MOLSHEIM
22.10.2026

EIN JAHRHUNDERT DER AUSSERGEWÖHNLICHKEIT: BUGATTI FEIERT DAS 100-JÄHRIGE JUBILÄUM DES TYPE 41 ROYALE



Vor hundert Jahren entschloss sich Ettore Bugatti, ein Automobil zu schaffen, das seinesgleichen suchte. Es sollte schneller, eleganter und luxuriöser sein als alle anderen Fahrzeuge seiner Zeit und als Ausdruck dessen dienen, was aus einem Automobil werden könnte, wenn technische Meisterleistung, Raffinesse und kompromisslose

2026 BUGATTI AUTOMOBILES S.A.S.

Handwerkskunst miteinander verschmelzen. Das Ergebnis war der BUGATTI Type 41 ROYALE.

Die Legende des ROYALE begann, noch bevor sich sein berühmter Name überhaupt vollständig etabliert hatte. Im Juni 1926 beschrieb die britische Presse jener Zeit das damals noch geheimnisumwitterte Fahrzeug als „The Golden BUGATTI" — ein passender, vielsagender Name für ein Automobil, dessen Ehrgeiz und Ausstrahlung nahezu unvergleichlich schienen.
Als der ROYALE 1926 vorgestellt wurde, war er das größte und ehrgeizigste Automobil, das BUGATTI je gebaut hatte. Er war mehr als sechs Meter lang, hatte einen Radstand von etwa 4,3 Metern und wurde in der Serienausführung von einem 12,8-Liter-Reihenachtzylinder mit rund 300 PS angetrieben. Er war für die vornehmsten Kunden gedacht, die man sich vorstellen kann: Ein Automobil, das Kaisern, Königen und Königinnen würdig war.

Letztendlich wurden nur sechs Exemplare gebaut, von denen jedes ein Unikat war und sich durch eine ganz eigene Karosserie und einen individuellen Charakter auszeichnete. Auch ein Jahrhundert später sind sie noch immer ein bleibendes Zeugnis für Ettore Bugattis Entschlossenheit, ein Automobil zu schaffen, das sich an keine Konventionen hielt, sondern allein seiner eigenen Vision folgte.

Der erste Prototyp des ROYALE übertraf sogar die bereits beeindruckenden technischen Daten der finalen Modelle. Sein Reihenachtzylinder hatte einen Hubraum von etwa 14,7 Litern, bevor man sich für die endgültige ROYALE-Architektur auf 12,8 Liter einigte. Unter der mächtigen Motorhaube verbarg sich eine Technik, die Ettores unvergleichlichen Ehrgeiz widerspiegelte: Zu den Merkmalen des Motors gehörten eine fortschrittliche Ventilsteuerung und eine Trockensumpfschmierung. Er war darauf ausgelegt, ein rund 3,5 Tonnen schweres Fahrzeug mit bemerkenswerter Souveränität anzutreiben. BUGATTI gab eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 200 km/h an — eine für ein Automobil dieser Größenordnung zu jener Zeit erstaunliche Geschwindigkeit.

Seine Proportionen boten eine ideale Grundlage für einige der schönsten Karosseriekonstruktionen jener Zeit, darunter Karosserien von BUGATTI selbst sowie von renommierten Häusern wie Weymann, Kellner, Weinberger, Binder und Park Ward.
Das mechanische Konzept war zwar einheitlich, doch die Gestaltung jedes einzelnen ROYALE-Modells blieb der Interpretation des jeweiligen Karosseriebauers und in manchen Fällen auch des zukünftigen Besitzers überlassen.

Nur wenige ROYALEs verkörpern diese Entwicklung deutlicher als das Fahrzeug, aus dem später das „Coupé Napoléon" wurde. Im Laufe seines Lebens trug derselbe Prototyp mehrere verschiedene Karosserien. Darunter befand sich auch eine elegante Fixed-Head-Karosserie von Weymann, die Anfang der 1930er Jahre bei einem schweren Unfall zerstört wurde. Was anschließend entstand, war nichts Geringeres als ein Meisterwerk des Automobildesigns, denn Jean Bugatti übernahm die Gestaltung und formte das Fahrzeug zum prächtigen „Coupé Napoléon" — in der Form, in der es bis heute bekannt ist.

Seine imposante Größe wurde durch eine Klarheit und Raffinesse ergänzt, die charakteristisch für Jeans neue Designphilosophie waren. Ein verglastes Dach tauchte den hinteren Fahrgastraum in Licht, während der Chauffeur vorne separat saß. Das „Coupé Napoléon" wurde zu Ettore Bugattis persönlichem Automobil und befindet sich heute im Musée National de l'Automobile — Sammlung Schlumpf in Mulhouse. Es ist zudem ein früher Ausdruck der außergewöhnlichen kreativen Beziehung zwischen Ettore und Jean, einem Vater von

überragender Entschlossenheit und einem Sohn, der zunehmend die ästhetische Sprache hinter einigen der meistbewunderten BUGATTI-Kreationen aller Zeiten prägte.

Kein Exemplar glich dem anderen, wie der ROYALE von Armand Esders zeigt. Der Pariser Textilindustrielle war der erste Privatkunde für einen ROYALE und gab das Chassis 41111 mit einer eleganten Roadster-Karosserie im Design von Jean Bugatti in Auftrag. Da Esders sein Automobil ausschließlich bei Tageslicht nutzen wollte, wurden Scheinwerfer als unnötig erachtet und gänzlich weggelassen.

