



La Bugatti Tipo 73 di 1500 cm<sup>3</sup>, carrozzeria Pourtout, esposta al Salone di Parigi del 1947. Ne era prevista una versione da competizione con motore potenziato che non ebbe seguito.



# La fine del mito



La copertina del depliant pubblicitario del modello 101 carrozzato cabriolet a quattro posti.

le Pur-Sang  
de l'Automobile



# Il mitico marchio francese subisce un duro colpo a causa del Secondo conflitto mondiale

## La storia dal dopoguerra fino all'inevitabile chiusura

di Umberto Anerdi - foto Elvio Deganello

**I**l declino della Bugatti ha inizio la sera dell'11 agosto 1939 con la tragica morte di Jean, figlio primogenito di Ettore, destinato a succedere al padre nella conduzione dell'azienda. Meno di un mese dopo il drammatico evento, scoppia la Seconda guerra mondiale. L'Alsazia è sempre stata terra contesa e Molsheim è destinata ad essere coinvolta nel conflitto fin dall'inizio. Prevedendo il peggio, Bugatti ha già provveduto, prima ancora della dichiarazione di guerra alla Germania - nel settembre del 1939 - da parte della Francia e della Gran Bretagna, a trasferire la quasi totalità delle attrezzature in uno stabilimento presso Bordeaux, dove si mette a lavorare per la Difesa, come sub-fornitore della Hispano Suiza. Quando, nel maggio 1940, la Francia viene sconfitta ed occupata dalle truppe tedesche, l'Organizzazione Todt si appropria della fabbrica di Molsheim ed impone il ripristino di tutti i macchinari, le attrezzature ed i materiali che sono stati trasferiti. Bugatti rifiuta di tornare, pur essendo stato invitato a farlo, tuttavia accetta in contropartita della "cessione" della sua fabbrica alle autorità tedesche, la somma di 150 milioni di franchi. Ettore, pur risiedendo in Francia da decenni e sentendosi profondamente francese, ha sempre conservato la cittadinanza italiana: di conseguenza, fino a quel momento, non può essere considerato un nemico da parte dell'occupante, essendo l'Italia alleata della Germania. Durante i quattro anni seguenti lo stabilimento di Molsheim ha fabbricato per conto della Trippel veicoli anfibi, torpedini, bombe volanti, spazzaneve e slitte motorizzate. Nel 1944 le officine occupano 1.800 operai di cui 150 prigionieri russi. Impossibilitati a proseguire l'attività a Bruxelles, un gruppo di ingegneri si trasferisce negli uffici parigini di Rue Boissière dove, sotto la guida di Ettore, vengono elaborati i progetti più diversi (e qualche volta fantasiosi) in previsione della ripresa, in un dopoguerra che si spera prossimo. Bugatti, nel frattempo, rileva tre officine: la Licorne per le automobili, la Fournaise, per la costruzione dei telai e per le parti in fusione e il Cantiere Navale di Maison Laffitte, non avendo mai abbandonato l'idea di mettersi a costruire imbarcazioni da diporto. Per restare nell'ambito automobilistico, a Parigi nascono alcuni progetti che potrebbero destare un certo interesse ma che, per le circostanze che diremo più avanti, rimangono allo stadio di prototipo, o poco più.

### LA TIPO 68

Si tratta di una piccola vettura spinta da un 4 cilindri di soli 370 cm<sup>3</sup>, complicato come un motore da competizione: doppio asse a camme in testa per 16 valvole e compressore volumetrico. Capace di girare a 9.500 giri sotto carico, viene spinto, a vuoto, fino a 12.000 giri. Per non destare l'attenzione dell'occupante, il motore viene installato su una specie di motociclo e in seguito su una piccola vettura che viene provata al Bois de Boulogne da Roland Bugatti. Dopo la guerra, lo stesso Roland riprende le prove del motore, tentando la strada della distribuzione a valvola rotante, ma non se ne è fatto nulla. L'unico prototipo costruito si trova ora presso il Museo di Mulhouse. ➤



*L'unico prototipo della Tipo 68 realizzato durante la guerra. La piccola vettura, dotata di un motore sovralimentato di soli 370 cm<sup>3</sup>, molto sofisticato, non ha avuto seguito produttivo.*



*Questa berlina a due porte del 1951 su telaio 101, è carrozzata da Guilloré.*





*La linea di questo coupé su telaio 57 SC del 1937, carrozzato dalla Carrozzeria Ghia di Aigle (Svizzera) nel 1952, rivela la mano di Mario Felice Boano e Giovanni Michelotti.*



