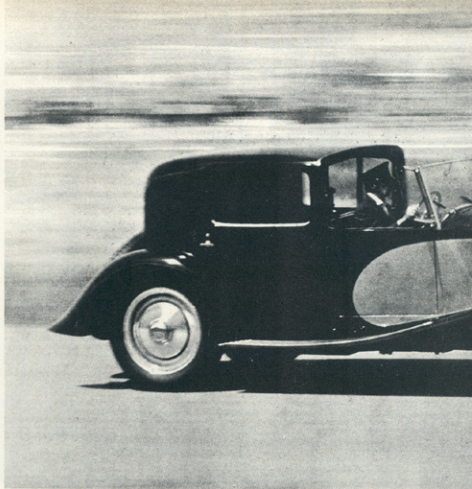


auto motor und sport

Če nanese pogovor na ugledne, najuglednejše avte vseh časov, bo pravi poznavalec zgodovine avtomobilov prav gotovo omenil bugatti royale.

Teh „kraljevskih“ vozil so izdelali le šest; dve od njih sta last Williama Harraha, ki se ponaša z najbolj znano zbirko avtov na svetu. Dovolil je novinarjem, da so si od blizu ogledali eno od obeh čudes in pri tem sprostili svojo domišljijo.



BUGATTI

Modra kri

Ettore Bugatti, oče legendarnih avtov, se je rodil v Milanu, v družini, ki se je ukvarjala z umetnostjo in umetno obrtjo. Začel je kot kipar, kmalu pa se je umetnosti naveličal in pričel dirkati in konstruirati avte. Da kri ni voda, je dokazal tudi Ettore, tudi zanj je bilo izdelovanje avtov umetnost.

Z dvajsetimi leti je mladi Bugatti že vodil tehniške posle v tovarni barona DeDietricha, kasneje je bil tehniški vodja pri Mathisu in Deutz. Leta 1907 je konstruiral svoj mali avto, ki so ga izdelovali po licenci, kot „bebe-peugeot“, dve leti kasneje pa si je omislil že lastno tovarno v Molsheimu, v Alzaciji.

V vzorno urejenih tovarniških prostorih so izdelali približno 9500 avtov, enega ali dva na dan. Ti avti so bili zelo dragi, vendar ne pridrugi, saj je tovarna skrbno pazila na servise, pa tudi tehniško bugattijev niso tako hitro zastareli kot avti drugih tovarn. Bugatti je srečno preстал burna leta gospodarskih kriz, v tridesetih letih je celo razširil tovarno, ko je pričel izdelovati tudi železniška vozila. Ko so Mercedesove „srebrne puščice“ puščale za seboj njegove dirkalne avte, je dal na trg svoj model „57“ in si spet pridobil slavo nazaj. Sele druga svetovna vojna in smrtna nesreča

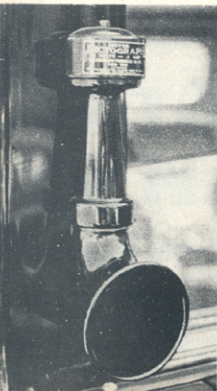
sina Jeana sta leta 1947 striji nesmrtnega konstruktorja. Slavo so mu prinesli hitri avti, ki jih je konstruiral po letu 1923, modeli 23 („Brescia“, s prostornino 1,5 litra), 35 (2 litra, pozneje 2,3 litra) in 37 (1,5 litra).

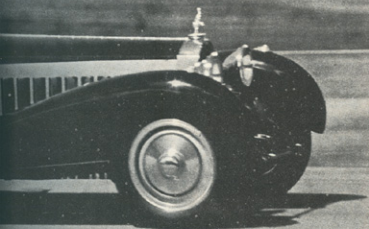
Večje avte je Bugatti gradil za DeDietricha in za druge tovarnarje, sam pa je pred prvo svetovno vojno izdeloval le razmeroma majhni avto s petliterskim motorjem. Zato je leta 1926 presenetil svet s svojim velikim modelom 41, ki je največji osebni avto, kar so jih kdaj izdelovali v seriji. To je bil „royale“, kraljevski ali tudi „zlati“ bugatti.

