



Bugatti i Danmark (2)

mellem krig og krise

Af Frank Studstrup

Del 1 af denne artikelserie blev bragt i Veteran Tidende nr. 420, juni 2011. Denne del 2 beskriver de Bugatti biler, der blev importeret til Danmark i 'de brølende tyvere', det vil sige i tiden fra afslutningen af 1. verdenskrig og frem til sidst i 1920'erne ved begyndelsen på den store finanskrisen.

Opfølgning på del 1

Billedteksten til fotoet af ch. 630 på udstillingen i Tivoli var ved en fejl dateret 1913. Udstillingen blev som nævnt i artikelteksten afholdt i 1914.

Flere medlemmer har heldigvis fulgt opfordringen og været venlige at bidrage med supplerende oplysninger.

Claude Teisen-Simony har særligt studeret de tidlige Bugatti og oplyser bl.a.:

- rekordbilen, som Hersleb Christiansen kørte på den tilfrosne Bagsværd sø i 1914, må være ch. 578, idet den har ny type chassis med kvartelliptiske bagfjedre

- billedet af K5675 med Zöllner ved rattet under et løb i 1919 kan ved hjælp af udelukkelsesmetoden muligvis være ch. 568, som var en type 15 med halv-elliptiske bagfjedre

- fotoet af ch. 653 i Lars Jensens ejertid er angiveligt fra det gamle jernbaneterminal ved Vesterport.

Peter Bering supplerer omtalen af ch. 630 med, at der ved arkivsøgning bl.a. af Eugenio Lai er fundet ejernavne, alle i Københavnsområdet, for en stor del af perioden 1924-1935. Senest kendte ejer var K. Frugaard, Nørre Allé 21, som købte bilen af stud.polyt. Kenneth Grut i Birkerød i september 1935.

Viklit Graae Jørgensen har bidraget med oplysninger om en graveret plade, som må have været monteret på ch. 398, en tidlig Bugatti type 15 fra 1911. Pladen er for en del år siden købt hos en marskandiser, der havde ryddet boet efter en cykelsmed i Græsted. Det vides at ch. 398 fra ny blev købt af H. Serck i Tyskland og i 1913 igen solgt fra fabrikken til den tyske agent Otto Rehe. Pladen, som ikke er Bugatti



fabrikkens egen typeplade, angiver på tysk bl.a. antal skattehesterkræfter og har formentlig været monteret i bilen af forhandleren. Vi ved ikke, hvordan pladen senere kom den danske cykelhandler i hænde og dermed heller ikke, om ch. 398 faktisk var i Danmark i en periode, for der er hidtil ikke dukket andre danske oplysninger op om bilen.

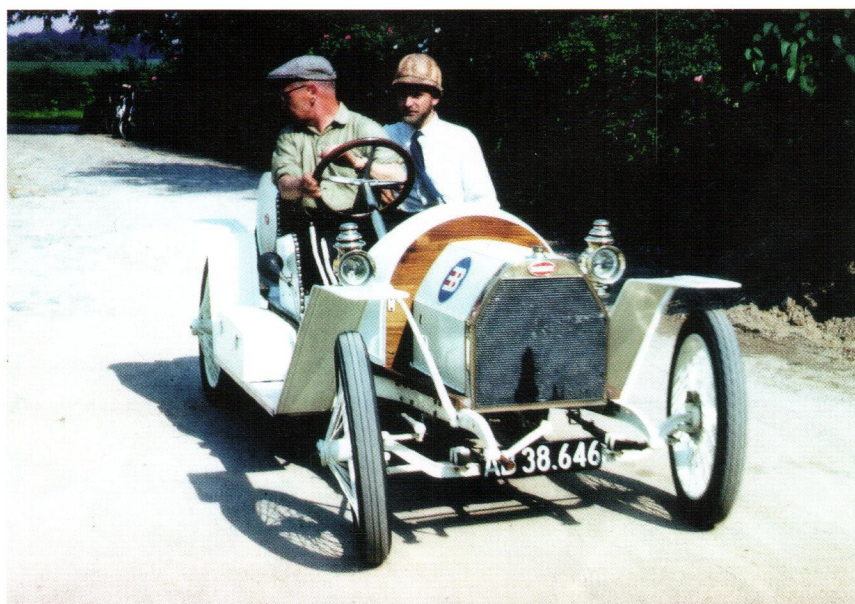
Danmarks ældste Bugatti

En af de allerældste stadig eksisterende Bugatti biler er den type 15 fra 1912 (ch. 446), som blev importeret til Danmark omkring 1919, og som DVK medlem Dennis Hebsgaard erhvervede i juni 1960 ved en auktion over boet efter smed Jens Nielsen i Hurup, Thy.

Historien om bilen og dens istandsættelse i årene 1960-1966 blev bragt i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 9, 1966. Det var kort efter, at Hebsgaard havde præsenteret den nyrestaurerede bil ved det første danske Bugatti Rally, som i juni 1966 blev arrangeret af en nyoprettet sektion under DVK, 'Société des Bugattistes Danois'. Her så forfatteren selv bilen for første gang, da den som den ældste af 25 deltagende Bugatti biler var kørende til et etapemål ved Aalholm Automobilmuseum.

Da Hebsgaard købte Bugattien, var den adskilt og i meget dårlig stand. Efter sigende fandtes i Jens Nielsens bo rester af et karosseri, som formentlig havde været en dansk modernisering. Hebsgaard foretrak derfor at bygge et nyt i 'runabout' stil. Det vil sige med en lille torpedo, kantede skærme, to 'bucket'-sæder, en rund benzintank og en del messingudstyr - lygter, boldhorn mv.

Efter seks års restaurering blev Hebsgaards type 15 (ch. 446) præsenteret ved det danske Bugatti rally i 1966, her på Aalholm. Ved rattet er det formentlig Hebsgaards svigerfar og i passagersædet J. Riber.





