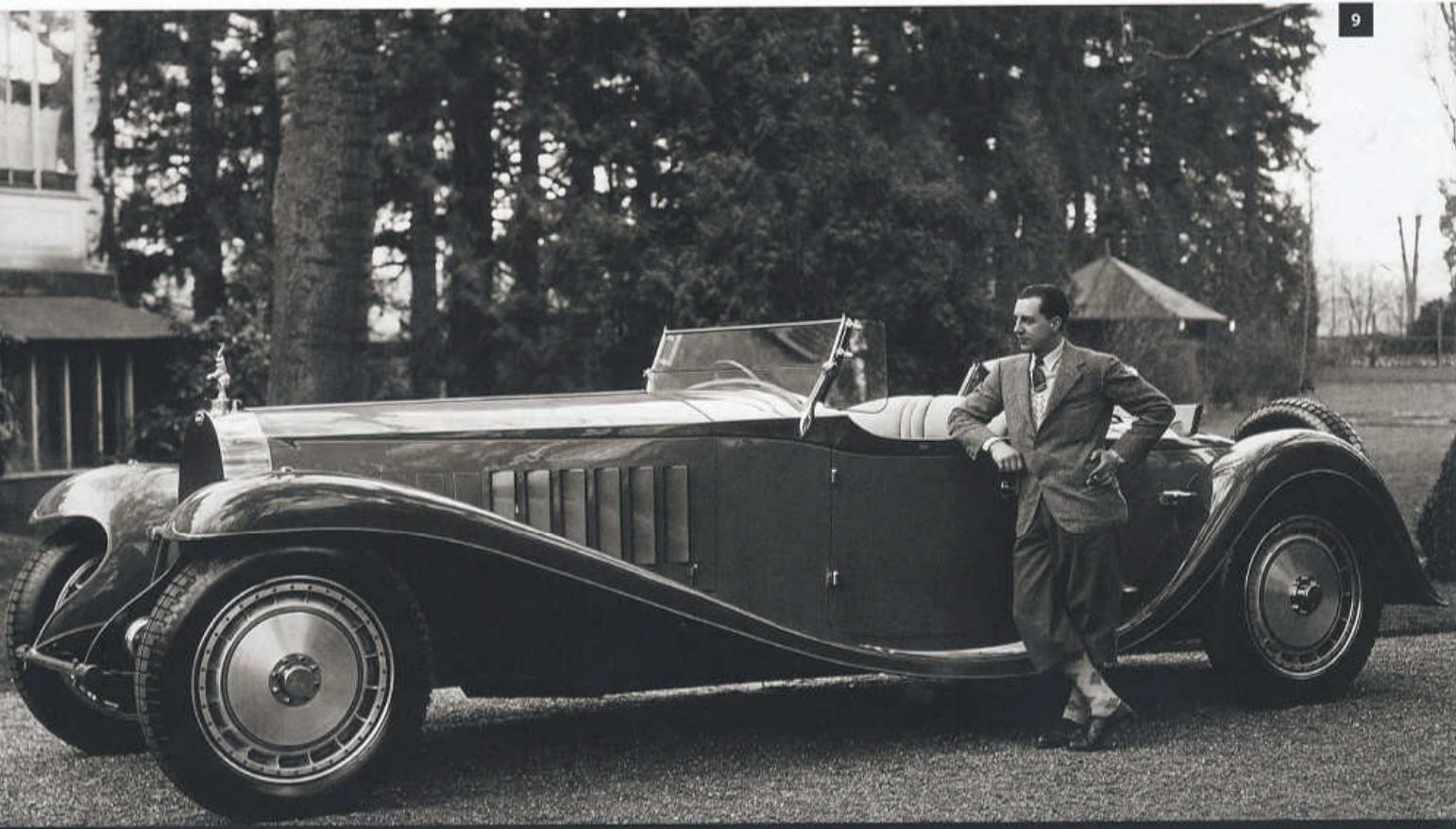
Kariéru prvního prototypu ukončila nehoda, k níž došlo počátkem roku 1930 při jedné z jízd mezi Paříží a Molsheimem. Ettore za volantem usnul, vůz vylétěl ze silnice a zastavil se až o vzrostlý strom. Bugatti ze zle pošramoceného auta vystoupil jen s párem modřinami, jeho dcera Ebé se zlomenou rukou a mechanik, který pospával na zadním sedadle, vyvázl zcela bez úhony.

