

DE FAMILIE BUGATTI

DEN HAAG, 02 november 2011

Tekst: Peter van Nieuwenhoven Helbach

Ettore Bugatti maakte fraaie auto's, maar minder bekend is dat hij ook nog andere voertuigen ontwierp en bouwde. Zijn familie, vader, broer en zoon, lieten zich evenmin onbetuigd in artistieke uitingen. Het verhaal van de treinen, het vliegtuig en de rest van de familie.

Ettore Bugatti

Ettore Bugatti was, ondanks zijn vrij kleine postuur een "Grand Seigneur". Bij voorkeur werd hij gefotografeerd in een rijbroek en dito laarzen. Zijn liefde voor paarden was welbekend. Dit vindt men bijvoorbeeld ook terug in de vorm van elke Bugatti radiator, die een hoefijzerachtige vorm heeft.

Achter deze façade school echter een technisch zeer goed onderlegde geest, die uiterlijk voorkomen (dat gold zeker voor de auto's) vaak liet prevaleren boven technische innovatie. Een bevestiging hiervan is een van zijn legendarische uitspraken over de remmen van zijn auto's. "Mijn auto's zijn gemaakt om te rijden niet om te remmen".

Zijn geest was creatief en de twee volgende voorbeelden zullen dit onderschrijven.

Het "piece de resistance" uit de modellenlijn van Bugatti is Type 41, beter bekend als de Bugatti Royale. De belangrijkste klantengroep waren leden van koningshuizen maar de automobielen werden uiteindelijk verkocht aan particulieren. In totaal werden er slechts 7 gemaakt. Een daarvan is verloren gegaan maar een door de gebroeders Schlumpf geïnitieerde reconstructie is recentelijk voltooid. Deze auto, een meer dan 6 meter lange cabriolet was gemaakt voor Armand Esders, de uitvinder van de modevariant "pret-a-porter". Omdat Esders 's avonds niet reed was deze auto niet voorzien van koplampen!

De klant is in dit geval de enige koning, nietwaar? De achtcilinder in lijn motor had een inhoud van 12,7 liter en leverde zijn vermogen van 300 pk bij 2000 toeren.





Bugatti Type 41 van Armand Esders

De verkoop van de Royale verliep stroef, maar Ettore had een andere toepassing gevonden voor de motoren. Hij ontwierp een zogenoemde "railcar", in het huidige spraakgebruik genaamd een "light rail". Circa 40 personen pasten in het treinstel dat was voorzien van twee motoren, samen goed voor circa 600 pk. De zoon van Ettore, Jean, reed als proef het traject Parijs-Straatsburg met een gemiddelde van meer dan 120 km/u. In 1934 haalde een speciale trein zelfs een snelheid van 196 km/u, veel sneller dan de bestaande stoomlocomotieven en toentertijd zelfs een wereldrecord. Een pikant detail is overigens wel dat de remmen op deze voertuigen dezelfde waren als op de Type 41! Ondanks het feit dat in zijn algemeenheid de remmen op de auto's van Bugatti niet tot de beste onderdelen behoorden, bleken deze remmen uitzonderlijk effectief. De remafstand was maar liefst de helft korter dan de remafstand van een stoomlocomotief.

De lichte maar stevige constructie van de rijtuigen zorgden voor opvallende prestaties en leidden ertoe dat in het midden van de jaren dertig tientallen treinstellen werden verkocht aan de Franse spoorwegen, de SCNF.

In het Franse Spoorwegmuseum in Mulhouse, dezelfde plaats waar ook het zgn. Schlumpf-Museum te vinden is zijn nog enkele treinen te bewonderen. Beide musea zijn een bezoek waard!

Vliegen is voor de mens altijd een fascinatie geweest, zo ook voor Ettore Bugatti. Hij ontwierp een tweetal vliegtuigen (100P en 101P). Model 100P werd daadwerkelijk gebouwd aan het eind van de jaren dertig en zou sneller moeten vliegen dan elk ander bestaand type vliegtuig. Het geheim was wederom een lichte constructie met in dit geval twee motoren van 450 pk die het 1600 kg wegende vliegtuig een snelheid van 640 km/u moesten geven. De spanwijdte was 6,4 meter en de lengte 7,5 meter. De constructie was geheel van hout. De motoren waren in het midden geplaatst, zodat de aandrijfjas voor de propeller onder de piloot doorliep, net zoals bij een raceauto!

Gevlogen heeft de 100P nooit terwijl de 101P niet verder is gekomen dan de tekentafel. De 100P, althans de restanten daarvan zijn in Amerika, alwaar men ook het plan schijnt te hebben om daar een reconstructie van te bouwen.

Carlo Bugatti

De vader van Ettore, Carlo, ontwierp meubelen, die door hun opmerkelijke voorkomen zeer herkenbaar zijn. In het Louwman Museum zijn enkele ontwerpen van Carlo te zien. De Art Deco meubelen zijn complex van samenstelling en zijn van diverse houtsoorten gemaakt. Hierdoor lijken ze "druk", maar zijn zeer kenmerkend. Uiterlijke schoonheid lijkt te prevaleren boven praktisch nut.



Meubilair ontworpen door Carlo Bugatti, tentoongesteld in het Louwman Museum

Rembrandt Bugatti

Ettore's broer Rembrandt was een begenadigd beeldhouwer van vooral dieren. Zijn voornaamste werkterrein lag in de Zoo van Antwerpen. Ten gevolge van voedselgebrek tijdens de Tweede Wereldoorlog moesten de dieren afgemaakt worden. Rembrandt kan dit als dierenliefhebber niet verwerken en koos ervoor de hand aan zichzelf te slaan. De tragische dood van zijn broer heeft Ettore altijd als een zware last ervaren.

De meest bekende uiting van Rembrandt was de mascotte op de radiatorcap van de Bugatti Royale, een op de achterpoten staande olifant.



Mascotte op de radiatorcap van de Bugatti Royale van de hand van Rembrandt Bugatti

Jean Bugatti

De artistieke genen van de familie waren ook aanwezig bij een van de zonen van Bugatti, Jean. Hij heeft zich in zijn korte leven ontwikkeld als een begenadigd ontwerper van carrosserieën. Een voorbeeld daarvan is het zich in het museum bevindende **Type 50 Coach Profilée**. Kenmerkend bij dit model is de steile hellingshoek van de voorruit. Jean Bugatti kwam om het leven toen hij een Bugatti 59S (een auto van het model dat de Le Mans race in 1939 zou winnen) aan het testen was op de openbare weg. Hij werd slechts 29 jaar.



Bugatti TYPE 50T COACH PROFILÉE uit 1932, tentoongesteld in het Louwman Museum