Bugatti i Danmark (2)

mellem krig og krise

Af Frank Studstrup

Del 1 af denne artikelserie blev bragt i Veteran Tidende nr. 420, juni 2011. Denne del 2 beskriver de Bugatti biler, der blev importeret til Danmark i 'de brølende tyvere', det vil sige i tiden fra afslutningen af 1. verdenskrig og frem til sidst i 1920'erne ved begyndelsen på den store finanskrisse.

Opfølgning på del 1

Billedteksten til fotoet af ch. 630 på udstillingen i Tivoli var ved en fejl dateret 1913. Udstillingen blev som nævnt i artikelteksten afholdt i 1914.

Flere medlemmer har heldigvis fulgt opfordringen og været venlige at bidrage med supplerende oplysninger.

Claude Teisen-Simony har særligt studeret de tidlige Bugatti og oplyser bl.a.:

- rekordbilen, som Hersleb Christiansen kørte på den tilfrosne Bagsværd sø i 1914, må være ch. 578, idet den har ny type chassis med kvartelliptiske bagfjedre

- billedet af K5675 med Zöllner ved rattet under et løb i 1919 kan ved hjælp af udelukkelsesmetoden muligvis være ch. 568, som var en type 15 med halv-elliptiske bagfjedre

- fotoet af ch. 653 i Lars Jensens ejertid er angiveligt fra det gamle jernbaneterminal ved Vesterport.

Peter Bering supplerer omtalen af ch. 630 med, at der ved arkivsøgning bl.a. af Eugenio Lai er fundet ejernavne, alle i Københavnsområdet, for en stor del af perioden 1924-1935. Senest kendte ejer var K. Frugaard, Nørre Allé 21, som købte bilen af stud.polyt. Kenneth Grut i Birkerød i september 1935.

Viklit Graae Jørgensen har bidraget med oplysninger om en graveret plade, som må have været monteret på ch. 398, en tidlig Bugatti type 15 fra 1911. Pladen er for en del år siden købt hos en marskandiser, der havde ryddet boet efter en cykelsmed i Græsted. Det vides at ch. 398 fra ny blev købt af H. Serck i Tyskland og i 1913 igen solgt fra fabrikken til den tyske agent Otto Rehe. Pladen, som ikke er Bugatti



fabrikkens egen typeplade, angiver på tysk bl.a. antal skattehesterkræfter og har formentlig været monteret i bilen af forhandleren. Vi ved ikke, hvordan pladen senere kom den danske cykelhandler i hænde og dermed heller ikke, om ch. 398 faktisk var i Danmark i en periode, for der er hidtil ikke dukket andre danske oplysninger op om bilen.

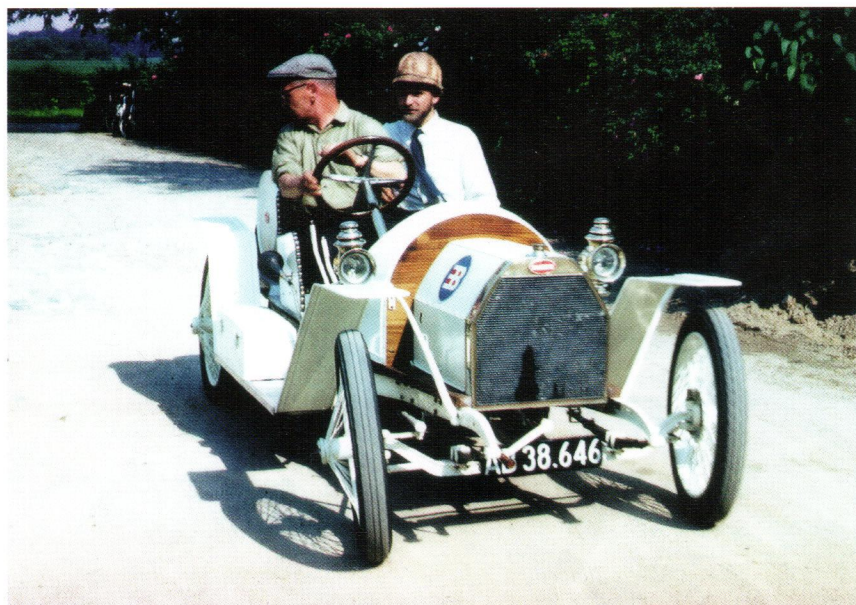
Danmarks ældste Bugatti

En af de allerældste stadig eksisterende Bugatti biler er den type 15 fra 1912 (ch. 446), som blev importeret til Danmark omkring 1919, og som DVK medlem Dennis Hebsgaard erhvervede i juni 1960 ved en auktion over boet efter smed Jens Nielsen i Hurup, Thy.

Historien om bilen og dens istandsættelse i årene 1960-1966 blev bragt i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 9, 1966. Det var kort efter, at Hebsgaard havde præsenteret den nyrestaurerede bil ved det første danske Bugatti Rally, som i juni 1966 blev arrangeret af en nyoprettet sektion under DVK, 'Société des Bugattistes Danois'. Her så forfatteren selv bilen for første gang, da den som den ældste af 25 deltagende Bugatti biler var kørende til et etapemål ved Aalholm Automobilmuseum.

Da Hebsgaard købte Bugattien, var den adskilt og i meget dårlig stand. Efter sigende fandtes i Jens Nielsens bo rester af et karosseri, som formentlig havde været en dansk modernisering. Hebsgaard foretrak derfor at bygge et nyt i 'runabout' stil. Det vil sige med en lille torpedo, kantede skærme, to 'bucket'-sæder, en rund benzintank og en del messingudstyr - lygter, boldhorn mv.

Efter seks års restaurering blev Hebsgaards type 15 (ch. 446) præsenteret ved det danske Bugatti rally i 1966, her på Aalholm. Ved rattet er det formentlig Hebsgaards svigerfar og i passagersædet J. Riber.





har, hvor der ikke er olie i krumtaphuset. Det er fordi der er kuglelejer på krumtappen i stedet for lejepander. Der er et drypsmøreglas oppe på motorbrættet som aktiveres, olien drypper så ned på stemplet som så forstøver olien ned i krumtaphuset og det er tilstrækkeligt!

