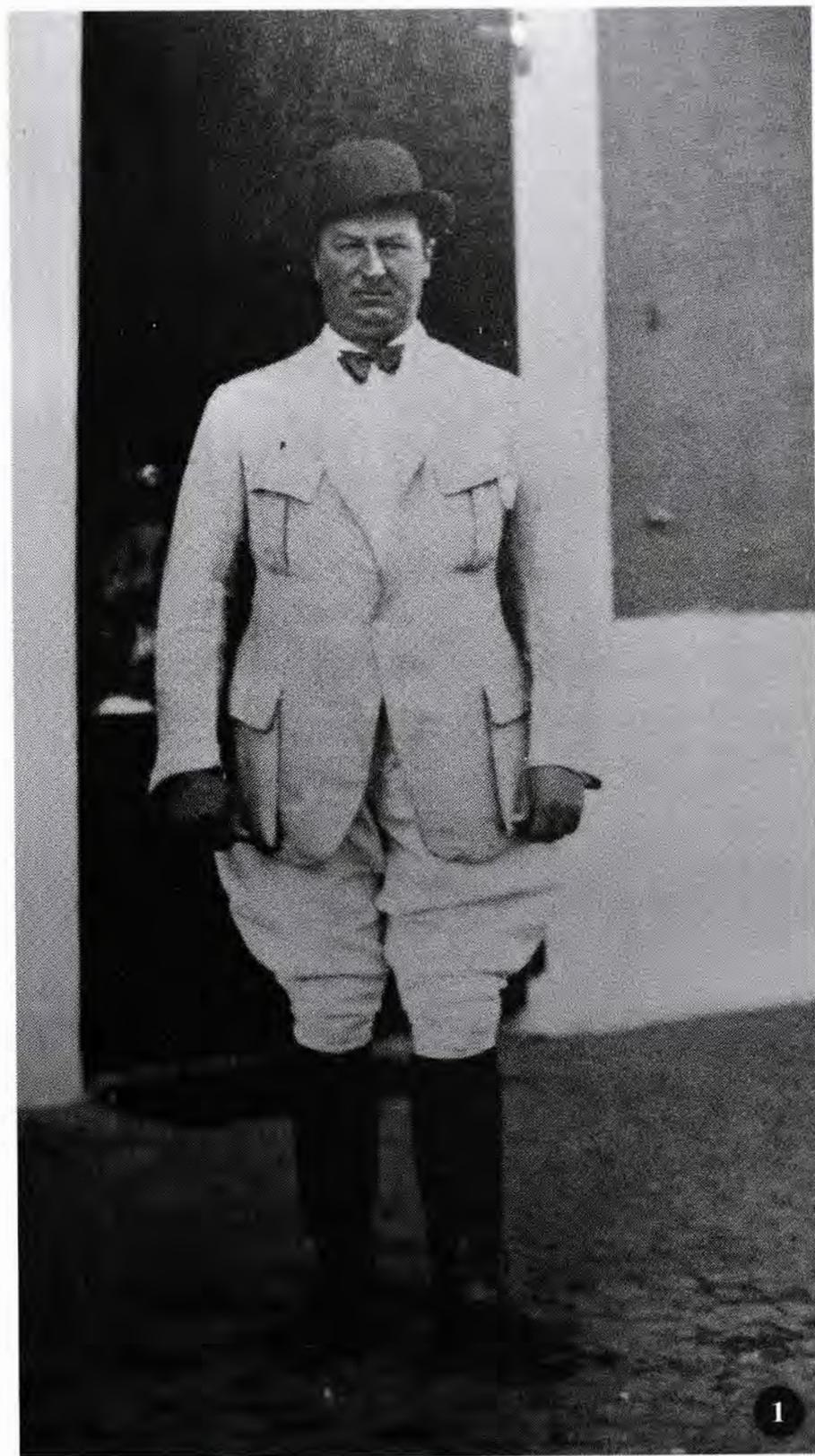


Il Coach da Viaggio di Ettore Bugatti

di Andres Furger con il supporto di Lieven de Zitterin. Photo credits Archivio Paul Heili, Archivio Norbert Steinhauser, Andres Furger



