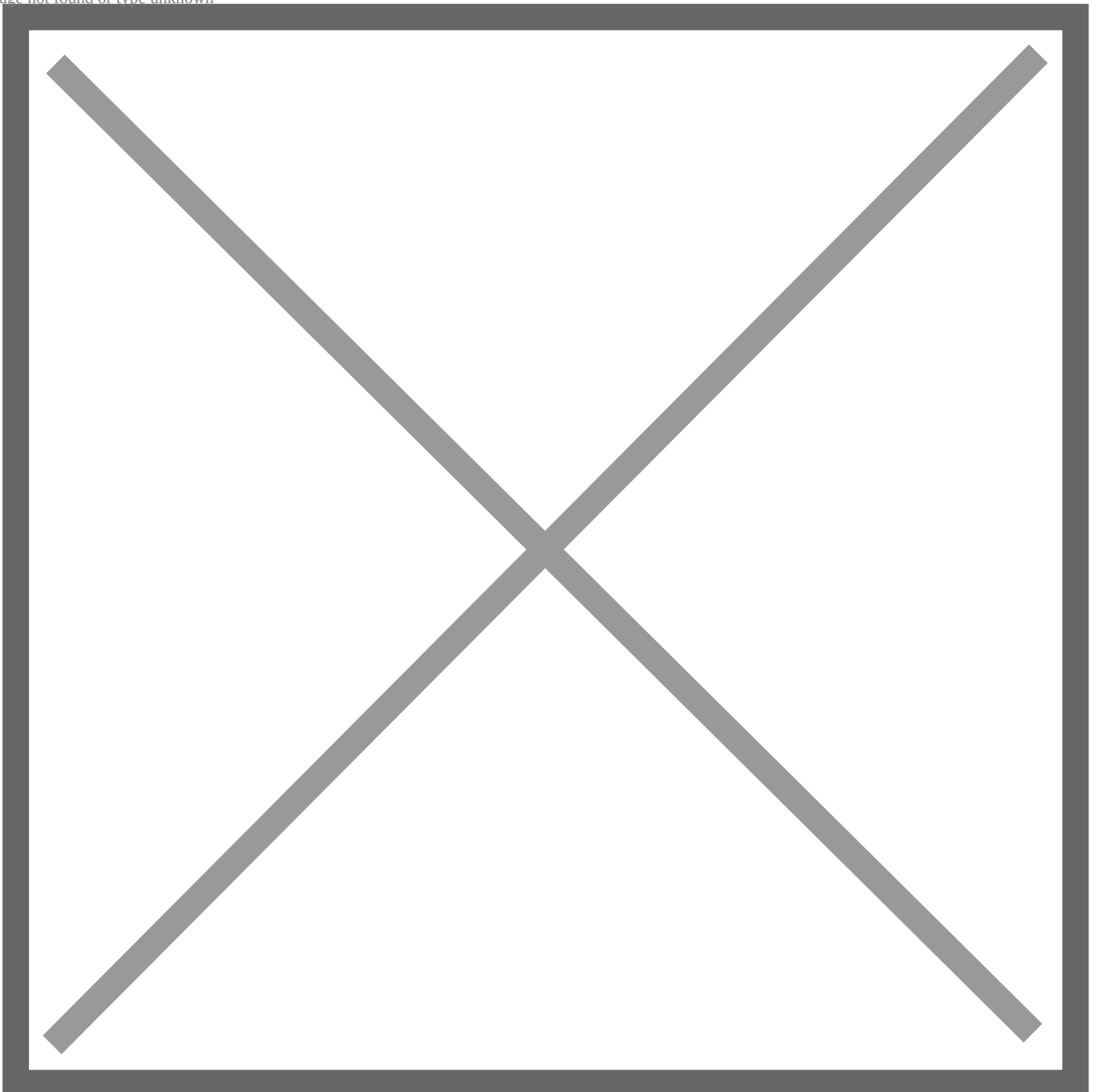


Ettore Bugatti: Sang Maestro Otomotif di Balik Legenda Bugatti

Updates. - [TELISIKFAKTA.COM](https://telisikfakta.com)

Nov 12, 2025 - 07:17

Image not found or type unknown



TEKNO - Di jantung dunia otomotif, nama Ettore Bugatti terukir abadi sebagai arsitek di balik kemewahan dan kecepatan yang dikenal sebagai Bugatti. Pria kelahiran Milan, Italia, ini bukan sekadar pendiri, melainkan seorang visioner yang mentransformasi logam dan mesin menjadi karya seni bergerak. Dikenal sebagai desainer mobil Prancis keturunan Italia yang paling diingat, Ettore Bugatti merangkai warisan abadi melalui kreasi mobil balap dan mewah yang ikonik, seperti Bugatti Type 13, Type 35, dan Type 41. Keunikan desainnya yang futuristik dan sentuhan kemewahan tak tertandingi telah memikat hati para pecinta otomotif di seluruh penjuru dunia. Bagaimana kisah perjalanan luar biasa sang maestro ini?