For øvrigt var det svært at sælge den model dengang. Så fandt man på at sælge den delt op i 16 kasser. Så kunne folk købe en kasse når de havde råd og så efterhånden samle en hel bil - det var afbetaling dengang!

Den har også en sjov gearing idet den har en friktionstransmission med en mindre skive der kører på tværs af en stor skive som sidder på krumtappen. Den mindre skive trækkes så ud på den store for at forøge farten. Lidt i system som i en DAF. Men når man så kommer over centret så løber den den anden vej - baggear!!

Om tre år har du 25 års jubilæum!

"Ja det har jeg sandelig - det er nok ikke mange bilmuseer herhjemme som holder så længe, så det er jeg lidt stolt over"

Men det har alligevel løbet rundt for dig, ikke?

"Jo, det har det, vi ligger jo på solskinsøen og der kommer mange turister her over og det nyder vi godt af. Vi har ca. 10.000 besøgende om året, så jeg klager ikke.

Så, entusiaster! Se så at komme over på Bornholm og se Ole Hermansens fine museum - det kan anbefales!
www.bornholmsautomobilmuseum.dk



Hebsgaard deltog i de følgende år med bilen i et stort antal danske veteranbilkøb foruden i Bugatti løb i udlandet, og overalt vakte den gamle Bugatti berettiget opsigt. I det andet danske Bugatti rally i juni 1977 gik det under en præsentationsrunde på Jyllandsringen imidlertid helt galt. Et dragbånd på højre forfjeder knækkede, og bilen med Hebsgaard og hustru væltede og endte på hovedet. Begge overlevede, og selv om Hebsgaard aldrig helt forvandt sine skader, fik han dog den beskadigede Bugatti genopbygget.

Efter Dennis Hebsgaards død i 1990 beholdt familien bilen i en årrække frem til, at den i 2004 blev sat til salg på Christie's auktion i Paris. Buddene nåede dog ikke helt op på mindsteprisen, så den fik endnu nogle år hos Hebsgaard familien.

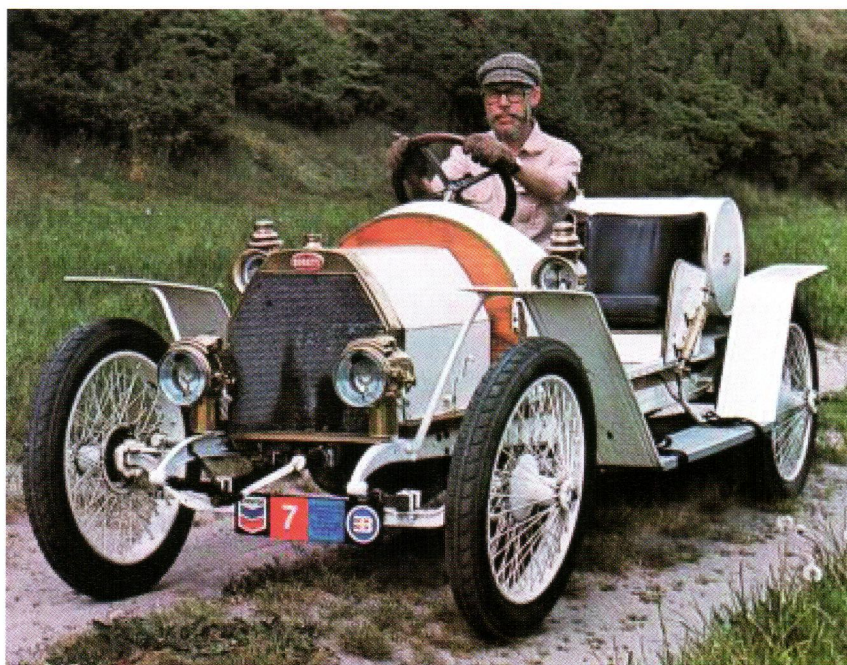
Vi kan være glade for, at denne sjældne Bugatti og med så lang en dansk historie er forblevet på danske hænder. Claude Teisen-Simony købte den i 2007, og bilen er herved igen i fuld aktivitet med deltagelse i en række forskellige løb og hillclimb. Claude har justeret karosseriet i retning af en mere tidstypisk udformning. Vi håber på en uddybende artikel om ch. 446 i anledning af 100 års fødselsdagen i 2012.

'Skrædderens' Bugatti racer

Hersleb Christiansen sidste officielle Bugatti import blev en racerudgave af Type 22 (ch. 1338), som fabrikken afsendte til København i maj 1922. Den havde karosseri af aluminium og en garanteret tophastighed på 120 km/t.

Allerede i juni samme år fik Christiansen lejlighed til at afprøve racerens præstationer, da han kørte den i det dansk arrangerede 1.400 km lange væddeløb Paris - København. Bilen var da indregistreret K 13 850, men fik efter kort tid nummer K 13, stadig mens Hersleb Christiansen ejede den.