PROGETTO ROMANTICO DI UN BRILLANTE ECCENTRICO

Autunno 1934, Ettore Bugatti ha appena compiuto 53 anni. I suoi più grandi successi professionali sono già alle sue spalle. Di origine italiana (1881-1947) ha costruito le auto più veloci del mondo a *Molsheim*, vicino a Strasburgo in Alsazia, dove di recente ha allestito per le Ferrovie dello Stato francesi uno nuovo treno spettacolare sui binari. Ettore Bugatti vive e lavora da 15 anni con la moglie, anch'ella di origini milanesi, in Alsazia a Molsheim. Hanno tre figli grandi e un figlio che va ancora a scuola.

Ma il padre che i suoi figli - come tutti gli altri - chiamano "patron" si sta trasferendo. Da pochi mesi il centro della sua vita è a Parigi. È cresciuto lì, ha trascorso molti anni in questa città durante la I guerra mondiale.

Bugatti è un eclettico di talento con molte attitudini: ingegnere e progettista geniale, gourmet, cacciatore, guidatore appassionato, allevatore di cavalli. Alto 1,75, ben vestito, spesso un po' esagerato, guida ancora frequentemente, sebbene la circonferenza della vita sia aumentata nel corso degli anni. Nella vita di tutti i giorni le giacche da equitazione sportive e una specie di brache sono il suo abbigliamento preferito. Gli piace indossare la bombetta, come fanno solo i proprietari di cavalli in pista. E poi gli piace fare foto.

La fortuna di Ettore Bugatti è che suo figlio maggiore Jean sia già entrato con successo a Molsheim all'età di 20 anni, sulle sue orme, e ora celebra il suo successo producendo auto che attraggono compratori. Tuttavia, il padre non è del tutto soddisfatto del fatto che il suo giovane ragazzo ora costruisca anche automobili in serie e non solo per una piccola cerchia



esclusiva. Quanto meno i suoi risultati danno al padre, che spesso si lamenta, troppo poco tempo per se stesso e troppo poco spazio per i suoi ulteriori interessi, sia professionali che personali.

UN TOUR IN CARROZZA ATTRAVERSO LE ALPI

Ettore Bugatti guida il tiro a 4 e ha i cavalli giusti in scuderia. Da alcuni anni ha deciso di intraprendere un viaggio con il suo team e con un coach adatto su tratte più lunghe del solito. Per questo ha già individuato un enorme *Roof-seat Beak* con speciali scomparti per l'avena dei cavalli, possiede anche un *Road Coach* francese con freni efficaci a tamburo. Tuttavia, entrambi i

1. Ettore Bugatti (1881-1947) in abbigliamento da equitazione nel 1930. Tipici sono la giacca da equitazione con tasche applicate in stile italiano e la bombetta color nocciola.