*La 101 cabrio carrozzata da Gangloff e sotto la berlina a quattro porte carrozzeria Lepoix.*



## LA TIPO 73

Tra i progetti per il dopoguerra figura anche questo modello: una 1500 con motore a 4 cilindri, monoalbero a camme in testa e tre valvole per cilindro, la cui evoluzione, Tipo 73 C, è una vettura monoposto da competizione con doppio asse a camme in testa, 4 valvole per cilindro, potenziato da un compressore volumetrico. Di quest'ultima, si pensa di costruirne una piccola serie di 20 esemplari, da vendere ai corridori privati. Nel 1947 il motore, realizzato presso lo stabilimento La Licorne, nel quartiere parigino di Levallois, viene inviato a Molsheim, ma la situazione finanziaria dell'azienda non consente lo sviluppo del progetto. I telai già costruiti o semilavorati e le parti meccaniche già in costruzione sono in un primo tempo accantonate in fabbrica e, nel 1960, almeno due di questi sono venduti a Jean De Dobbeleer, concessionario Bugatti di Bruxelles, il quale provvede a carrozzarne uno, con una linea simile a quella disegnata da Antoine Pichetto nel 1945 per Ettore Bugatti. L'altro telaio, venduto negli Stati Uniti nel 1961, viene poi vestito da Bob Jones con una carrozzeria monoposto che ricorda vagamente le Mercedes da Gran Premio dell'anteguerra. Purtroppo il declino della Bugatti, come marca automobilistica, è ormai inevitabile. Anche se Ettore fosse ancora rimasto in vita, difficilmente si sarebbero potuti rivivere i fasti dei decenni precedenti, sia perché i tempi sono radicalmente cambiati sia perché, privo delle idee moderne di Jean, difficilmente il Patron sarebbe stato disposto a rinunciare alle sue convinzioni, ancorate a concetti ormai superati.

## IL DOPOGUERRA

Alla liberazione della Francia, gli stabilimenti alsaziani vengono posti sotto sequestro dal nuovo governo in quanto, essendo ancora cittadino italiano, Bugatti viene considerato complice della Germania. Il 6 novembre del 1946, dopo un lungo dibattito, il Tribunale rigetta il ricorso, ma nella successiva causa di appello, discussa presso il Tribunale di Colmar, Ettore - che nel frattempo ha ottenuto la cittadinanza francese - vede riconosciute le sue ragioni. Purtroppo non sarà lui a riprendere in mano le redini della azienda; contrae una polmonite, seguita da una embolia che lo lascia semi-paralizzato e in stato di incoscienza, muore il 21 agosto 1947 presso l'Ospedale Franco-Americano di Neuilly, poco più di un mese dopo che il Tribunale ha ordinato il dissequestro e la restituzione dei suoi beni. Pierre Marco, da molti anni stretto collaboratore del fondatore, viene nominato dagli eredi direttore generale con il compito di rimettere in sesto l'azienda. In attesa di riprendere la produzione automobilistica, la fabbrica effettua vari lavori di meccanica generale e in sub forniture; tutte attività che permettono di ottenere la liquidità necessaria a ricostituire il parco delle macchine utensili. Si costruiscono tonnellate di carpenteria metallica, granate da esercitazione per la Marina, parti di siluri, fusioni per conto terzi, ricambi per la Citroën, pezzi meccanici diversi. Nel 1953 la fabbrica impiega 760 persone, di cui 22 ingegneri. Il fatturato continua a salire superando, in quell'anno, i 1.700 milioni di franchi. Il valore dell'azienda, che nel 1947 era praticamente nullo, viene allora stimato in un miliardo e mezzo.





*Questa 101 coupé è stata vestita ancora da Gangloff nel 1951.*



*Nel 1961 lo stilista statunitense Virgil Exner acquista dalla Bugatti il telaio 101506 e lo fa carrozzare da Ghia su suo disegno. La vettura sarà esposta al salone di Torino nel 1965.*