V té době už v Molsheimu existovalo několik rozestavěných podvozků typu 41, a tak místo náročné opravy havarovaného prototypu dal

Bugatti výrobní štítek s číslem 41 100 přenést na jedno z nově zhotovených šasi. To už mělo rozvor náprav zkrácený na 4,27 m a objem mohutného osmiválce snížený „jen“ na 12 763 cm³ (při stejném vrtání 125 mm byl zdvih zkrácen na 130 mm). Výkon motoru se údajně na vzdory menšímu objemu podařilo vydalit na rovných 300 k (221 kW).

Karoserii ve stylu Coupé de Ville, s otevřeným prostorem pro řidiče a uzavřenou kabinou pro cestující, navrhl tehdy jednadvacetiletý Ettořeho syn Jean Bugatti (1909–1939). Velmi elegantní 6,2 m dlouhý vůz s efektními křívkami blatníků obvykle označovaný jako Coupé Napoléon dokázal flirtovat s rychlosí 200 km/h. Vykazoval hmotnost těsně nad hranicí tří tun a průměrně spotřeboval 40 l benzínu na 100 km, takže mu nádrž o objemu 170 l sotva stačila k jízdě z Molsheimu do Paříže. „Le Patron“ tento vůz s oblibou používal a pyšnil se jím. Royale s karoserií Coupé Napoléon přečkala válku ukryta v Bordeaux a poté v Paříži, po Bugattiho smrti zůstala v rodinném sídle na zámku Ermenonville severně od Paříže. V roce 1963 ji spolu s dalšími vozy a díly odkoupil alsaský textilní magnát a sběratel historických vozů, zejména značky Bugatti, Fritz Schlumpf (1906–1992). Dodnes je součástí sbírky jeho založeného muzea v Mylhúzach.

Ve službách Bugattiho rodiny jezdila i Royale s výrobním číslem 41 150 dokončená v roce 1931 a karosovaná v Molsheimu v tradičním kočárovém stylu podle Ettoreho návrhu. Čtyřdveřová karoserie měla zadní parti střechy skládací a střechu nad řidičem odnímatelnou. Stylově tento vůz označovaný jako „Double Berline de Voyage“ navazoval na limuzínu postavenou v roce 1927 na prototypovém podvozku.



[8] Bugatti rodině sloužila i tato cestovní Royale „Double Berline de Voyage“

[9] Jean Bugatti pózuje s roadsterem Royale pro Armando Edsere (1932)

[11] V roce 1938 přestavěla karosárna Binder Esdersův roadster na Coupé de Ville

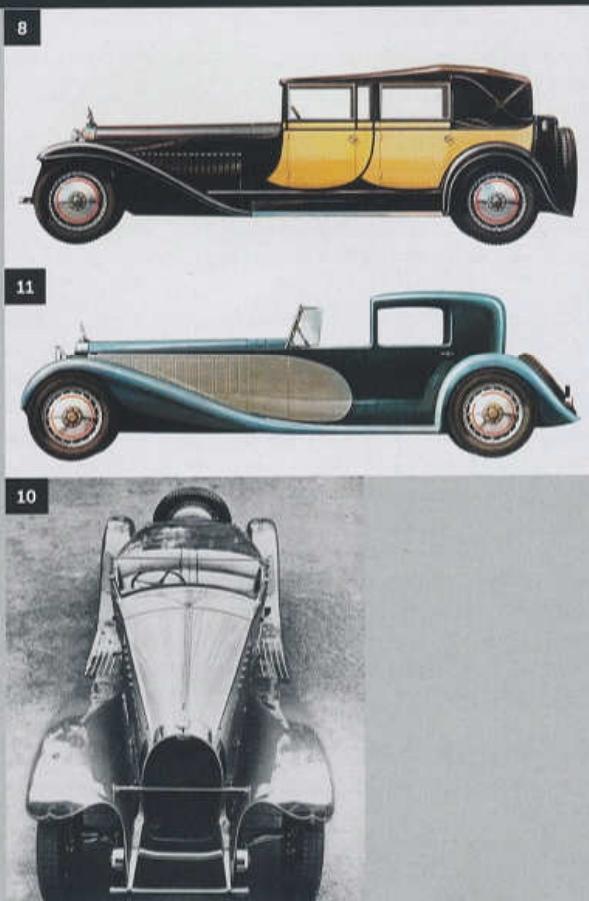
[10] Esdersův roadster Royale po dokončení – světlomety byly dodány zvlášť