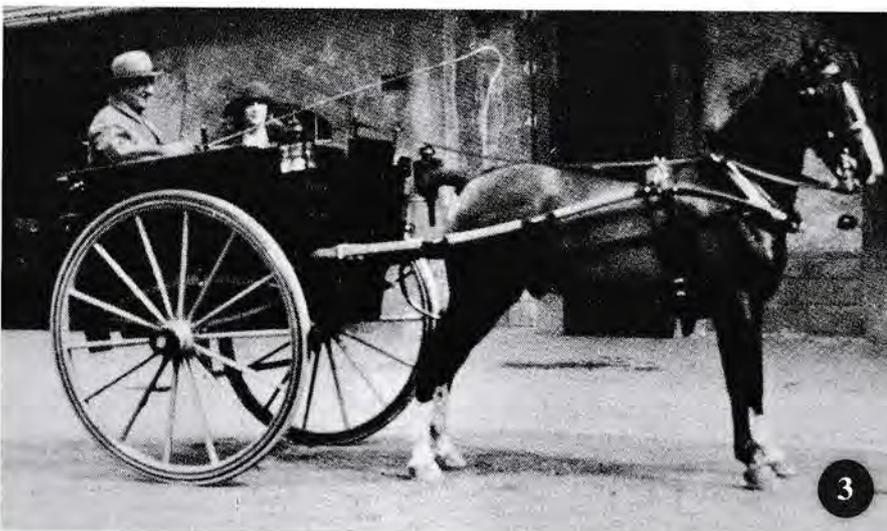
2. Ettore Bugatti guida il suo tiro a quattro nel 1925 in carrozza le sue due figlie e due groom. Il Break de chasse von Widerkehr di Colmar è oggi nella collezione di carrozze Heinz Scheidel a Mannheim.

progetti non soddisfano pienamente chi ha costruito per oltre 20 anni non solo le auto per se stesso, ma anche le carrozze adeguate alle proprie speciali esigenze. Dove vorrebbe andare in viaggio con quell'equipaggiamento speciale, che il maestro ha affidato al più giovane Hugh

G. Conway (1914-1989): vuole andare con i suoi cavalli - come una volta - da Strasburgo a Milano, nella sua città natale, dove alla tenera età di quattro anni ha imparato a cavalcare. Conosce il percorso, dati i suoi frequenti viaggi: 475 km, da Colmar, a Basilea, Lucerna, Passo del San Gottardo, Como e poi Milano. E sa che questo è, esattamente, il percorso scelto dai Postali svizzeri con le loro pesanti vetture, che, per affrontare il passo, a buona ragione, usavano cinque cavalli.

IL FINIMENTO

È per questo che ha commissionato un finimento per tiro 5 alcuni anni prima, nella sua stessa selleria a Molsheim, dove le carrozze erano solitamente attrezzate di finimenti. Non sarebbe il "patron" se lo avesse fatto fare nel solito modo. Perciò preferisce la pelle nera tinta in pelle naturale e ha inventato qualcosa di speciale per





4-5-6-7. I finimenti per tiro a 5 realizzati per viaggiare in coach a Molsheim. Tipici sono il cuvet brillante e gli anelli di lino con intarsi in avorio. Ora parte della collezione di Harvey e Mary Waller in Massachusetts.
8. L'ultimo coach del Gottardo in condizioni originali. La cosiddetta Coupé-Berline costruita fra 1850/60 è ora restaurata nel Museo nazionale di Zurigo.
3-9. Foto d'archivio di Ettore Bugatti alla guida delle sue carrozze.

le collane. Sono ricoperte di pelle chiara conciata color crema, come una volta erano le tasche dell'uniforme militare, che possono essere rese luminose con il gesso in polvere ancora e ancora. Il *clou*, tuttavia, sono gli accessori.

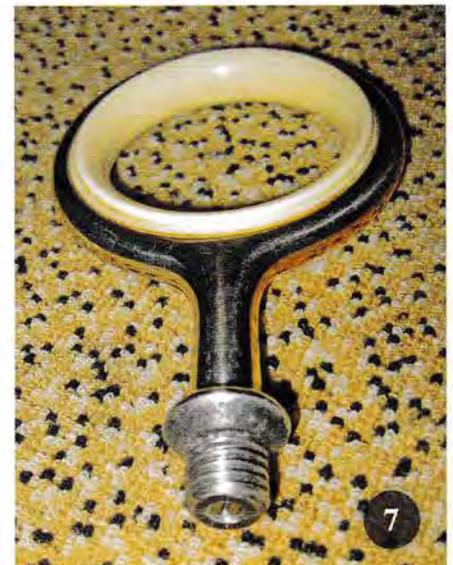
Bugatti è un fanatico della pulizia: gli piace indossare guanti bianchi prima di toccare il metallo. Ecco perché odia quando la pelle naturale si sfrega sul metallo e, col tempo, diventa marrone nei punti di contatto. Anche quando si lavano ottone o argento, è difficile evitare che la pelle adiacente diventi più scura. Quindi riduce, dove possibile, le parti metalliche del finimento a contatto con il pellame, in modo