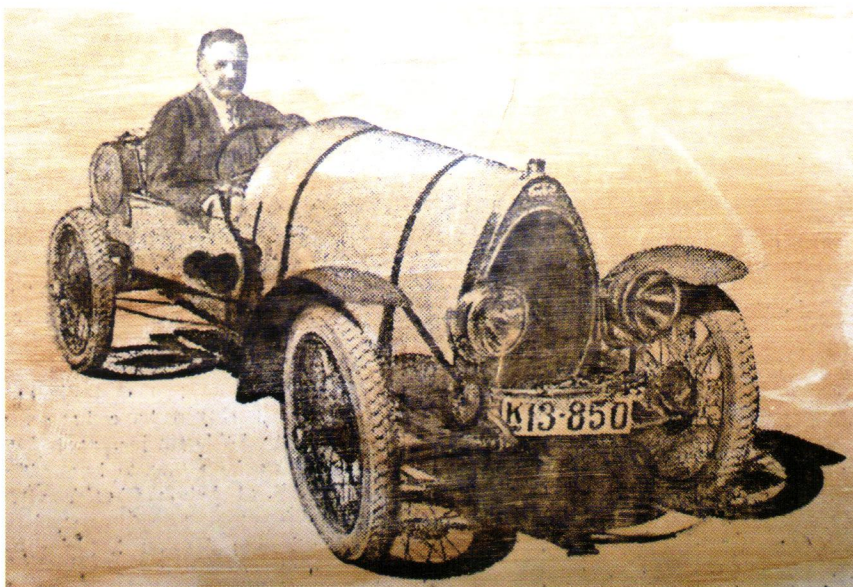
Andenkøreren på løbet fra Paris var



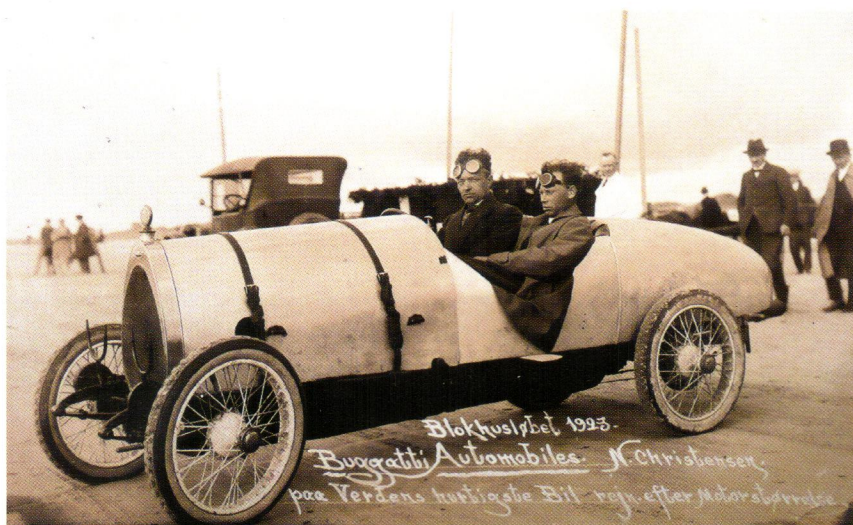
Dennis Hebsgaard ved rattet af sin type 15 (ch. 446) ved det andet danske Bugatti rally. Det var i 1977, og Hebsgaard ses her kort tid før bilen væltede på Jyllandsringen.



En af verdens ældste Bugatti, ch. 446 fra 1912 ejes nu af Claude Teisen-Simony, der ofte demonstrerer, at selv så gamle biler både kan og bør bruges. Her ses den på foto af Jakob Bonfils ved Munkebjerg hillclimb i 2010. Claude har med enkle midler givet det sparsomme karosseri et mere autentisk præg.



Hersleb Christiansen i sin sidste Bugatti import, type 22 i racerudgave (ch. 1338), som han fik indregistreret kort før Paris - København løbet i juni 1922. Bilen er på dette let retouchede avisfoto i sin oprindelige udførelse med rund benzintank bag sæderne



"Blokhustløbet 1923. Bugatti Automobiles. N. Christensen paa Verdens hurtigste Bil regnet efter Motorstørrelse" står der på dette postkort til erindring om et af de berømte strandløb. Ved rattet af den kendte type 22 (ch. 1338) sidder 'Skrædderen' Niels Christensen. Bilen har allerede på dette tidspunkt fået en mere strømlinjeformet bagende.



Efter at Skrædderens racerkarriere sluttede med ulykken i 1925 skiftede hans bil ejer flere gange. Her ses den med Willy Poppelvig ca. 1931.

skræddermester Niels Christensen, der tidligt overtog vognen og i årene 1922, 1923 og 1924 kørte den i de berømte hastighedsløb på Fanø Strand. Skrædderen kørte også Bugatti raceren i en række andre løb, bl.a. på Blokhust Strand og på Glostrupbanen, hvor han i september 1925 væltede og mistede den ene arm.

Skrædderens motorsportskarriere er beskrevet i Jørgen Linds artikel i Veteran Tidende nr. 419 og - specielt med hensyn til strandløbene - i hans meget læseværdige bog "Historien om Fanø Motorløbene 1919-1924".

Karosseriet på Bugattien skiftede udseende en gang eller to i sin lange karriere. Oprindeligt i 1922 var den med rund benzintank bag sæderne, men allerede kort efter fik den en strømlinjeformet bagende, ligesom bemalingen blev ændret.

I 1930 skiftede bilen ejer et par gange, hvorefter den i 1931 blev købt af slagtermester Willy Poppelvig, Øresundsvej i København, der senere havde en type 30. Et samtidigt foto antyder, at bilen på et tidspunkt også har tilhørt tegneren Kai Nordstrøm, der senere ejede andre spændende biler som Talbot-Darracq mv. Hvad der senere skete med den gamle Bugatti racer har vi ikke svar på i dag.

Private Bugatti importør

Selv om Hersleb Christiansen ophørte med at hjemtage Bugatti biler fra fabrikken i Molsheim, så var der stadig danske købere til det prestigefyldte franske bilmærke. Det gjaldt ikke mindst i løbet af 1920'erne, hvor Bugatti grand prix racere kastede hæder over mærket ved at vinde i hundredvis af større og mindre løb på væddeløbsbaner i det store udland.

En del Bugatti biler blev derfor købt brugte i især Frankrig og indført til Danmark af private liebhavere. I det følgende omtales de mindre typer med 4 cylindret motor i den rækkefølge, som de menes at være ankommet i her til landet. Disse Bugatti biler af type 13, 15, 17, 22 og 23 nedstammede direkte fra den oprindelige type 10 og var lette og sportslige biler, hvilket ofte