Ganz im typischen BUGATTI-Stil wurde der funktionale Wunsch des Kunden durch die Kraft des Designs in noch größere Eleganz verwandelt. Fast ein Jahrhundert vor „BUGATTI Sur Mesure" und dem „Programme Solitaire" bewies der ROYALE bereits den Instinkt der Marke, jeden Auftrag individuell auf den Geschmack und die Persönlichkeit seiner Besitzer zuzuschneiden.

Selbst die kleinsten Details spiegelten das Ausmaß von Ettores Vision wider. Im Jahr 1932 beauftragte er Breguet mit der Anfertigung einer Serie von neun mechanischen Chronographen, die für die Mitte der ROYALE-Lenkräder bestimmt waren. Die mit der Inschrift „Spécial pour BUGATTI" gravierten Instrumente vereinten einen Chronographen, einen Tachometer und eine Gangreserve von acht Tagen in sich und waren damit ein hervorragendes Beispiel für die Verbindung von Automobiltechnik und Haute Horlogerie, lange bevor solche Partnerschaften Teil der heutigen Luxuswelt wurden.

Trotz seiner ganzen Pracht kam der ROYALE zum falschen wirtschaftlichen Zeitpunkt auf den Markt. Die globale Finanzkrise dämpfte die Nachfrage nach einem Modell, das einer fast unvorstellbar exklusiven Kundschaft vorbehalten war, und so produzierte BUGATTI letztendlich nur sechs Exemplare statt der größeren Serie, die Ettore sich vorgestellt hatte. Doch was damals eine wirtschaftliche Herausforderung darstellte, verstärkte später nur den Status des ROYALE als eines der seltensten und begehrtesten Meisterwerke der Automobilgeschichte. Dies zeigte sich eindrucksvoll im November 1987, als der ROYALE mit Kellner-Karosserie bei Christie's in der Londoner Royal Albert Hall angeboten und für 5,5 Millionen Pfund verkauft wurde, womit er damals einen Weltrekord für ein Auto bei einer Auktion aufstellte — mehr als ein halbes Jahrhundert, nachdem Ettore den Typ 41 erstmals konzipiert hatte.

BUGATTI feierte kürzlich das hundertjährige Jubiläum der Geburtsstunde des ROYALE. Während des Bugatti-Festivals im September 2026 wurden drei der sechs ROYALE-Modelle am Geburtsort der Marke wieder vereint, damit Kunden, Sammler und Liebhaber von BUGATTI aus aller Welt sie bewundern konnten. Neben dem „Coupé Napoléon", das nach wie vor liebevoll als „Coupé du Patron" bezeichnet wird, standen zwei weitere ROYALE-Modelle, von denen jedes seine eigene Geschichte hat.

Der ROYALE mit Binder-Karosserie aus der Autostadt Wolfsburg begann sein Leben als Roadster von Armand Esders, bevor Henri Binder ihn zu einem gepanzerten „Coupé de Ville" umgestaltete, dessen Silhouette ein dezentes Echo des „Coupé Napoléon" darstellt. Die Park Ward-Limousine hingegen wurde 1933 an einen britischen Kunden ausgeliefert. Unter der geschlossenen Karosserie verbirgt sich der aus der Luftfahrt stammende Reihenachtzylinder des ROYALE. Vom Lenkrad aus Walnussholz bis hin zu den Knöpfen aus Fischbein weisen alle drei Modelle gemeinsame charakteristische Merkmale auf — und auf jedem Kühler thront der von Ettores Bruder Rembrandt geschaffene Elefant.

Ein Jahrhundert später bestimmen die Prinzipien, die den ROYALE geprägt haben, nach wie vor die Philosophie von BUGATTI bei der Entwicklung unvergleichlicher Automobile. Vom VEYRON

über den CHIRON[1] bis hin zum TOURBILLON[2] geht das Streben nach Leistung Hand in Hand mit einem ebenso hohen Anspruch an Design und Handwerkskunst und zelebriert damit die Emotionen, die ein Automobil wecken kann.

„Der ROYALE verrät uns vielleicht mehr über Ettore Bugatti als fast jedes andere Automobil, das er geschaffen hat. Dahinter steckte echtes Selbstvertrauen; der Glaube, dass Größe dennoch Eleganz besitzen kann, dass immense Kraft raffiniert sein kann und dass Technik, Kunst und eine wahrhaft menschliche Note niemals voneinander getrennt werden sollten. Heute ermöglichen es uns diese Geschichten, über das Automobil selbst hinauszublicken und die Menschen, die Vorstellungskraft und den kompromisslosen Ehrgeiz zu verstehen, die es zum Leben erweckt haben. Deshalb bleibt der ROYALE ein so wichtiger Teil des lebendigen Erbes von BUGATTI — ein Teil, der noch von unzähligen kommenden Generationen geschätzt werden wird."

LUIGI GALLI
EXPERTE FÜR TRADITION UND ZERTIFIZIERUNG BEI BUGATTI

BUGATTI bedankt sich herzlich beim Musée National de l'Automobile — Sammlung Schlumpf in Mulhouse und bei der Autostadt in Wolfsburg für ihre großzügige Unterstützung, die dieses Wiedervereinigung ermöglicht haben.

Pressekontakt
Jan Schmid
Director of Brand, Marketing & Communications
communications@bugatti.com