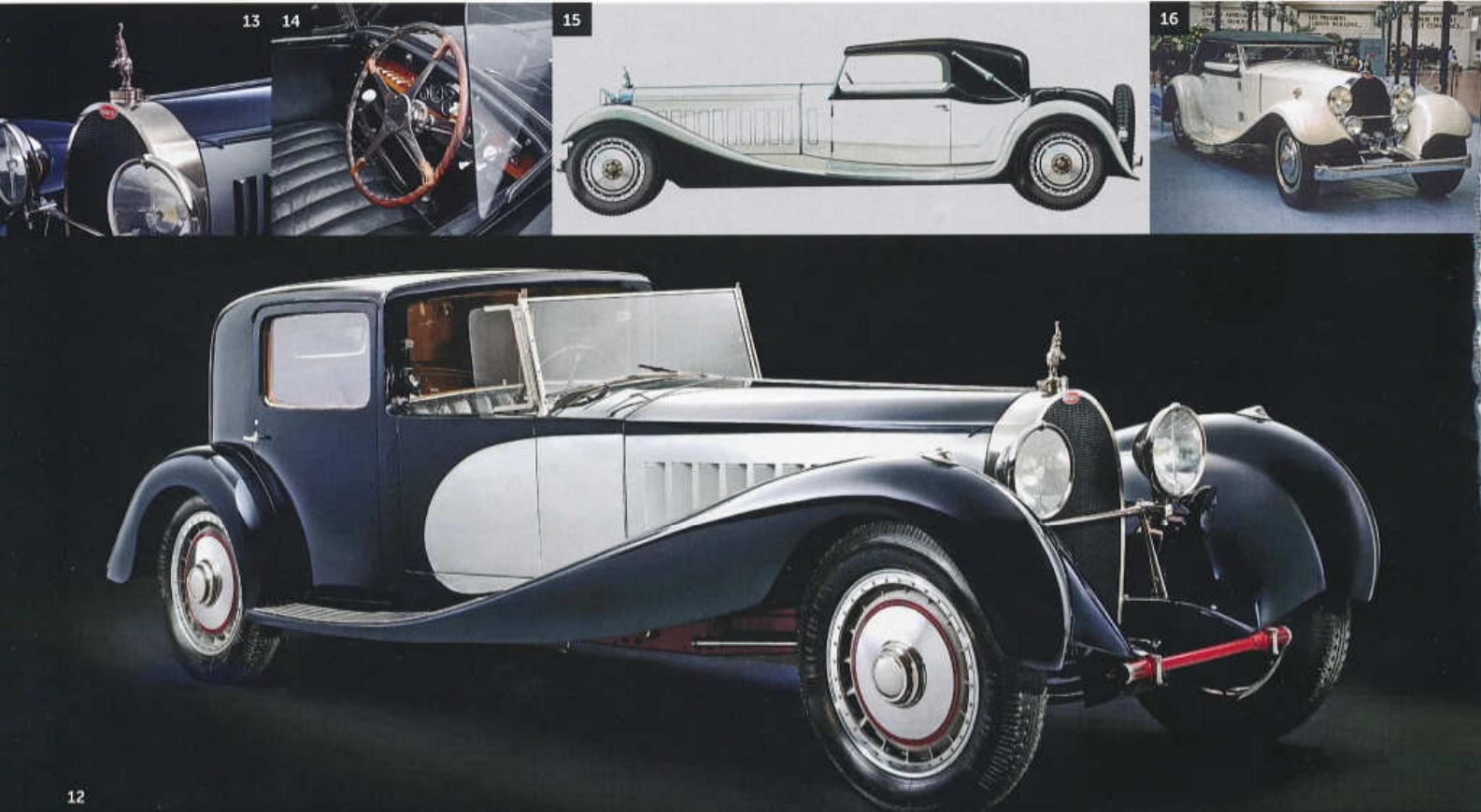
Vůz zůstal v majetku rodiny do roku 1950, kdy jej koupil americký závodník a sběratel výjimečných automobilů Briggs Cunningham a odvezl jej do USA. Tam „Double Berline de Voyage“ několikrát změnila majitele, v letech 1964 až 1986 byla součástí proslulé Harrahovy sbírky v nevadském Renu. Poté ji čekaly další peripetie, od roku 1992 se na čas objevila v kalifornském muzeu Blackhawk, odkud putovala do další soukromé sbírky.

