

# Bugatti: un po' di storia, dagli albori alle tipo Brescia



◀ **Ettore Bugatti nasce a Milano il 15 settembre del 1881, secondo figlio di Carlo (famoso scultore mobiliere), cresce in un ambiente familiare di alto livello culturale. La casa Bugatti è frequentata da numerosi artisti, come Giacomo Puccini e il pittore Giovanni Segantini.**

▶ **Fin da piccolo lui e il fratello Rembrandt (che diverrà un famoso scultore) dovettero fare l'apprendistato nella bottega del padre affinché imparassero tutti i segreti della manualità. Frequentò le scuole normali e il padre cercò di iscriverlo alla scuola d'arte di Brera, come da tradizione familiare, ma Ettore non si sentiva a suo agio. Era più interessato alla meccanica.**

**Ettore Bugatti e il sogno da realizzare** ▶ Nel 1897, Ettore a 16 anni incomincia l'apprendistato presso la ditta Prinetti e Stucchi, fabbricanti di biciclette. Qui riesce a convincere l'azienda a montare dei motori De Dion sui tricicli. Il primo marzo partecipa alla sua prima competizione, la Verona-Mantova, con un triciclo di sua concezione con due motori De Dion e vince nella sua categoria alla media di 45 km/h.

▶ Nel 1901 domanda al padre di appoggiare il suo progetto di costruire una vera vettura. Visto che aveva già finito i suoi risparmi nella realizzazione dei primi elementi della vettura, ma riceve solo un piccolo aiuto non sufficiente, allora si reca a Ferrara e conosce i conti Gulinelli. Durante un finesettimana gli espone il suo progetto, riesce a convincerli e quest'ul-

timi ne finanzieranno la costruzione. ▶ Presenta la vettura alla prima esposizione internazionale dell'automobile di Milano, dove vince il primo premio Città di Milano. La gente incomincia a conoscerlo!

**Collaborazioni e dissapori** ▶ Nel 1902 viene contattato dal barone Eugene De Dietrich, industriale e costruttore d'auto Alsaziano, che aveva visto la vettura esposta al salone di Milano, e viene assunto come progettista. Il padre deve firmare il contratto di sette anni visto che Ettore è ancora minorenne! ▶ Nel 1904 con De Dietrich incominciano a nascere i primi contrasti, Bugatti vuole costruire auto veloci e non riserva molto spazio all'eliminazione dei difetti di costruzione (la messa a punto). De Dietrich abbandona il settore automobilistico per concentrarsi sul settore ferroviario. ▶ Nel 1908 riesce ad accasarsi presso la Deutz a Colonia, dove ha più libertà di manovra. Dovrà progettare per loro, ma avrà tempo a disposizione per i suoi progetti. ▶ A Colonia, nella cantina della sua casa durante le notti insonni, Ettore costruisce la prima vera Bugatti, la tipo 10 (dal numero del suo progetto). Un aneddoto: per far uscire la vettura dalla cantina dovettero abbattere il muro.

▶ Nel 1909 Ettore incontra Louis Bleriot, il famoso aviatore, che dopo aver provato la vettura tipo 10 lo incoraggia a venderla in Francia. Vuole aprire un proprio studio di progettazione e si reca presso la Darmstadt Bank a Strasburgo per ottenere un finanziamento. Qui incontra il banchiere spagnolo de Vizcaya (padre), il figlio diventerà un valente pilota Bugatti, che dopo averlo ascoltato per pochi minuti lo appoggia finanziariamente, ma lo convince ad aprire una propria fabbrica e diventare un industriale.

**Il sogno diventa realtà** ▶ Siamo al 1910. Ettore, ventottenne, ottiene il finanziamento, compera il castello di Sant-Jean e piazza la propria fabbrica a Molsheim, a 30 km da Strasburgo (in Alsazia) dove affitta una vecchia filateria per 5'000 marchi all'anno, e incomincia la produzione di vetture. La fabbrica nel 1911 è composta da 65 operai. Vi vengono fabbricate 75 Bugatti tipo 13 - 8 valvole.