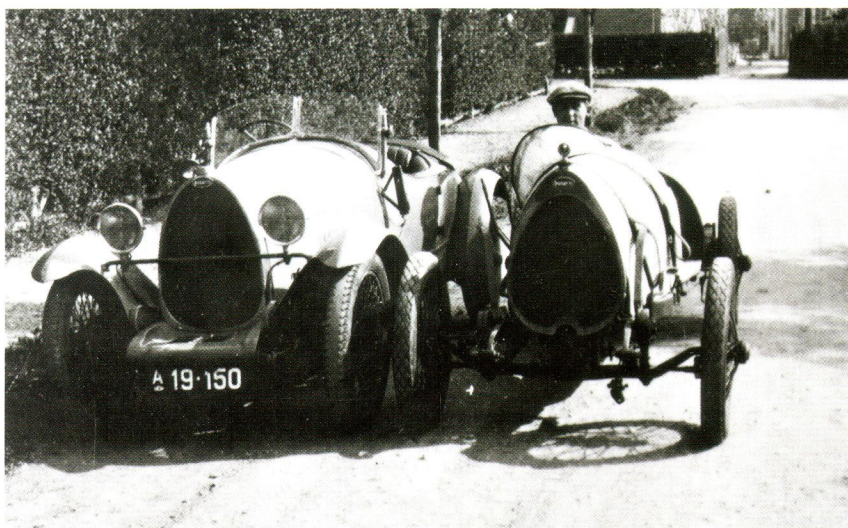
også afspejlede sig i karosseristilen. Især de 16 ventilede udgaver var meget effektive i væddeløb og fik senere betegnelsen 'Brescia' efter at have taget de første fire placeringer i Grand Prixet i Brescia i Italien i 1921.

I april 1920 blev importeret en knap så sportslig åben 4-personers type 15 eller 17 (ch. 505) fra 1913, og den blev i 1921 indregistreret for J.P. Ledhus Larsson i Holbæk med nummerpladen C35. Efter knap fem år i Holbæk blev den overtaget af savværksejer Hans Skærbæk i Ugerløse og registreret C2345. Allerede i juli samme år gik den dog tilbage til Ledhus Larsson. Bilen skiftede hurtigt igen ejer nogle gange i 1925, hvorefter historien fortaber sig.

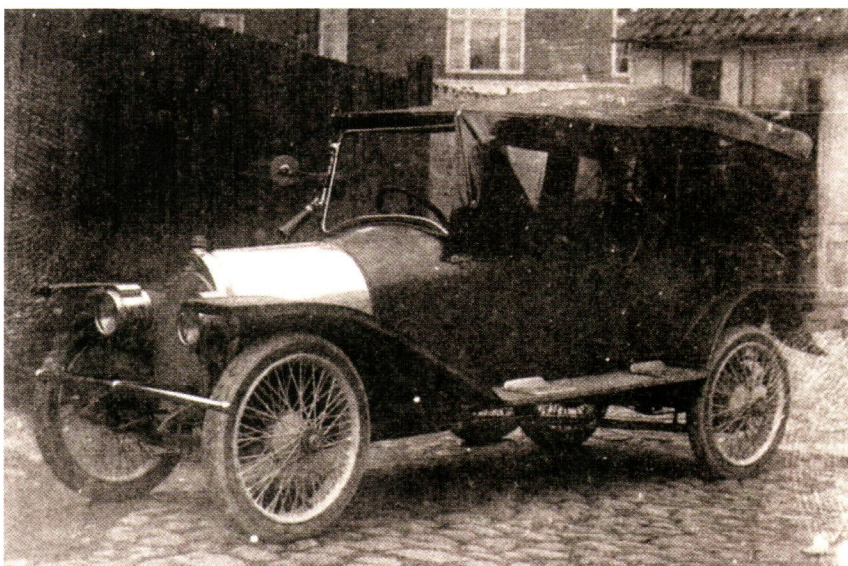
Generelt udviklede bilkarosseriernes design sig meget fra før til efter 1. Verdenskrig, og det betød, at mange af de Bugattier, der i 1920'erne blev hentet til Danmark, allerede var blevet gammeldags i stilen. Da karetmagerfaget herhjemme samtidig havde sin glansperiode, var det derfor en almindelig praksis at modernisere eller helt erstatte det oprindelige karosseri. En af de tidlige Bugatti biler, der blev moderniseret i Danmark var en type 13 fra 1913 (ch. 575), som oprindeligt var blevet solgt via den tyske Bugatti agent Alfred Noll i Düsseldorf.

Hvornår bilen kom til Danmark er uvist, men det må være sket senest i 1923, hvor den blev indregistreret i København med nummerplade K2034. Af toldprotokollerne fremgår, at en Otto Mortensen i København købte bilen i 1924, men snart solgte den igen til en mekaniker Knudsen, der havde den i lidt over et år. Bilen havde formentlig på det tidspunkt stadig sin oprindelige 4 cylindrede, 16 ventilers 68 x 100 mm motor på knap 1,5 liter slagvolumen.

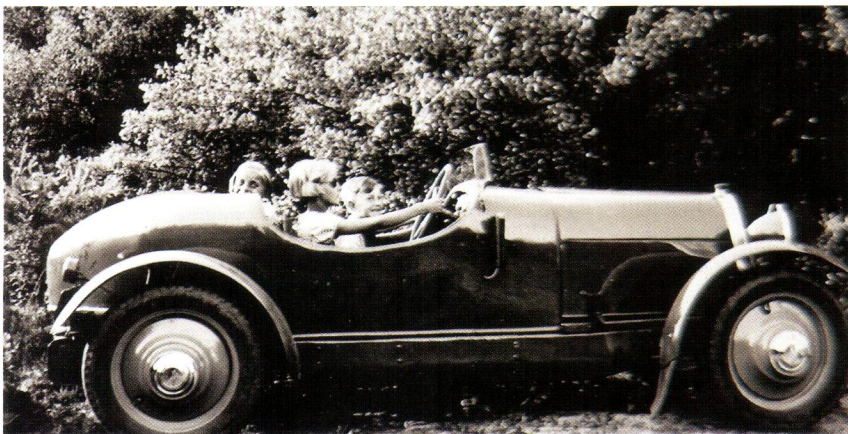
I en længere årrække var bilen hjemmehørende i Københavnsområdet, og blandt flere ejere her var en Helge Kähler. På et tidspunkt fik den gamle Bugatti et nyt og mere tidssvarende to-personers åbent karosseri, og ifølge toldoplysningerne var også motoren en dag blevet udskiftet til en 60 x 65 mm. Denne boring og slaglængde viser, at