Dva životy

Na přelomu dvacátých a třicátých let předváděl Ettore Bugatti vozy Royale řadě prominentů, včetně korunovaných hlav. Aby zdůraznil výjimečnost svého díla, oznámil, že bude zhotoven pouhých dvacet exemplářů. Dopadlo to však poněkud jinak. Zájem o Royale projevili španělský král Alfonz XIII., belgický korunní princ Leopold, rumunský král Carol II. i bulharský car Boris III., žádný z nich si ale nakonec vůz neobjednal. Jen jediný král si v roce 1931 Royale závazně objednal: Armand Edsers, uznávaný král francouzské oděvní konfekce.

Automobil s výrobním číslem 41 111 převzal v dubnu 1932 a měl být na co hrdy. Jean Bugatti pro něj navrhl dech beroucí dvoumístný roadster šestimetrové délky s půvabnou linií blatníků silně připomínající výše zmíněné Coupé Napoléon. Zvláštností bylo, že roadster nebyl opatřen světlomety. Esders tvrdil, že bude jezdit jen za denního světla, takže je nepotřebuje. Podle dobových dokumentů však světlomety Scintilla byly s vozem dodány, byť samostatně v dřevěném kufřiku. Esdersův řidič je prý nasazoval, když večer odvážel roadster do garáže. V roce 1938 Esders svůj roadster prodal, nový majitel – ale možná jen zprostředkovatel – vůz svěřil pařížské karosárni Binder, aby jej přestavěla na reprezentační vozidlo. Zdá se, že v pozadí mohla být ▶





12

[12] Royale s karoseríí Binder je dnes majetkem nové automobilky Bugatti

[13] Příd' vozu s karoseríí Binder: světlometry Scintilla a nezbytná soška slona

[14] Volant se čtyřmi příčkami a rychlomér Jaeger cejchovaný do 200 km/h

[15] Kabriolet Royale karosován v roce 1932 mnichovskou firmou Weinberger

[16] Také kabriolet Weinberger byl v září 1990 k vidění v muzeu v Mylhúzách

[17] Elegantní kabriolet neměl původně poklice kol, objemný kufr na zadí ano

► diskrétní objednávka rumunského královského dvora, požadovaná záloha však nebyla zaplacena.

Nový zákazník se nakonec rekrutoval z pařížské smetánky. V karosárně Binder odmontovali karoserii roadster, kterou uskladnili, poté na drahocenné šasi postavili Coupé de Ville s otevřeným prostorem pro řidiče a uzavřenou zadní partí, jehož linií silně připomínaly Coupé Napoléon ročníku 1930 na podvozku 41 100.

Binderova karoserie se odlišovala zejména rozměrnějšími blatníky učinnější bránicími odstřikování vody a bláta od předních kol, ale také delším krytým prostorem pro cestující vzadu. Podle některých pramenů měla být kabina vozu pancéřována ocelovými pláty pětimilimetrové tloušťky. Coupé de Ville s karoseríí Binder se po válce dostalo přes Anglii do USA, kde v padesátých letech několikrát změnilo majitele a v roce 1964 zakotvilo v Harrahové sbírce v Nevadě. Zůstalo tam až do roku 1986, kdy je odkoupil zámožný americký sběratel. O osudu původní karoserie roadsteru se vyprávějí dvě pověsti se špatným koncem. Podle jedné byla zničena v červnu 1940, když německá Luftwaffe bombardovala čtvrt, v níž v sousedství automobilky Citroën sídlila firma Binder. Podle druhé skončila ve šrotu až počátkem padesátých let při demolici vysloužilých budov někdejší karosárny.

