

EPOPEA BUGATTI, **veloce e lussuosa**

Pubblicato su **Rivista Informatica "GRAFFITI on line"** (www.graffiti-online.com), del mese di **dicembre 2019** con il titolo: **"IL MARCHIO BUGATTI NASCE IN ALSAZIA MA È ITALIANISSIMO")**

<http://www.graffiti-on-line.com/home/opera.asp?srvCodiceOpera=912>

Molti italiani sono convinti, per effetto della propaganda francese, che la Bugatti sia un marchio automobilistico transalpino. Ma, in effetti, la Bugatti, prima di essere italo francese, è nata e cresciuta come una fabbrica italo tedesca. Un imperscrutabile disegno del destino invia il giovane Ettore Bugatti in Alsazia, allora tedesca. Attratto dalla bellezza della regione, il pioniere dell'automobile di lusso decide di eleggervi la sua sede ed il suo feudo.

Ettore Bugatti (1881-1947), a differenza della maggioranza degli emigrati italiani della fine dell'Ottocento, non proviene da una modesta famiglia di contadini. Ettore nasce il 15 settembre 1881 a Milano, da una famiglia di artisti: il nonno è architetto e scultore, mentre il padre, Carlo, è un ebanista di fama internazionale ed uno dei più noti designer di mobili dell'epoca. Di fatto, **Carlo Bugatti** (1856-1940), fra i tanti riconoscimenti ottiene nel 1900 la medaglia d'argento dell'Esposizione Universale di Parigi, città che attira gli artisti e nella quale l'artigiano si installa nel corso del 1904.

Ettore passa la sua giovinezza in Italia, frequenta l'Accademia di Brera, ma la sua passione per la meccanica prevale su quella per l'arte. A 17 anni, nel 1898, egli mette in mostra le sue doti tecniche, modificando un triciclo con motore *De Dion-Bouton*, realizzato dall'azienda *Prinetti & Stucchi*. Assunto come apprendista dalla predetta azienda, Ettore partecipa, l'anno dopo, alla sua prima corsa vincendo la corsa Brescia – Verona - Brescia e, soprattutto, realizza nel

corso del 1900 - 1901 un primo veicolo a motore a quattro ruote, con l'aiuto dei fratelli conti **Gulinelli di Ferrara (1)**. Il primo modello che egli realizza viene premiato in occasione di una esposizione nella città lombarda ed attira l'attenzione del **barone Johann de Dietrich**, erede di una famiglia alsaziana di finanzieri, grandi proprietari terrieri e di maestri ferraï e fucine che, con la rivoluzione industriale, ha orientato la sua attività nel settore delle costruzioni ferroviarie (rotaie) e meccaniche (locomotive). Il barone propone a Bugatti di lavorare alla fabbricazione di automobili in società a Reichshoffen ed Ettore, in tal modo, arrivato nel 1902, per un segno del destino in Alsazia, si innamora della regione, che diventerà la culla del suo successo ed alla quale rimarrà sempre fedele.

Nel 1902 inizia, pertanto, la produzione delle *De Dietrich-Bugatti* (dal tipo 3 al tipo 7), produzione che continuerà in società fino al 1904. A partire dal 1904, Ettore lascia il barone e crea una nuova società con l'ingegnere ed uomo d'affari francese **Emil Mathis** (1880-1956), che durerà fino al 1904 con la quale produce la nota vettura *Mathis-Hermes* nello stabilimento di Graffenstaden.

Nel 1906 Ettore abbandona la collaborazione con la Mathis e, con il finanziamento della Darmstadt Bank, crea un centro di ricerca vicino a Strasburgo e nel corso del 1907 viene nominato direttore di produzione presso l'azienda motoristica tedesca di Colonia, la *Deutz AG* e realizza per questa società le vetture tipo 8, 9 e 10, con motori a quattro cilindri da 5 mila e da 10 mila di cilindrata.

Finalmente nel corso del 1909 Ettore Bugatti, ritornato in Alsazia, allora tedesca, fonda il suo marchio personale, fissa la sede delle sue attività a Molsheim, in una vecchia tintoria e realizza la prima vettura, la Typo 13, con il marchio Bugatti, senza sospensioni posteriori e con un motore da 1,1 di cilindrata e della potenza di 12 HP. Nel 1913 progetta con la casa tedesca la *Wanderer-Werke A.G.*, (che entrerà nel 1932 a far parte del Gruppo Auto Union) una vettura che sarà prodotta su licenza anche dalla *Peugeot* (la Tipo BP1) e durante la 1^a guerra mondiale il nostro si concentra sulla costruzione di aerei e motori aeronautici.

Nel dopo guerra la Bugatti, dislocata ormai in territorio francese, riprende la costruzione di autovetture, dedicandosi con passione anche al settore del motor sport che procurerà all'azienda una grande rinomanza. Le vetture prodotte impressionano la clientela per la qualità e le loro finizioni, mentre i bolidi dal colore blu e dalla calandra a forma di ferro di cavallo ottengono nel campo sportivo risultati prestigiosi, già a partire dal 1921 con l'importante vittoria di Salò, con un pilota italiano. Nel 1925 la casa automobilistica Bugatti ottiene la prima delle cinque vittorie consecutive nel sinuoso percorso siciliano della *Targa Florio*, sempre con un pilota e aviatore italiano (ten. col. **Bartolomeo Costantini**, 1889-1941). Ma i successi sportivi di quegli anni non si fermano qui, assicurando al marchio Bugatti una notevole promozione (nel 1926 la Bugatti vince il Mondiale Costruttori, nel 1929 ottiene il successo nel primo Gran Premio di Monte Carlo e due vittorie nella 24 Ore di Le Mans negli anni 1930). La parte sportiva viene diretta dal figlio maggiore di Ettore, l'ingegnere **Gianoberto Jean Bugatti** (Colonia 1909-1939), che dal 1936 assume la direzione dell'azienda di famiglia e che perde sfortunatamente la vita a soli 30 anni in un incidente automobilistico nel 1939, uscito di strada con la sua Bugatti tipo 57, durante una prova di collaudo, per evitare un ciclista ubriaco. Con lui finisce il periodo glorioso della Bugatti motorsport.