da preservare il bellissimo colore giallo miele della pelle. Di proposito evita le decorazioni sui frontali e le rosette sulle testiere dei suoi finimenti. Anche le fibbie sul lato dei sellini sono state evitate, i passanti sono trattenuti da anelli di cuoio in altezza, come nel pettorale per il tandem. Ma la cosa intelligente è la sua soluzione per i luoghi in cui lo sfregamento della pelle su metallo è inevitabile, vale a dire dove le redini scivolano attraverso gli anelli di corda. Per questo costruisce rimedi unici. Negli anelli di lino vengono esattamente adattati, anelli di avorio, che sono avvitati dal basso, vite invisibili in posizione! Quindi la pelle non entra

in contatto con il metallo. Infine, come unica decorazione, come sulle sue auto, le piccole iniziali "EB" sono posizionate sui sellini e sulle testiere. Con questa sigla egli stesso era solito firmare le lettere ai bambini.

UN COACH SPECIALE PER IL GRANDE VIAGGIO

Il *Coach* è il modello di vettura che per due secoli è stato utilizzato per turismo. Questo Bugatti lo sa. Ma questo coach deve essere adattato ai suoi bisogni, con il posto per lui come guidatore e, al massimo tre compagni e due aiutanti. Ha, quindi, bisogno di molto spazio per i bagagli,



anche sul tetto, e soprattutto freni efficaci per il viaggio in montagna. Lo stile della carrozza deve essere qualcosa di speciale, come dovuto allo spirito della casa Bugatti! Come in quelle righe che aveva scritto da Parigi a suo figlio Jean, due anni prima: “*Non guardare mai indietro, sempre solo avanti, non seguire mai gli altri ...*”, quindi osare qualcosa di nuovo. («*Ne jamais regarder derrière, toujours en avant, ne jamais suivre les autres ...*»). Il nuovo del suo coach è espresso nella cassa. Non sceglie la forma ordinaria della *Berlina*, come è tipico di tutti i Coach secondo lo stile inglese, ma preferisce la forma della “*Berlina coupée*”, quindi il taglio della *Berlina* garantisce due posti anziché quattro all’interno. Ed è abbastanza per lui. Ti siedi dentro solo quando c’è brutto tempo. Sul retro c’è posto per i suoi due fedeli *groom*, che seguono sempre i viaggi di Bugatti con diversi cavalli. Quello seduto a destra dovrebbe, come al solito con il Road Coach, sedersi più in alto, in modo da avere una visione d’insieme migliore, per poter suonare il corno in tempo per garantire la strada libera prima di curve strette e difficili.

Nel progettare la nuova carrozza, Bugatti rimane fedele alla sua inclinazione. Come per alcune carrozzerie delle sue auto, la disegna basandosi sull’estetica dell’800, quando i costruttori di vetture



disegnavano carrozze progettate in modo essenzialmente coerente. Buoni esempi erano nel 1927 nel Museo di Compiègne. Bugatti li chiama “*forme fiacre*”, giacché furono le ultime carrozze di servizio che venivano trainate da cavalli per le strade di Parigi”. Le vetture postali del diciannovesimo secolo, inoltre, prevedevano una cassa nella parte anteriore della *Berlina coupée*. È così che è stato costruito l’unico coach svizzero del Gottardo (fig. 6). Il Coupé Coach Bugatti è simile alla parte anteriore a quello svizzero.