Obleky na zakázku

Druhým vozem Royale prodaným zákazníkovi byl podvozek s výrobním číslem 41 121, který si v květnu 1932 pořídil zámožný

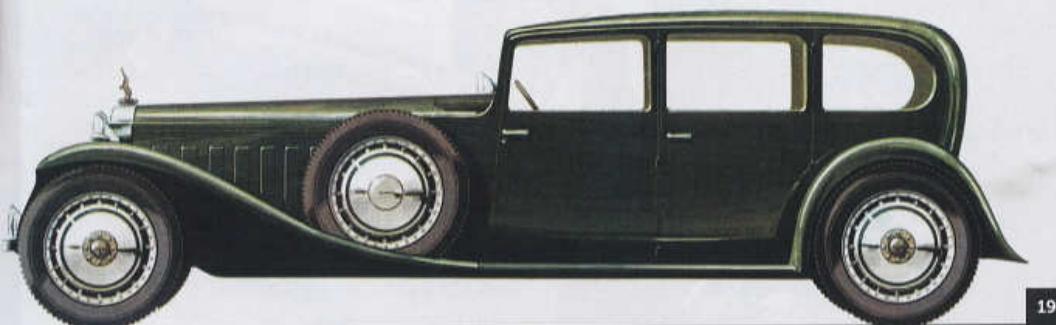
norimberský gynekolog MUDr. Josef Fuchs. Svěřil jej mnichovské karosárni Weinberger, jež na královské šasi postavila elegantní dvoudveřový kabriolet klasického střihu s mohutným „kufrem“ na zadí. Vůz měl dosti pohnutý osud, Dr. Fuchs s ním v roce 1933 prchal z Německa před nacisty. Cestoval po světě, mimo jiné do Číny a poté do USA. V zimě roku 1938 osmiválec doplatil prasklým blokem na mrazivou noc v přístavném skladisti na Long Islandu. Skončil na vrakovišti, odkud jej v roce 1943 vyrážel jeden ze šéfů koncernu General Motors. Opravy se kabriolet dočkal až v padesátých letech, k jeho záchrane a oživení byla použita řada nepůvodních dílů, např. pásty americké provenience. Tehdy také místo původního černého laku karoserie dostal nový v barvě slonové kosti. V roce 1959 se stal součástí sbírky Fordova muzea v Dearbornu (Michigan).

Zámožného kupce měl nalákat i vůz Bugatti Royale s výrobním číslem 41 141, který jako pětimístný dvoudveřový coach oblékla pařížská karosárna Kellner. Vůz měl dvere zavěšené vzadu a velmi tenké sloupy čelního okna, nízká kabina působila dynamickým dojmem. V říjnu 1932 byl vystaven na londýnském autosalonu a Bugatti jej diskrétně nabízel na prodej za cenu tří vozů Rolls-Royce. Royale s karoseríí Kellner nakonec zůstala v rodině, občas ji používala Ettoreho dcera Ebé, do roku 1950 vůz najel necelých deset tisíc kilometrů. Stejně jako již zmiňovanou Royale „Double Berline de Voyage“ odkoupil coach s karoseríí Kellner v roce 1950 Briggs Cunningham a odvezl jej do Spojených států. Za obě auta zaplatil tři tisíce dolarů, k nimž Bugattiho dědicům přidal dvě ledničky, které se tehdy ve Francii daly jen těžko sehnat.



Koncem osmdesátých let minulého století se Royale s karoserií Kellner stala nejdražším automobilem světa, její prodejní cena se vyšplhala na 15,7 milionů dolarů. Po několika letech v rukou japonského majitele údajně skončila v garáži jistého jihokorejského nadšence.