## LA TIPO 101

La costruzione di automobili riprende nel 1951 con le 101 e 101 C. Non sono altro che delle 57 e 57C anteguerra, leggermente modificate. Le caratteristiche del motore sono le stesse, ad eccezione della cascata di pignoni che comanda gli alberi a camme, sostituita da una catena a rulli. Il cambio di velocità è ora un Cotal ad ingranaggi epicicloidali ad azionamento elettromagnetico comandato da una levetta posta sotto il volante (come sulle Cord degli

anni '30) ma l'assale rigido anteriore e le sospensioni posteriori a semicantilever sono le stesse. Il telaio è antiquato e il peso della vettura supera probabilmente quello già elevato (1.650 kg) del modello Ventoux del 1939. Il motore, la cui potenza oscilla tra i 135 ed i 190 CV a seconda della presenza o meno del compressore, non può fare miracoli. Se si escludono i due telai tipo '57 del 1935, convertiti nel dopoguerra alle specifiche 101, la produzione si limita a 6 esemplari carrozzati da Gangloff e da

Guillorè, più il bellissimo coupé vestito da Antem per Geneviève Deleuze, vedova di Ettore Bugatti. L'ultimo telaio rimasto in fabbrica viene acquistato nel 1961 per 2.500 dollari dallo stilista statunitense Virgil Exner Jr. che lo fa carrozzare da Ghia su suo disegno. Ne nasce un bel roadster di gusto prettamente americano... ma non può definirsi una Bugatti se non per la meccanica. Intanto l'azienda sopravvive costruendo pale per elicotteri e meccanica per conto terzi. ➤

*Questo coupé carrozzato da Antem per Geneviève Deleuze, vedova di Ettore Bugatti, è forse la più bella espressione di design di vettura sportiva sul lungo telaio della 101.*





Tre immagini della 251, l'ultima Bugatti da Gran Premio che ha segnato anche la fine della produzione di automobili da parte della casa di Molsheim. Nella foto a centro pagina il secondo da sinistra è Roland Bugatti, figlio cadetto del Patron.

## LA TIPO 251

Nel 1953 Roland Bugatti, contro il parere di Pierre Marco, decide di ritornare alle corse costruendo una monoposto di F1. La stampa francese annuncia l'evento con grande entusiasmo. La nazione d'Oltralpe in quel momento è praticamente assente dal Campionato di F1, dominato da Alfa Romeo, Ferrari, Maserati e Mercedes; con il ritorno della Bugatti si spera di rivivere i fasti degli anni '20 e dei primi anni '30, ma non sarà così. Viene chiamato a Molsheim l'ingegnere Gioachino Colombo, noto per i suoi progetti di auto da competizione presso l'Alfa Romeo e la Ferrari. Colombo progetta una monoposto con motore posteriore trasversale di 2.432 cm<sup>3</sup>, ad 8 cilindri in linea divisi in due blocchi di quattro, con doppia accensione e 4 carburatori Weber doppio corpo. La presa di forza e il comando dei due alberi a camme in testa si trovano al centro dei due blocchi, alla congiunzione dei due alberi motore. Il cambio del tipo Porsche è a 5 marce, in blocco con il differenziale da cui partono i due semiassi collegati da un ponte De Dion. La sospensione anteriore, voluta a tutti i costi da Roland nonostante il parere contrario dell'ingegner Colombo, è, seguendo la tradizione Bugatti, ad assale rigido. L'originalità del progetto sta proprio nella collocazione del motore, posto trasversalmente all'asse della vettura alle spalle del pilota. Questa posizione del propulsore determina una larghezza della carrozzeria inusitata per un'auto da Gran Premio, mentre la lunghezza del passo è piuttosto contenuta. Il motore, pur funzionando in maniera soddisfacente, pare non abbia mai raggiunto i previsti 285 CV a 9.000 giri. A questa minore erogazione di potenza rispetto alle vetture da GP italiane del periodo, si aggiunge una marcata instabilità dovuta in parte al passo troppo corto ma soprattutto alla sospensione ad assale rigido che rende la macchina difficile da controllare in curva e instabile in rettilineo. Ad una parte di questi difetti si cerca di rimediare costruendo un secondo prototipo con il passo leggermente allungato e le sospensioni anteriori modificate (ma resta l'assale rigido in un'epoca in cui questo è utilizzato solo più per gli autocarri). La situazione finanziaria della Casa non consente ulteriori investimenti nel settore delle competizioni; la 251, per onor di firma, viene fatta scendere in pista prematuramente a Reims, il 1° luglio 1956, in occasione del G.P. dell'Automobile Club de France, pilotata da Maurice Trintignant. Nonostante tutto l'impegno di quest'ultimo, dopo diciotto anonimi giri, la vettura viene costretta al ritiro per un guasto all'acceleratore. Da questo momento la