LA VETTURA E' IN COSTRUZIONE

Nel 1935, Bugatti inizia la costruzione della cassa nei laboratori di Molsheim, dove, sotto la guida di suo figlio, la carrozzeria prende forma su una base in legno di frassino. Per gli accessori speciali, Ettore Bugatti realizza vari disegni, in particolare per la costruzione del mozzo delle ruote. Per fare ciò trasforma le flange su torni di grandi dimensioni nell’atelier meccanico di Molsheim. Per la produzione delle ruote e del telaio con le molle a piattaforma





10



11

mancano gli specialisti appropriati a Molsheim. Ordina queste parti dal suo carrozziere parigino preferito, *Million-Guiet*. Lì, nel quartiere Levallois-Perret, dove Bugatti spesso è ancora al tavolo da disegno, ci sono i vecchi artigiani che hanno costruito i migliori coach in Francia 20/30 anni prima.

Finalmente la vettura è finita, è lì. Sembra già un po' tarchiata, ma ciò è dovuto al baricentro basso. Anche i coach della Posta Svizzera, costruiti per la guida sul Passo del San Gottardo, erano profondamente compatti. Nelle strette curve della Tremola sul lato sud del Passo del Gottardo è fin troppo facile fare un ribaltamento con un veicolo troppo potente. Per la discesa c'è un freno a pedale, come non avevano mai usato prima. Ecco perché Bugatti ha posizionato con discrezione il pedale sulla pedana del suo coach e ha guidato il cavo con precisione lungo la cassa. Collega il

pedale con due grandi freni a tamburo sulle ruote posteriori. Vengono da Molsheim predisposti per il *Typ 44*.

Adesso è quasi finito questo coach da viaggio. Bisogna preoccuparsi delle lanterne di *Million-Guiet*, manca solo la tappezzeria, che verrà presto prodotta a Molsheim, non appena sarà terminata la nuova serie di auto di suo figlio, il *Typ 57*. Gli affari e l'attività dell'azienda hanno la precedenza

LA GRANDE DELUSIONE DEL 1936

Il "patron" è orgoglioso del suo buon rapporto con i suoi dipendenti a Molsheim. Il numero è cresciuto fino a oltre un migliaio. All'inizio della giornata di lavoro si accalcano alla stretta entrata tra la villa privata e il vecchio mulino per raggiungere il loro posto di lavoro. Ogni giorno devono attraversare l'area privata della

tenuta Bugatti, superare le scuderie dove sono i nobili cavalli e gli annessi con i veicoli privati, tra cui diverse dozzine di carrozze. La figlia maggiore L'Ebe (nata fuori dal matrimonio, però battezzata con un nome costituito dalle iniziali del padre) sottolinea nelle sue memorie che i dipendenti amavano e ammiravano il *patron*.

Nel maggio 1936, tuttavia, inizia un'ondata di scioperi in Alsazia, per ottenere la settimana di 40 ore e le ferie pagate. Egli raggiunge Molsheim a metà giugno. Tutto è inutile. Il sindacato ha il controllo e può decidere che i dipendenti di Molsheim continuino lo sciopero. Il fondatore della fabbrica è profondamente deluso, si sente tradito. Questo evento lo spinge definitivamente a lasciare Molsheim per Parigi e consegnare la gestione della fabbrica interamente al figlio.

Ciò che lascia Bugatti è il suo universo privato e professionale, che ha accumulato per molti anni. Perché oltre alla fabbrica, ha creato una sorta di piccolo regno privato da "gentiluomo di campagna", ha restaurato un maneggio e costruito in vecchi edifici industriali, il già citato museo del trasporto con circa 50 carrozze e una splendida selleria.