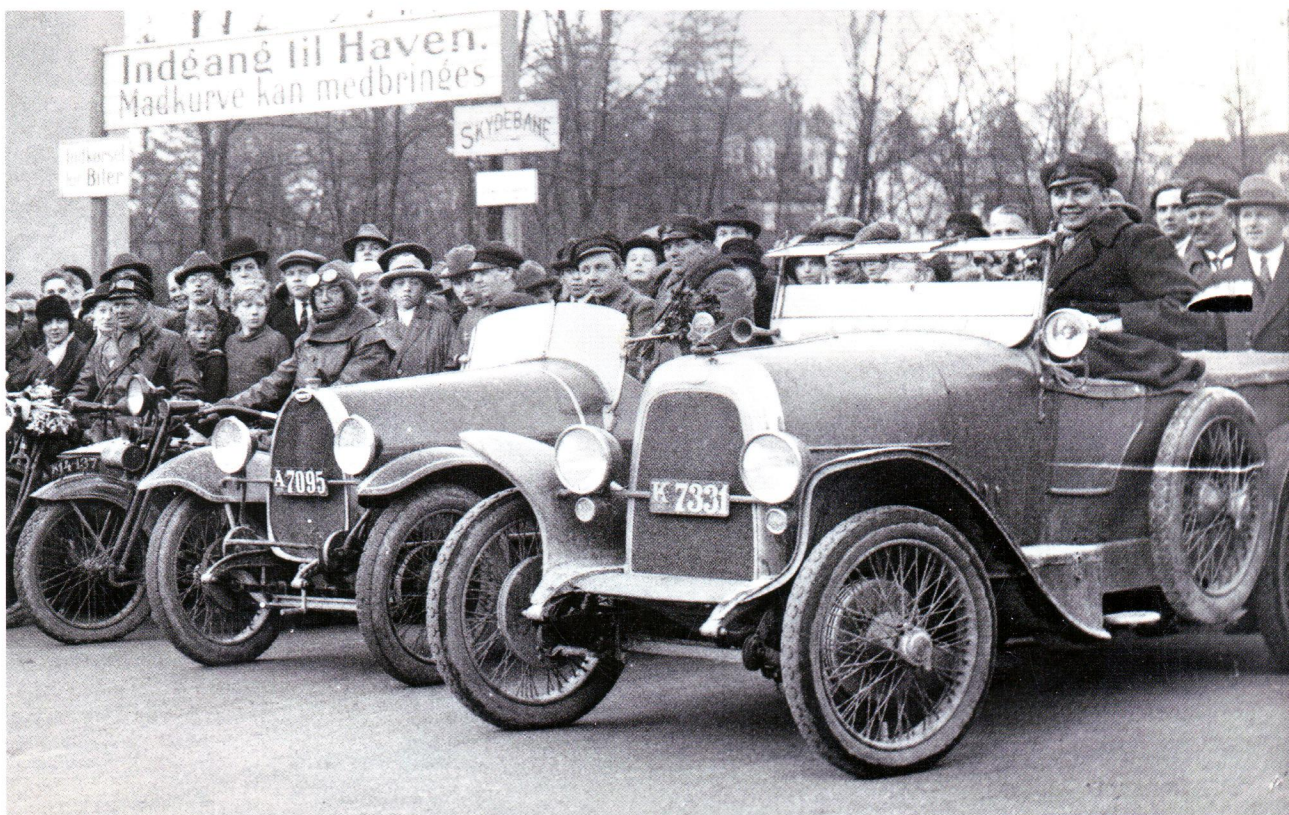
Skrædderens gamle type 22 racer er her fotograferet med tegneren Kai Nordstrøm ca. 1933 ved siden af hans 'Brescia' type. (ch. 2751).



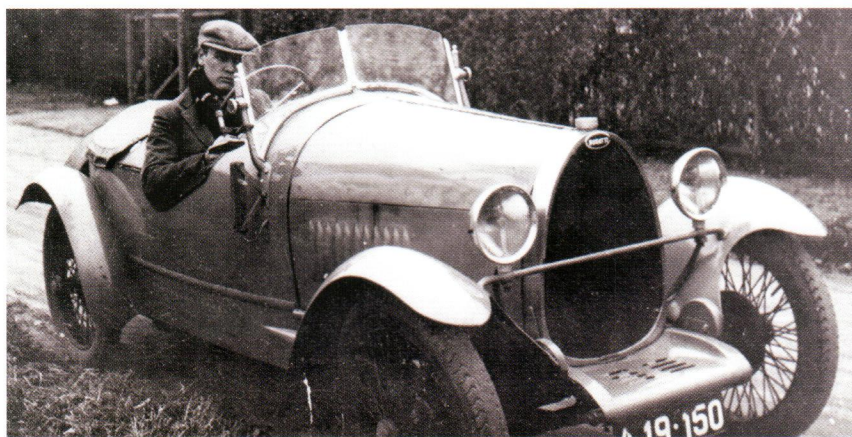
I Holbæk tilhørte denne Bugatti fra 1913 (ch. 505) i flere år J.P. Ledhus Larsson. Den var på langt chassis, type 17. Motorhjelmene af aluminium står tydelig blankpoleret og bryder karosseriets lidt ordinære stil.



En anden Bugatti fra 1913 (ch. 575) må have været moderniseret med nyt karosseri senest, da den var ejet af Harry A. Olsen i København. Her er bilen fotograferet i sommeren 1936 med Olsens dotre Lizzie (ved rattet) og Else i det bagsæde, som han havde indbygget i bilen.



Hans Bording deltog med sin type 23 (ch. 2751) i en række løb, her et arrangeret af Nordre Birks Motorklub i april 1927. Bugattiens beskedne størrelse står i tydelig kontrast til Max Schreiners større FIAT 501S.



Bordings type 23 (ch. 2751) nåede efter flere ejerskift til Kai Nordstrøm, der her ses med den omkring 1933-34. Bilen har på dette tidspunkt fået opdateret den nederste del af forskærmene og tilføjet et panel forrest på chassiset.

den nye motor må have været af et andet mærke end Bugatti.