Ettore Arco Isidoro Bugatti lahir di Milan pada 15 September 1881, dalam dekapan keluarga seniman yang kaya raya. Ayahnya, Carlo Bugatti, adalah seorang perancang furnitur Art Nouveau yang ternama dan desainer perhiasan ulung. Lingkungan artistik inilah yang kemungkinan besar menanamkan benih kreativitas dalam diri Ettore sejak dini. Ia adalah anak sulung dari tiga bersaudara. Setelah menamatkan pendidikan formalnya, Ettore melanjutkan studi di Accademia di Belle Arti di Brera, Milan, di mana ia mendalami seni pahat. Namun, di tengah geliat seni, hatinya justru terpaut pada dunia otomotif. Minatnya mulai membunyah ketika ia memodifikasi sebuah sepeda motor roda tiga yang dihadiahkan kepadanya pada usia empat belas tahun.

Menyadari bakat terpendam putranya, sang ayah segera mengarahkan Ettore untuk menimba ilmu di bidang teknologi. Pada tahun 1898, Ettore muda memulai magangnya di Prizzi & Stucchi, sebuah perusahaan otomotif Italia. Di sinilah titik krusial dimulai. Pada tahun 1899, Ettore Bugatti berhasil merakit mobil pertamanya, yang dikenal sebagai Bugatti Tipe I, dengan empat mesin. Meskipun mobil ini tidak pernah diproduksi secara komersial, ini adalah langkah awal yang monumental.

Tahun 1900 menandai lahirnya prototipe mobil kedua Ettore. Berkat dukungan finansial dari Count Gulinielli, ia menciptakan mobil roda empat pertamanya, Bugatti Type II. Kendaraan ini mampu melaju dengan kecepatan hingga 37 mil per jam, sebuah pencapaian yang mengagumkan kala itu.

Musim semi 1901 menjadi panggung bagi Bugatti Type II untuk unjuk gigi di Milan Trade Fair. Performa dan desainnya memukau, bahkan menghantarkannya meraih penghargaan dari Automobile Club de France. Di pameran inilah, Baron Adrien de Dietrich terkesan dan menawarinya posisi di pabrik mobil Lorraine-Dietrich di Prancis.

Pada tahun 1902, Ettore menjejakkan kaki di Alsace, yang saat itu masih berada di bawah kekuasaan Kekaisaran Jerman. Ia ditugaskan di bagian produksi mobil. Di sana, bakatnya kian terasah. Ia tidak hanya memperbaiki Bugatti Type II, tetapi juga mulai merancang dan memproduksi rangkaian mobil baru, dari Tipe 3 hingga Tipe 7, yang kemudian dikenal sebagai 'De Dietrich, License Bugatti'. Namun, pada tahun 1904, Dietrich memutuskan untuk menghentikan produksi mobilnya.

Tak patah arang, Ettore Bugatti kemudian menjalin kolaborasi dengan Mile Mathis. Keduanya sepakat untuk mendirikan pabrik bersama di dekat Strasbourg, Prancis. Mobil hasil kolaborasi ini diberi nama Mathis-Hermes atas Lisensi Bugatti. Namun, kerja sama ini hanya berlangsung hingga tahun 1906, ketika Ettore memutuskan untuk mandiri.

Ia mendirikan fasilitas riset mobil di Illkirch-Graffenstaden, pinggiran Strasbourg, dan berkolaborasi dengan Deutz AG, produsen mesin pembakaran internal asal Jerman, untuk memproduksi beberapa prototipe mobil. Pada tahun 1907, Deutz AG menunjuknya sebagai Direktur Pabrik. Di bawah kepemimpinannya, ia merancang prototipe Bugatti 8 dan 9, sembari mengembangkan prototipe 10 di rumahnya.

Titik balik terbesar terjadi pada tahun 1909. Ettore Bugatti memutuskan untuk mendirikan perusahaan otomotifnya sendiri, Automobiles E. Bugatti, yang resmi berdiri di Molsheim, Prancis. Sejak awal, semangat inovasinya tak terbendung. Hingga tahun 1911, ia telah berhasil menjual sekitar 75 unit mobil. Ia terus berinovasi dengan meluncurkan model baru seperti Bugatti Tipe 13 pada tahun 1910 dan Tipe 19 pada tahun 1911. Tipe 19 bahkan dipamerkan di Paris Motor Show di bawah merek Peugeot pada tahun 1912 dan diproduksi massal sebagai Peugeot Bébé.