Ora Bugatti sta investendo i suoi soldi, che provengono principalmente da grandi ordini come il progetto ferroviario a Parigi e dintorni. Nel 1932 acquista l'enorme castello di *Ermenonville* dagli eredi del principe Radziwill, a non più di 50 km da Parigi, con tutte le dipendenze. Vende immediatamente il grande parco, e amplia l'edificio scuderia per 40 cavalli. Quest'ultimo aveva dato rifugio come residenza estiva ai poveri nobili



12

polacchi-lituani decaduti, ma ancora molto ricchi. Questa elegante residenza estiva di uno dei più grandi appassionati di attacchi di Parigi sembra compensare Bugatti per la perdita della sua "tenuta" costruita a Molsheim per le sue auto. Qui trova tutto pronto, non l'ha dovuto costruire faticosamente da solo. E il castello con i suoi grandi saloni può ancora servire da sfondo come elegante sala di vendita per le automobili Bugatti e come luogo di accoglienza per i clienti, funzione che era riservata al castello di St. Jean accanto allo stabilimento di Molsheimer.

Ad Ermenonville, Bugatti porta ancora nel 1936 - oltre ad alcune delle sue famose automobili - circa un terzo del suo stock di carrozze e finimenti. Questo include il Coach per il quale ha ancora progetti importanti, anche se non è ancora del tutto finito.

INCIDENTI MORTALI

Ma anche dopo un trasferimento apparentemente liberatorio, la Fortuna non assiste il brillante maestro come prima. A uno shock ne segue un altro: nel 1939 la morte accidentale del figlio Jean Bugatti, quindi l'occupazione dell'Alsazia nel 1940 da parte delle truppe tedesche, poi la partenza della famiglia a Bordeaux e la delocalizzazione della produzione Bugatti lì.

Alla fine del 1941 Bugatti vende la fabbrica di Molsheim sotto la pressione degli occupanti tedeschi a Trippel per la costruzione del veicolo militare Schwimmwagen. Nel 1944 muore la moglie, che si è sempre presa cura del figlio Roland, ormai ventiduenne.

Nonostante tutti i brutti colpi Bugatti ha ancora grandi progetti, a Parigi e nella zona circostante come luogo di attività. Investe i soldi ricevuti da Trippel in varie proprietà in città per nuovi progetti di sviluppo, rilevando nel 1942, tra le altre cose, la quota di maggioranza nella grande fabbrica di automobili "La Licorne".

In privato a Parigi, ha stretto una relazione con una donna molto più giovane e bella. Dà alla luce un figlio nel 1942, ne aspetta un secondo nel 1945 e lui alla fine sposa Geneviève Marguerite Delcuze nel 1946.

Si dice che abbia vissuto nel castello per un po' di tempo. Non si conosce nessun altro dettaglio, c'è ancora un velo di mistero su questa fase di vita del Maestro. La sua passione per i cavalli continua a Parigi e dintorni, ma non si sa esattamente dove.

L'ormai sessantacinquenne sembra impantanarsi nelle sue attività dopo la guerra, progetta aerei e motori, mantiene uno yacht e così via. I suoi piani di vasta portata costano denaro, gravano di alte ipoteche Ermenonville. Ricompare ogni tanto,



13

10-11. "Berlina coupée" della fine del XVIII secolo nel museo del turismo e del traffico di Compiègne Bugatti Fiacre T 44 del 1929 con corpo simile nella parte centrale.

12. Vista laterale del Coach da viaggio (collezione Harvey e Mary Waller Massachusetts).

13. Vista dall'alto del Castello di Ermenonville

a testare con il figlio più giovane Roland un motore speciale con un suo design. Il castello è temporaneamente occupato da soldati tedeschi che bruciano i pavimenti in parquet nei caminetti. Ma miracolosamente, la sua proprietà privata sopravvive alla guerra nel complesso stabile di Ermenonville, vicino al castello. Alla fine, Bugatti muore inaspettatamente nel 1947 in un ospedale militare americano a causa del freddo che aveva sofferto sul suo yacht. Il coach non è ancora pronto, il suo viaggio programmato verso casa non si è ancora potuto realizzare. Il Coupé coach quasi finito si ricopre di polvere a Ermenonville per molti anni.