▶ In luglio partecipa al Gran Prix de France e si classifica secondo con Friedrich, alla guida di una tipo 13 dietro alla



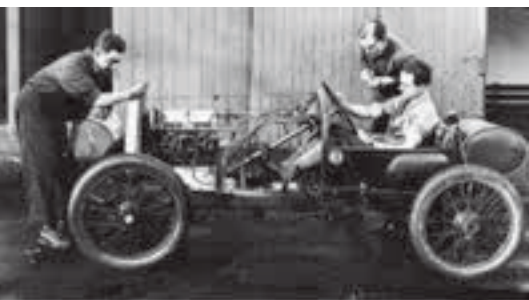
▶ **Le Bugatti di oggi non hanno niente a che fare con il passato. Costruita a mano la Bugatti Veyron è stata prodotta in serie limitata a 300 esemplari. Veyron è l'articolo di lusso più stellare che sia uscito su questa terra, incomparabile, l'unica al mondo acquistabile al prezzo di 1'100'000 euro.**

grossa Fiat di Hemery (6 litri). Questa prestazione porta nuova linfa alla fabbrica e giungono nuove ordinazioni da Francia, Germania, Inghilterra e Belgio. Di questa gara il giornale «La Vie au Grand Air» scrive che la Bugatti sembrava un topolino che inseguisse un elefante, un cedimento dell'elefante e il topolino avrebbe vinto. ▶ Nel 1914 la fabbrica si sviluppa ulteriormente e impiega 200 operai. Vengono aperti 5 nuovi atelier e pure un museo per l'esposizione di carrozze comperate e costruite da Ettore.

**L'imprevisto** ▶ Scoppia la prima guerra mondiale, Ettore deve fuggire dai germanici, sotterra vicino alla fabbrica gli ultimi 3 telai di sua produzione, vuole fuggire a Parigi, ma si trova già la strada sbarrata. Allora grazie a Ferdinand Von Zeppelin (pioniere sui dirigibili) attraversa la Svizzera da dove raggiunge Milano. Durante la guerra riesce ad arrivare a Parigi dove progetta motori d'aeroplano. Progetta e costruisce per la ditta Americana Dussenberg motori d'aeroplano 16 cilindri, da 600 cv. Si dice che uno dei primi soldati morti fosse durante la prova al banco del motore che dopo aver girato per 37 ore a 420 cv. ruppe l'elica che falciò lo sventurato. ▶ Questi motori verranno poi montati su degli aeroplani Morane-Soulinier. Pure la Diatto italiana ne acquisterà i progetti, costruendo motori Diatto-Bugatti, (ma ad otto cilindri). ▶ Cessata la prima guerra mondiale, nel 1919, ritorna a Molsheim, dissotterra i suoi 3 telai e riparte con la fabbricazione della tipo 13, ampliando anche la fabbrica. ▶ Partecipa con 3 vetture tipo 13 corsa, con motore modificato 16 valvole alla «Coupe de voi-



turette» disputata a Le Mans nel 1920, sotto la guida di Friedrich, De Vizcaya e Baccoli. ► Friedrich vince la corsa alla sbalorditiva media di 90 km/h, Baccoli si classifica quinto, De Vizcaya invece, a un certo punto della corsa deve rientrare ai box per la fusione di una biella. Ettore capisce subito quel che sta accadendo e si precipita verso la vettura per aiutare ad aggiungere acqua. Ma questo è proibito dal regolamento, essendo concesso solo al pilota e meccanico di intervenire sulla vettura, e così De Vizcaya viene squalificato. Spiacevole, indubbiamente, ma meno dannoso all'immagine della marca l'essere squalificato per cattiva conoscenza del regolamento, che doversi fermare per la rottura di una biella! ► Nel 1921 si presenta a Brescia con 4 vetture tipo 13 Gran Prix, 16 valvole e stravinca. La gara di 300 km viene percorsa a 120 km di media con le strade di allora. Piazza le sue vetture ai primi 4 posti! Da quel giorno la tipo 13 verrà soprannominata



Bugatti Brescia. ► Qui sopra si può vedere come era immerso il pilota nella meccanica della Brescia. In questa foto il celebre pilota britannico Raymond Mays sulla sua Bugatti Brescia soprannominata «CORDON ROUGE» come le bottiglie del frizzante champagne della casa Mumm. ► Raimon Mays vince un numero eccezionale di gare, soprattutto in salita. Modifica con i suoi preparatori sia la lubrificazione del motore (a questo proposito i progettisti affermavano che si affidava alla misericordia di Dio) sia l'angolazione dell'albero motore, riuscendo a raggiungere i 6'000 giri/min. invece dei 4'000. Con l'aiuto di Riccardo, preparatore soprattutto di camere di combustione, crea delle miscele di benzina e alcool molto esplosive. Un giorno Bugatti su insistenza di Mays prova questa Brescia e rimane sbalordito dalle prestazioni.