Prvi royale je imel 14 726-kubičnih motor in medosno razdaljo 4,57 metra (mercedes pulman ima medosno razdaljo 3,9 metra), pozneje so izdelovali nekoliko manjše royale: 12 760 kubikov in 4,3 metra medosne razdalje. Osemvaljni motor z gibom 130 mm (pri prvem avtu 150 mm) in z vrtino 125 mm je skrilav v sebi 300 KM, dosegel pa jih je pri 1700 vrtljajih v minuti. Hitreje se je motor vrtel z 2000 vrtljaji v minuti.

Motorni blok, izdelan iz litega železa, je dolg skoraj meter in pol, ročična gred je težka 137,5 kg, počiva pa na devetih ležajih. „Oče“ tega motorja je bil Bugattijev 16-valjnik, ki je v prvi vojni poganjal letala.

Prva prestava služi le za speljevanje in za najbolj strme vzpone, druga prenese hitrost vse od speljevanja do 150 km na uro. Tretja





ROYALE

prestava je hitra in z njo je moč doseči več kot 200 km na uro. Motor se sicer ne vrti hitro, ima pa izredno velik navor, in je temu primerno požrešen — kar 50 litrov popije na 100 km.

Na bugattiju royale seveda ne najdemo sodobnih obes: toga prema z listnatimi vzmetmi spredaj in zadaj je bila tedaj dobra tudi za kralje. Platišča iz lahke kovine nosijo velike gume dimenzij 6,75 x 36 in skrivajo zračno hlajene bobnaste zavore.

Rolls-royce in beli slon

Bugatti je hotel za vsako ceno izdelati najboljši avto, zato ni skoparil. Royale se je ponašal tudi z dobro lego na cesti, z udobnim vzmetjem in z lahkim upravljanjem, seveda za voznike, ki še niso bili vajeni pasastih gum, diagonalnih obes, pnevmatičnega vzmetenja ter servo volana in zavor. Sam Ettore, ki je bil odličen voznik, je svojim kupcem spretno predstavil royale. Vsi so ga hvalili — kupovali ga niso.

Bugatti royale velja namreč trikrat toliko kot rolls-royce, še za kralje preveč. Namesto 25

napovedanih bugattijev so jih izdelali samo šest. Da je s tem avtom Bugatti napovedal boj rolls-roycem, priča tudi beli slon, ki se ponosno — kot rolls-royceova Viktorija — vzpenja na pokrovu hladilnika.

Prvi royale je dobil najprej Packardovo karoserijo, s katero so ga dolgo preskušali, nato so ga oblekli v ugledno limuzino, ga razbili, sedaj pa je v lasti družine Bugatti kot „sedanca de ville“ — pol limuzina, pol kabriolet. Baje je nekje še sedmi royale; gre pa le za prvega, ki mu je po trčenju naredil karoserijo Jean Bugatti.

Drugi royale je bil najprej odprt avto, brez žarometov, ker se lastnik ponoči sploh ni vozil, pozneje je dobil podobno karoserijo kot prvi. Ta drugi royale kaže naša slika.

Danes bi tak avto stal približno 42 000 dolarjev, brez carine in prometnega davka, seveda. Tretji royale je v Fordovem muzeju, ostali trije so tudi v privatnih zbirkah.

Šestega bugattija pravkar obnavljajo, tudi tega je kupil William Harrah.

Bugatti royale je simbol postaranih idealov. Velik je, ima močan motor, vendar ni najdaljši avto z največjim avtomobilskim motorjem. Filmski avto „chitty-bang-bang-11“ je imel letalski motor z 18 800 kubiki. Ameriške limuzine, ki vozijo letalske potnike po letališčih, so daljše od royala! Niso pa lepše.