Roland cerca di andare avanti con la fabbrica di Molsheim. Adulto un po' viziato la gestisce ma non ne mantiene la vecchia fama. Nel 1963 la fabbrica viene venduta a Hispano-Suiza. Il castello Ermenonville deve essere svuotato con i suoi edifici ausiliari.

Ora le figlie hanno bisogno di vendere. Il clou dell'eredità del padre a Ermenonville, la Royale ancora invenduta, va ai mitici fratelli Schlumpf a Mühlhausen, dove si trova ancora oggi come il miglior pezzo del "Musée National de l'Automobile". Ma le carrozze e i finimenti che sono rimasti a Ermenonville nei primi anni '60 sono più difficili da vendere rispetto alle



14

14. Il barone Jean Casier guida il Coach Bugatti con tiro a 4 nel suo parco del castello di Nokere. 1979

auto classiche, e di alcuni si perdono le tracce.

Poi un barone belga appare come l'angelo salvatore sulla scena, possiede un castello con un grande parco a Nokere e gli piace guidare i suoi team di cavalli. Il barone Jean Casier ha acquisito una tenuta poco dopo la guerra con la sua giovane moglie. Ha acquisito un gruppo di cani per la caccia a cavallo ("chasse à courre"), la sua grande passione, e ora sta mettendo insieme una nuova collezione di carrozze eleganti, dopo che gli ufficiali tedeschi avevano rubato quella paterna dai magazzini di Waregem durante la guerra.

Lo sportivo barone ci mette il cuore e l'anima nella sua collezione ed è sempre alla ricerca di nuovi pezzi, anche quelli a cui non è particolarmente interessato. Quindi, compra la maggior parte della collezione di Bugatti, compresi i finimenti e ne vende una parte subito. Mette il suo stemma sui pezzi che tiene, incluso il Coupé Coach. Li tiene perché vuole guidarli. Ma ne conclude la realizzazione, purtroppo, usando ecopelle verde e non con il panno beige

come preferito da Bugatti. Anche il finimento associato che ha confezionato in scatole raccolte in Ermenonville, rimane con lui. Al Barone piace accomodarsi in alto per godersi la scena, lui che non può più camminare senza aiuto dopo una poliomielite e dopo un grave incidente a cavallo.

L'ODISSEA CONTINUA

Giochi del destino, esattamente alla fine degli anni '60, come parte di un risveglio del Driving a livello europeo, guidato dal principe Filippo a capo della FEI, gli "ultimi mohicani" della guida sportiva come il barone Casier sono percepiti come protagonisti. La fama della sua collezione arriva in America. Lì, il più



ricco americano, John Kluge, uomo di origine tedesca, ha appena sposato una bellezza scozzese-irachena nel 1981. Costruiscono insieme un castello kitsch con le dipendenze appropriate su modello inglese in Virginia e sono alla ricerca di carrozze e accessori adatti alle loro rimesse. La coppia fa al Barone Casier un'offerta generosa, in modo che possa essere "ammorbidito". Quasi tutta la collezione di Bugatti così parte per gli Stati Uniti ed è esposta ad "Albermarle House" con altri esemplari acquistati. Ora il possesso di carrozze originali di Bugatti è enfatizzato, Bugatti è quindi anche conosciuta in America. La coppia Kluge continua a cercare carrozze rare in Europa; per conto loro, un vicino di casa con lo stesso nome di un nobile belga, irretisce il collezionista tedesco Heinz Scheidel con un assegno in bianco per una rara Chariot, ma non la ottiene. Infine, l'attraente moglie Patricia viaggia in Europa alla ricerca di ulteriori acquisti con un esperto inglese. Quando nel 1990 i Kluge decidono di divorziare, la fatisca residenza viene successivamente acquisita da un altro discendente tedesco di nome Donald Trump; il coach Bugatti va all'asta con il resto della collezione e nel 2000 viene acquistato con altri gioielli dalla coppia Harvey e Mary Waller, entusiasti del Driving. Quest'ultimo è discendente dalla ben nota famiglia