Efter en tid på Ringsted-egnen blev ch. 575 i oktober 1935 erhvervet af mekaniker ved DSB, Harry Albert Olsen, København. Han indbyggede et lille bagsæde, så der blev plads til familiens to døtre. Men Olsen skiftede bil ofte, og måske var Bugattien alligevel for upraktisk, så han solgte den i september 1936 til møbelhandler Hans Jantoft

i København. I 1938 blev bilen solgt til den sidst kendte ejer, en K. Borch i Aalborg.

En nyere Bugatti, årgang 1924, blev indført til Danmark i april 1925. Bilen var måske en type 13 (ch. 1934), og den første danske ejer var R. Christiansen i København. I 1929 solgte han den til Carl Jensen, der havde den indtil 1932, da bilen blev solgt videre til mekaniker Kurt Jensen i Køge. Gennem flere

senere ejerskifter flyttede bilen længere sydover, til Præstø egnen. I denne periode blev den originale motor erstattet af en motor af ukendt mærke med nummer B2515DB. I november 1939 ender sporet af denne bil hos Richardt Ellevang i Vordingborg.

En tidlig Bugatti type 13 (ch. 494) blev i marts 1926 importeret af Peter Lucht, der boede i København. Denne bil var solgt som ny i 1913 til Rusland, men desværre kender vi hverken til bilens historie under og efter den russiske revolution eller andet til dens senere historie i Danmark.

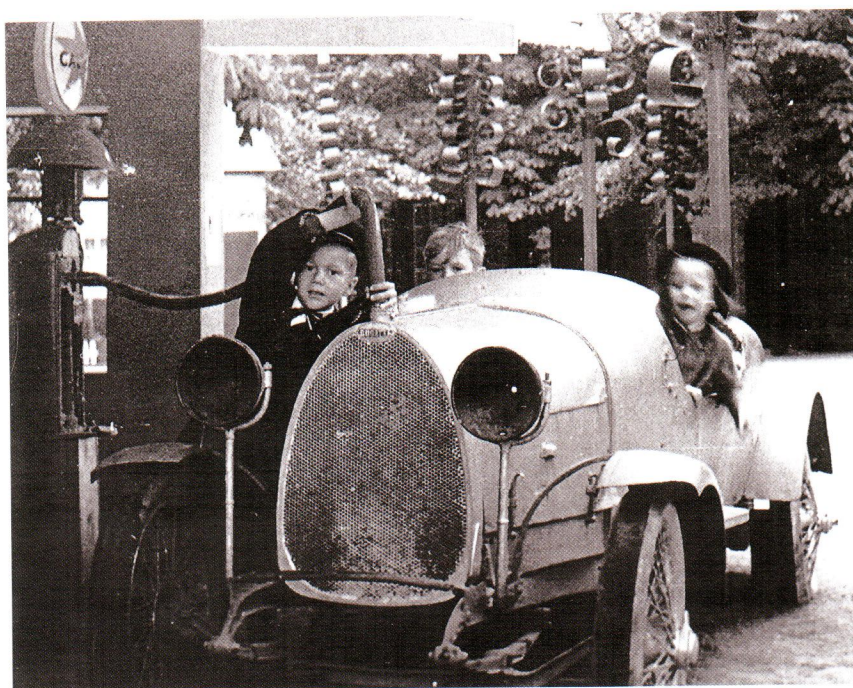
Hans Bording importerede i december 1926 en sen type 23 (ch. 2751) og fik den indregistreret A7095. Han deltog med bilen i datidens hjemlige landevejsløb, bl.a. Nordre Birks Motorklubs Mesterskabsløb i 1927. Bording solgte bilen i maj 1928 til grosserer J. Guldenstein i Lyngby, der havde den i tre år. Efter endnu et par ejere, bl.a. Andreas Cosmus i Køge, blev bilen i 1933 købt af Kai Nordstrøm, København, der muligvis på det tidspunkt også ejede Skrædderens gamle Bugatti racer. Han



Denne Bugatti er ret sikkert den samme som Bordings og Nordstrøms gamle (ch. 2751), her formentlig ejet af Sckerl sidst i 1930'erne.

beholdt den ikke så længe, for i januar 1935 blev chauffør Carlo Nielsen i København ny ejer af bilen.

Som mange andre Bugatti i Danmark oplevede Bordings gamle bil en række kortvarige ejerskaber, bl.a. i andet halvår 1935 hos stud.polyt. K. Grut i Birkerød, - han som kort tid inden havde ejet den tidligere omtalte ch. 630. Måske trængte ch. 2751 på dette tidspunkt til at komme i erfarne hænder, for i 1938 blev den købt af mekaniker Kaj Otto Hansen, 'Bugatti-Kaj', i København. Han solgte den videre - formentlig til en Sckerl, men denne formodning er alene baseret på fotos af givetvis denne bil med Sckerl ved rattet. I 1939 kom bilen i et for sin tid usædvanligt - kvindeligt - ejerskab, nemlig hos damefrisørinde Anna Jensen i Fakse Ladeplads. Ligesom med en del andre gamle Bugatti biler slutter informationerne om også denne bil her kort før udbruddet af 2. Verdenskrig.