251 uscirà da Molsheim soltanto per essere esposta al Museo di Mulhouse. Oramai sul viale del tramonto, incapace di adeguarsi ad un mercato che, a partire dal dopoguerra è radicalmente cambiato, la Bugatti elabora ancora verso la fine degli anni '50 gli ultimi due progetti che non trovano, in pratica, concreta attuazione. La 252: una 1500 a 4 cilindri che prevede l'utilizzo di un mezzo motore della 251 con una telaistica più aggiornata rispetto al passato il cui prototipo, privo di carrozzeria, resterà tale fin che non verrà vestito in epoca successiva. La 451: una lussuosa Gran Turismo di 4.500 cm<sup>3</sup>. Questo progetto, elaborato quando oramai la famiglia si è già ritirata dall'azienda, è rimasto sulla carta. Nel 1963 la Hispano Suiza, che ha assunto il controllo della Bugatti destinandone la produzione ad altri settori, decreta definitivamente la chiusura del comparto automobilistico. Più avanti, tutto il magazzino e le vetture rimaste in fabbrica vengono vendute ai fratelli Schlumpf e destinate al Museo di Mulhouse. È la fine del mito, quello vero. ■



*L'ultima Bugatti, la 252 del 1955, mai entrata in produzione. Questo telaio, che avrebbe costituito la base per una ottima 1500 dalle caratteristiche sportive, è stato carrozzato successivamente e si trova ora esposto al Museo di Mulhouse.*

## LA BUGATTI "MODERNA"

Nel 1987 l'imprenditore Romano Artioli acquisì i diritti per la produzione di automobili con il marchio Bugatti e fondò la nuova azienda denominata "Bugatti Automobili SpA" con stabilimento a Campogalliano in Largo E. Bugatti, appositamente progettato dall'architetto Giampaolo Benedini. I nuovi modelli rispettarono la tradizione della Bugatti anche per il loro valore: nel 1995 la versione più accessoriata della EB110 costava oltre un miliardo di lire, un prezzo giustificato dall'essere la prima vettura di serie ad avere un telaio in fibra di carbonio, realizzato dalla società francese Aerospatiale. Ma la storia è breve e, nel 1995, la Bugatti Automobili dichiara fallimento: le difficoltà finanziarie costrinsero Artioli a vendere l'industria. All'asta fallimentare il costruttore tedesco Dauer Racing GmbH si aggiudica tutto il magazzino ricambi della casa e cinque telai completi, riprendendo così la produzione della EB110 con cinque esemplari che prenderanno il nome di Dauer "EB110". Ma è destino che il marchio non venga dimenticato, così, nel maggio 1998 il Gruppo Volkswagen acquista i diritti legati al marchio Bugatti. Nel corso dello stesso anno presenta il prototipo EB118 al Paris Motor Show. L'anno seguente a Molsheim viene creata la società "Bugatti Automobiles SAS", filiale di Volkswagen France. Il gruppo Volkswagen ne rilancia l'immagine con una supercar: la EB 16.4 Veyron (EB è l'acronimo di Ettore Bugatti), con un motore W16 (da qui il 16 nel nome e 4 le turbine) da 1001 CV dichiarati e 8.0 litri di cilindrata, dotata di trazione integrale e cambio sequenziale DSG a doppia frizione a 7 rapporti. Al salone di Francoforte 2007 è stata presentata un'edizione limitata (5 esemplari) della Veyron denominata "Pur Sang", caratterizzata da cerchi forgiati e dall'assenza di verniciatura (l'auto diventa bicolore grigio specchiato/nero, grazie alla combinazione di alluminio e carbonio usati per la carrozzeria), e da un prezzo ancora più esorbitante: attorno al milione e mezzo di euro. Al concorso di eleganza di Pebble Beach, Bugatti ha presentato la Versione "Targa" della Bugatti Veyron, messa in vendita in aprile 2009, al prezzo di 1,4 milioni di Euro. Le prestazioni sono simili alla versione Coupé, la velocità si autolimiterà automaticamente a 360 km/h. Sempre a Pebble Beach sono state presentate nuove colorazioni per la Versione Speciale della Veyron FBG par Hermès, presentata nell'aprile 2008 al salone di Ginevra. Dopo la versione coupé Bugatti ha iniziato la produzione e la vendita dei 150 esemplari della Grand Sport. Il primo esemplare è stato venduto a 3 milioni di dollari.