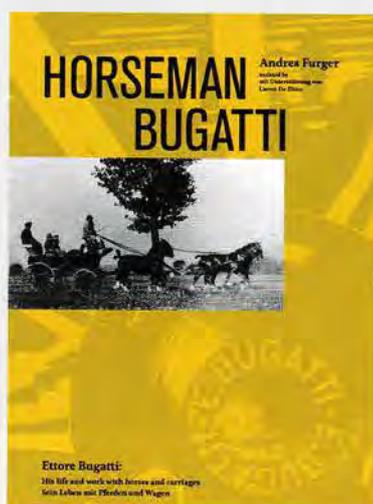
Procter (Procter & Gamble) con un grande passato di amore per la guida nella casa estiva di famiglia "Orleton Farm" nel Berkshire, Massachusetts. Da allora, i pezzi di valore della collezione sono lì magnificamente esposti e mantenuti.

CONCLUSIONI

La fama di Ettore Bugatti come produttore di automobili è aumentata negli ultimi decenni, nonostante le poche centinaia di automobili rimaste che già a suo

tempo raggiungevano prezzi vertiginosi. La sua figura come "cocchiere" mantenuta viva a lungo nel tempo è stata quasi completamente dimenticata. Solamente 10 anni fa, qualcosa è iniziato a cambiare. Il "Privat Driving Club" internazionale organizzava nel 2011 un primo incontro sulle carrozze Bugatti ancora conservate e le automobili Bugatti. Nel giugno 2019 è previsto un secondo incontro a Chantilly, dove si visiterà anche il castello di Ermenonville. Per questo

evento, il Coach da viaggio dovrebbe tornare in Europa con il finimento per cinque cavalli. Ecco l'occasione per rendere omaggio a questa vettura originale con la sua storia romantica, a cui ben si addice allo scritto di Saint-Exupéry del 1942 "Se vuoi costruire una nave, fai in modo di risvegliare prima nelle persone il desiderio per il vasto mare" ("Si tu veux construire un bateau, fais le coeur de tes naître dans hommes et femmes le désir de la mer".)



Questo articolo è una ricostruzione della storia del Coach da viaggio di Ettore Bugatti. Sarà analizzato e documentato in dettaglio nel libro "Horseman Bugatti" che verrà pubblicato nel 2019, insieme alle fonti disponibili." L'opera riccamente illustrata ci presenta Ettore Bugatti e, in particolare, la sua vita con i cavalli e le carrozze.

Publicato da Andres Furger in collaborazione con Lieven De Zitter comprende 166 pagine. Il testo è in tedesco e in inglese.

A partire dal maggio 2019 il libro potrà essere ordinato all'indirizzo andresfurger@gmail.com (0033 786 11 79 20) al prezzo di 68 euro.



CON IL PATROCINIO DI



Comitato Regionale Umbria

Federazione Italiana Sport Equestri



Comune di Castelluccio

1° CONCORSO INTERNAZIONALE DI ATTACCHI DI TRADIZIONE "ASSISI"

VILLA ELDA- S.M. DEGLI ANGELI
28, 29, 30 GIUGNO 2019

PROGRAMMA

VENERDÌ 28

MATTINO e POMERIGGIO

Arrivo e sistemazione partecipanti

SERA

Sfilata di inaugurazione presso la Basilica di S.M. Degli Angeli

Cena Buffet

SABATO 29

POMERIGGIO

Prova di Presentazione

SERA

Cena di Gala

DOMENICA 30

MATTINA

Routier

POMERIGGIO

Prova di maneggevolezza

PREMIAZIONI

Il concorso si terrà secondo il vigente regolamento AIAT

ISCRIZIONI ENTRO IL 19 MAGGIO 2019

Per info ed iscrizioni:
gruppaitalianoattacchi@gmail.com