Le vetture prodotte dal marchio Bugatti impressionano la clientela per la qualità e le loro finizioni ed la casa automobilistica si distingue, in particolare, nella fabbricazione e vendita di modelli destinati a privati molto ricchi. Secondo la formula di Ettore Bugatti: **"Nulla è troppo bello o troppo caro"**. L'armonia delle linee della *Bugatti Royale*, con il suo motore da 12.643 cm³ ed il tappo del radiatore a forma di elefante rampante (disegnato da **Jan Rembrandt** (1884-1916), il fratello di Ettore, già allievo dello scultore **Auguste Rodin** (1840-1917)), ne fanno l'emblema dell'eleganza, del lusso, ma anche dell'innovazione tecnologica. Le migliaia di brevetti depositati da Ettore Bugatti, danno testimonianza del lavoro condotto dai suoi ingegneri, reclutati fra i migliori nuovi laureati.

L'imprenditore italiano è capace anche di adattarsi agli effetti della crisi del 1929 investendo nel settore ferroviario. Nel 1933, egli consegna alla rete ferroviaria francese una littorina veloce, considerata tra le più moderne e le più

rapide della sua epoca. Egli si associa con l'ingegnere belga **Louis de Monge** (1890-1977), per mettere a punto un aereo da corsa, destinato a battere il record del mondo di velocità. La Seconda Guerra Mondiale porta tuttavia un colpo di arresto a questo progetto, come a tutto il resto delle attività dell'impresa. Nel 1940, i Tedeschi, che ormai occupano l'Alsazia, lo costringono a cedere il suo stabilimento di Molsheim ad un fabbricante di veicoli militari per metà del valore della fabbrica (150 milioni di franchi). Anche se il nostro riesce a riprendere possesso del suo primo stabilimento, dopo il conflitto, il grande momento della Bugatti sembra ormai passato ed il declino del marchio prosegue inarrestabile negli anni a venire. Al termine del conflitto, naturalizzato francese nel 1946, Ettore viene accusato di collaborazionismo, per la vendita della fabbrica a sottocosto per evitarne il sequestro da parte nazista e processato. Verrà riabilitato qualche mese prima della sua morte, con una sentenza emessa dalla Corte d'Appello di Colmar. Il decesso di Ettore, avvenuto a Parigi il 21 agosto 1947 segna il declino definitivo della Bugatti, nonostante gli sforzi del suo secondo figlio, **Rolando** (Dorlisheim 1922-1977). Nel 1956 cessa la produzione di autovetture. Nel 1963 fratelli, **Hans** (1904-1989) e **Fritz Schlumpf** (1906-1992), che hanno fatto la loro fortuna nel tessile, acquistano, in tempi diversi, 18 Bugatti e altre 30 vetture d'epoca (in gran parte Bugatti) per un totale di un miliardo e 400 milioni di lire italiane dell'epoca, al quale aggiungeranno un altro miliardo per restaurarle e altri due miliardi e 600 milioni di lire per allestire un'enorme struttura che ospitasse la loro collezione di 584 autovetture storiche, visibile ancora oggi presso la Città dell'automobile di Mulhouse (i due fratelli, nel 1976, fuggiranno poi in Svizzera per evitare il carcere e la bancarotta).

Bugatti non appartiene solamente al patrimonio culturale italiano ed a quello franco-tedesco alsaziano, in particolare. Esso continua ancora oggi a contribuire al dinamismo della sua regione di origine. Il marchio, dopo la sua chiusura, viene acquistato dalla *Hispano Suiza*, associata in seguito all'impresa *Messier Dowty*, per formare il gruppo *Messier-(Hispano)-Bugatti-Dowty*. Specializzato nelle apparecchiature di frenaggio e di atterraggio degli aerei, il gruppo, denominato dal 2016 *Safran Landing Systems*, continua a sviluppare una parte della produzione nello stabilimento di Molsheim nell'ambito della "joint venture"

francese Sagem-Snecma. E' anche sul sito storico della Bugatti che il gruppo Volkswagen ha deciso, alla fine degli anni 1990, di ridare al marchio le sue patenti di nobiltà, per la fabbricazione di bolide d'eccezione e per fabbricazioni speciali. In definitiva, Bugatti, frutto del genio italiano, rimane un simbolo di perfezione italo-tedesco e quindi francese.

NOTA

(1) Motore a 4 cilindri a valvole in testa, 3 mila di cilindrata, 90 mm. di alesaggio per 20 mm. di corsa. Raffreddamento a circolazione d'acqua, accensione, sia a bruciatori, sia a batteria con bobine o candele. Trasmissione a catena, 4 marce anteriori e retromarcia, 650 Kg di peso e velocità massima 60 Km/h