Třetí a poslední podvozek Bugatti Royale prodaný zákazníkovi nesl výrobní číslo 41 131. V červnu 1933 si jej pořídil anglický průmyslník, kapitán Cuthbert W. Foster. V londýnské karosárně Park Ward na šasi postavili klasicky stříženou limuzinu se šesti bočními okny a sklop-



[18] Bugatti Royale s pětimístnou dvoudveřovou karoserií Kellner z roku 1932

[19] Limuzina Royale obléčená v roce 1933 londýnskou karosárnou Park Ward

[20] Bugatti Royale s karoserií Park Ward v září 1990 na slavnosti v Mylhúzích [21] Setkání všech šesti vozů Royale v srpnu 1985 v kalifornském Pebble Beach

ným nosičem zavazadel na zadní. Po druhé světové válce vůz odkoupil anglický milovník značky Bugatti Lemon Burton, v roce 1956 se novým majitelem unikátní limuziny stal americký sběratel John Shakespeare. O osm let později tuto Royale spolu se třemi desítkami dalších bugatek Shakespearovy sbírky kupil již zmíněný Fritz Schlumpf, takže se vrátila do Alsaska, do Mylhúz. Stejně jako Coupé Napoléon i limuzína Park Ward v tamějším muzeu sídlí dodnes.

K vidění je v Mylhúzách i replika Esdersova roadsteru Royale, s jejíž stavbou započal Fritz Schlumpf v sedmdesátých letech, dokončena však byla až v roce 1990 ve spolupráci s pařížskou karosárnou Lecoq. Připomeňme, že počátkem září 1990 se v Národním automobilovém muzeu v Mylhúzách uskutečnilo setkání všech šesti automobilů Bugatti Royale. Poprvé se všechny královské bugatky podařilo soustředit na jednom místě v srpnu 1985 při příležitosti proslulé soutěže elegance historických vozidel v kalifornském Pebble Beach.

Na kolejích

Automobily Bugatti Royale se staly legendou, značce s červeným oválem však komerční úspěch nepřinesly. Ettore Bugatti ale dokázal náročný projekt zhodnotit jinak. Velké osmiválcové motory typu Royale v letech 1933 až 1939 montoval do rychlých a luxusních motorových vlaků Autorail Bugatti, které úspěšně prodával státním železnicím i společnostem PLM (Paris-Lyon-Marseille) a AL (Alsace-Lorraine). Podle provedení byly tyto železniční expresy vybaveny dvěma nebo čtyřmi osmiválci Royale 12,8 l, každý o výkonu kolem 200 k (147 kW). V provozu s cestujícími měly povolenou cestovní rychlosť 140 km/h, při testování však uhánely přes 190 km/h. Celkem jich vzniklo osm desítek, řada z nich ve Francii jezdila ještě počátkem padesátých let. □

Motorový vlak Bugatti poháněný čtyřmi motory Royale (1933)



JÍZDA

V září 1993 se na venkovské silničce nedaleko Mylhúz událo cosi nevidaného: Bugatti Royale s karoserií Coupé Napoléon poprvé po čtyřech desítiletích opět vyjela vlastní silou. Přípravy na tuto událost trvaly devět měsíců, bylo třeba postupovat velmi obezřetně. Vůz mimořádné hodnoty byl (a je) ve Francii zapsán jako národní kulturní památná. Zodpovědnost na sebe vzali tehdejší ředitel mylhúzského muzea Jean-Claude Delerm a hlavní kurátor sbírky Patrick



Před dvaceti lety, v září 1993, Royale Coupé Napoléon poprvé znovu vyjela



Pohled jako ze snu: Bugatti Royale v dešti proplouvá alsaskou krajinou

Garnier, tým techniků a mechaniků vedl inženýr Pierre Macoin. Všichni tři se také postupně vystřídali za volantem patrně nejdražšího automobilu světa. V drobném dešti plula Royale alsaskou krajinou a svoji radost z vyjížďky projevovala decentním hlasem mohutného osmiválce. Důstojnou šedesátkou pět kilometrů tam a pět zpátky zeleným údolím. Nejprve v kabině pro panstvo, poté na otevřeném sedadle vedle řidiče s krásným hukotem v uších a vůní horkého oleje a kovu v nose. Na takovou jízdu se nezapomíná.