► Le Brescia tipo 22 (come la vettura ripescata dal golfo d'Ascona) e le 23 che avevano il telaio allungato, erano battezzate Brescia modifiè, con la meccanica più aggiornata. Subivano delle migliorie come un equipaggiamento elettrico completo e freni sulle quattro ruote. Nel 1926 escono dalla fabbrica di Molsheim le ultime Brescia.

A cura di Valentino Belotti  
Fotografie di Athos Passoni

## La Bugatti Brescia emerge dalle acque dopo 70 anni

► Centinaia di persone accaldate sul Lungolago di Ascona. Molti i turisti e i curiosi, che ieri mattina hanno potuto assistere al recupero della celebre Bugatti che 70 anni fa era stata inghiottita dal Lago Maggiore. Un'operazione spettacolare, riuscita attorno alle 10.30, voluta e preparata sull'arco di nove mesi da un gruppo di specialisti e appassionati, assieme al Centro sport subacquei di Ascona e alla ditta Boerlin lavori subacquei.

► Un'operazione curiosa, sicuramente. Che fa riaffiorare un po' di storia locale, uno di quei piccoli misteri del Verbano. Sul Lungolago anche un'enorme gru, per ripescare la vettura, e diverse Bugatti storiche. ► Come noto l'impresa di ieri non era fine a sé stessa. Sotto il motto «Una Bugatti per Damiano» si è infatti voluto tenere alta l'attenzione, per non far dimenticare quella tragica notte di Carnevale del 2008 costata la vita al giovane Damiano Tamagni. Senza alcun desiderio di enfatizzare. Solo «sfruttare» un'occasione che serve per ricordarci quali sono i valori positivi. ► Così, dopo gli applausi e il ripescaggio della Bugatti, hanno preso la parola il consigliere di Stato Luigi Pedrazzini e Maurizio Tamagni, rispettivamente membro e presidente della Fondazione dedicata al giovane gordolese. «Siamo qui per festeggiare una missione difficile, che merita ammirazione», ha detto Pedrazzini. ► «Se Piero Chiara avesse potuto scrivere di questa storia avrebbe sicuramente costruito un bellissimo racconto. E il finale sarebbe stato la parte migliore, perché questo recupero ha anche uno scopo nobile. Non bisogna dimenticare e si deve lottare per evitare il ripetersi di quanto avvenuto a Locarno».



### Bugatti tipo 13-22-23 Brescia

#### Dati tecnici

Fabbricazione:	dal 1920/1926
Esemplari costruiti:	2'000
Motore:	4 cilindri
Cilindrata:	1500 ccm
Distribuzione:	4 valvole per cilindro, comandate da albero a camme in testa
Potenza:	50 cv
Frizione:	mono disco a bagno d'olio
Cambio:	4 marce più retromarcia dal 1920/1924 a mano sui tamburi posteriori e a piede sulla trasmissione (cardano)
Freni:	dal 1925/1926 a piedi sulle quattro ruote
Velocità:	120-140 Km/h

► Maurizio Tamagni: «Nel 1981 ho visto per la prima volta il relitto della Bugatti». Il primo di 24 incontri subacquei in questi anni. «Speriamo che l'operazione serva a ricordare ai giovani quanto sia stupida la violenza». ► Riaffiora, intanto, la storia della Bugatti Brescia. Dal numero di telaio si è scoperto che è stata immatricolata per la prima volta a Nancy (Francia) l'11 maggio del 1925. Dopo averne accertato il valore, l'auto potrebbe anche finire all'asta. E il ricavato andrà alla Fondazione Tamagni. Ulteriori info su [www.subascona.ch](http://www.subascona.ch)

Giornale del Popolo  
Luglio 2009