Tahun 1914 menjadi saksi peluncuran Tipe 13 sebagai mobil balap bermesin 4 silinder. Namun, gejolak Perang Dunia I memaksanya meninggalkan Molsheim, mengungsi ke Italia, lalu kembali ke Prancis. Di tengah ketidakpastian perang, pada tahun 1915, ia merancang mesin pesawat revolusioner bermesin 16 silinder yang dikenal sebagai Bugatti U-16.

Pasca Perang Dunia I, Ettore kembali ke Molsheim dan melanjutkan gairahnya pada industri otomotif. Tahun 1921 menjadi momen kebanggaan saat mobil buatannya menjuarai Brescia Grand Prix di Italia. Mobil itu pun dianugerahi nama Bugatti Tipe 13 Brescia, dan hingga 1926, tak kurang dari 2.000 unit berhasil diproduksi.

Puncak kejayaan desainnya hadir pada tahun 1924 dengan lahirnya Bugatti Type 35. Mobil ini sukses besar di Grand Prix Lyon dan menjadi mobil balap Bugatti paling legendaris, mengukir lebih dari 1.000 kemenangan balap sepanjang masanya. Pada tahun 1931, Ettore kembali menciptakan mahakarya, Type 46, yang diproduksi hingga 1936. Dikenal sebagai Bugatti Petite Royale, model ini merupakan karya terakhir yang dirancang langsung oleh Ettore Bugatti sendiri.

Perusahaan ini terus melesat hingga tahun 1939, sebuah tahun yang penuh duka. Kepergian putranya tercinta, Jean Bugatti, menjadi pukulan telak yang tak tergantikan. Ditambah lagi, pecahnya Perang Dunia II dan pendudukan pabriknya di Molsheim oleh Nazi pimpinan Hitler, semakin menambah beban berat bagi kelangsungan perusahaan.

Setelah Perang Dunia II usai, Ettore Bugatti harus berjuang melawan kelumpuhan. Ia menghembuskan napas terakhirnya di Paris pada 21 Agustus 1947 dan dimakamkan di pemakaman keluarga di Dorlisheim, dekat Molsheim. Kini, beberapa desain, mobil, dan benda pribadi Ettore Bugatti tersimpan abadi di

Musée de la Chartreuse, Molsheim, menjadi saksi bisu warisan sang jenius.

Pasca wafatnya Ettore Bugatti dan putranya, Jean, perusahaan ini mengalami masa-masa sulit tanpa pemimpin yang visioner untuk meneruskan estafet pengembangan. Meskipun begitu, sekitar 8.000 mobil yang didasarkan pada desain Bugatti berhasil diproduksi. Perusahaan ini terus berjuang menghadapi tantangan finansial dan meluncurkan model terakhirnya pada tahun 1950-an sebelum akhirnya diakuisisi oleh perusahaan suku cadang pesawat pada tahun 1960-an.

Titik terang kembali muncul pada tahun 1990-an ketika seorang pengusaha Italia, Romano Artioli, membangkitkan kembali nama Bugatti. Ia kembali memproduksi mobil Bugatti dengan sentuhan sporty dan mewah secara terbatas. Pada tahun 1991, Bugatti EB 110 resmi diperkenalkan, sebuah karya kolaboratif dari para desainer Tiziano Benedetti, Achille Bevini, dan Oliviero Pedrazzi.

Lompatan besar terjadi pada tahun 1998 ketika raksasa otomotif Jerman, Volkswagen AG, mengakuisisi kepemilikan Bugatti dari Romano Artioli. Di bawah naungan Volkswagen, Bugatti Automobile SAS didirikan di Molsheim sebagai anak perusahaan. Awalnya, pada tahun 1998, prototipe pertama Bugatti, EB 118, diperkenalkan di Paris Auto Show, sebuah supercar dua pintu dengan tenaga 555 kuda. Setahun kemudian, Bugatti Chiron hadir di Frankfurt International Motor Show, diikuti oleh peluncuran Bugatti Veyron di Tokyo Motor Show. Desain Veyron lahir dari tangan tim desain Volkswagen AG yang dipimpin oleh Warkuss Hartmut. Sejak saat itu, di bawah kepemilikan Volkswagen, Bugatti terus berevolusi, menghasilkan supercar dan hypercar dengan desain futuristik dan performa tercepat.

Tak hanya Veyron dan Chiron, Bugatti juga mempersembahkan karya-karya luar biasa lainnya seperti Bugatti Divo, Bugatti Bolide, dan Bugatti Centodieci yang hanya diproduksi 10 unit. Puncak kemewahan dan eksklusivitas ditunjukkan melalui Bugatti La Voiture Noire, yang dinobatkan sebagai mobil termahal di dunia dengan banderol Rp191,7 miliar, dan hanya diproduksi satu unit saja. Warisan Ettore Bugatti terus hidup, melampaui batas waktu dan imajinasi. ([PERS](#))