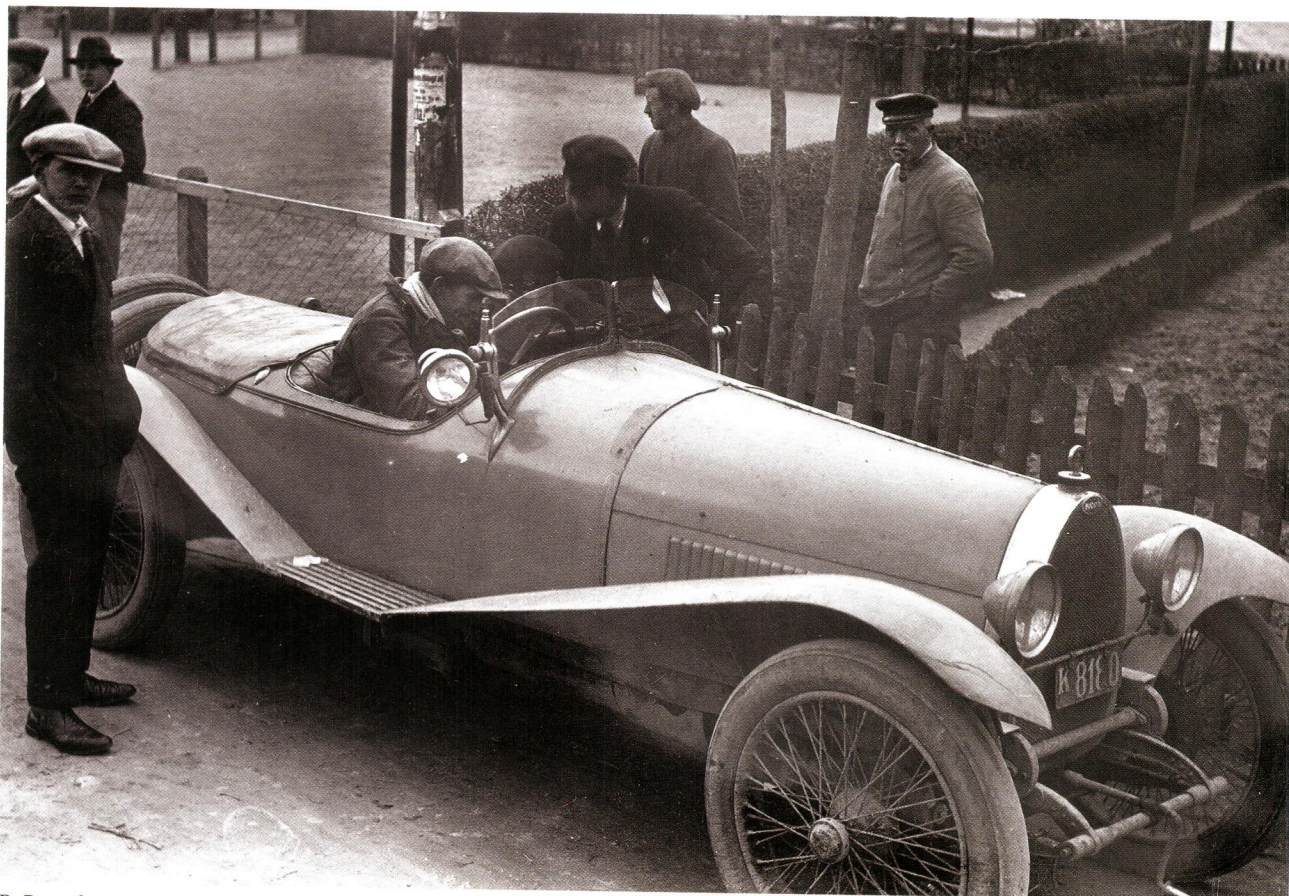


Tivoli'-bilen (ch. 1837) var fra 1938 og til begyndelsen af 1950'erne en populær attraktion for havens yngre publikum. På billedet, som sikkert er fra 1940'erne, fyldes køleren - fra Caltex benzinstanderen!

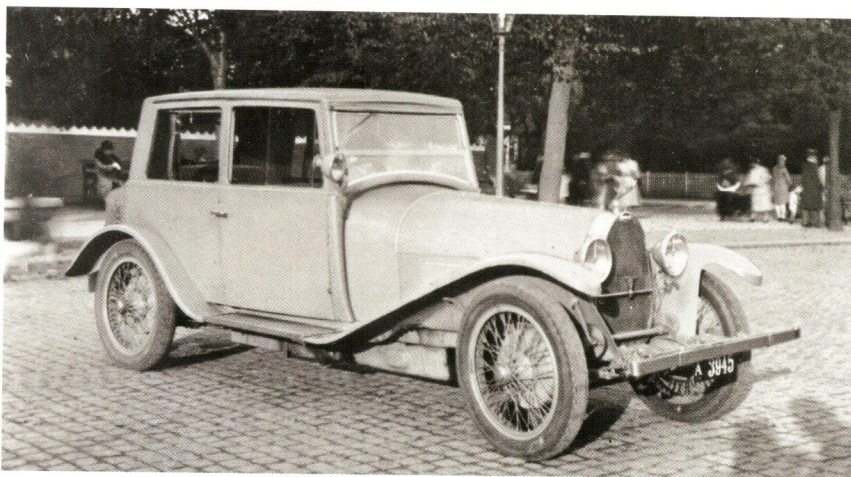
Bugatti-Kaj indførte i 1928 selv en type 22 eller 23 (ch. 1837), som han havde købt i Paris. Den var da et par år gammel og var formentlig den første af

de Bugatti biler, som han i 1920-30'erne indførte fra Frankrig. I 1929 videre-solgte Bugatti-Kaj bilen til P. Spøer i Middelfart. Den havde herefter en

række ejere på Fyn og Falster frem til 1938, da Bugatti-Kaj igen blev ejer af den efterhånden bedagede Bugatti. Bilen må på det tidspunkt have været



P. Drescher var efter generalkonsul Glad den anden ejer af denne type 30 (ch. 4193) og er her fotograferet ved Harley-klubbens Sjællandsløb 1927.



Philipsens type 30 (ch. 4623) blev købt i Paris i 1926. Det lukkede coach karosseri er specielt, og dets oprindelse er endnu ikke opklaret.

udtjent, for den erfarne Bugatti mekaniker fjernede motoren og overlod resten af bilen til Tivoli i København. Historien fra Bugatti-Kaj selv om 'Tivoli-bilen' går på, at han havde en kammerat, der var elektriker. En dag stod kammeraten på en stige i Tivoli og hørte nogle chefer tale om, at de skulle bruge en bil til den nye legeplads. Det blev så den. I Tivoli blev

Bugattien alle raske drenges legebil i havens nye attraktion 'Børnenes Paradis'. Bilen holdt til strabadserne frem til begyndelsen af 1950'erne, hvor den forsvandt, formentlig til ophuggeren.

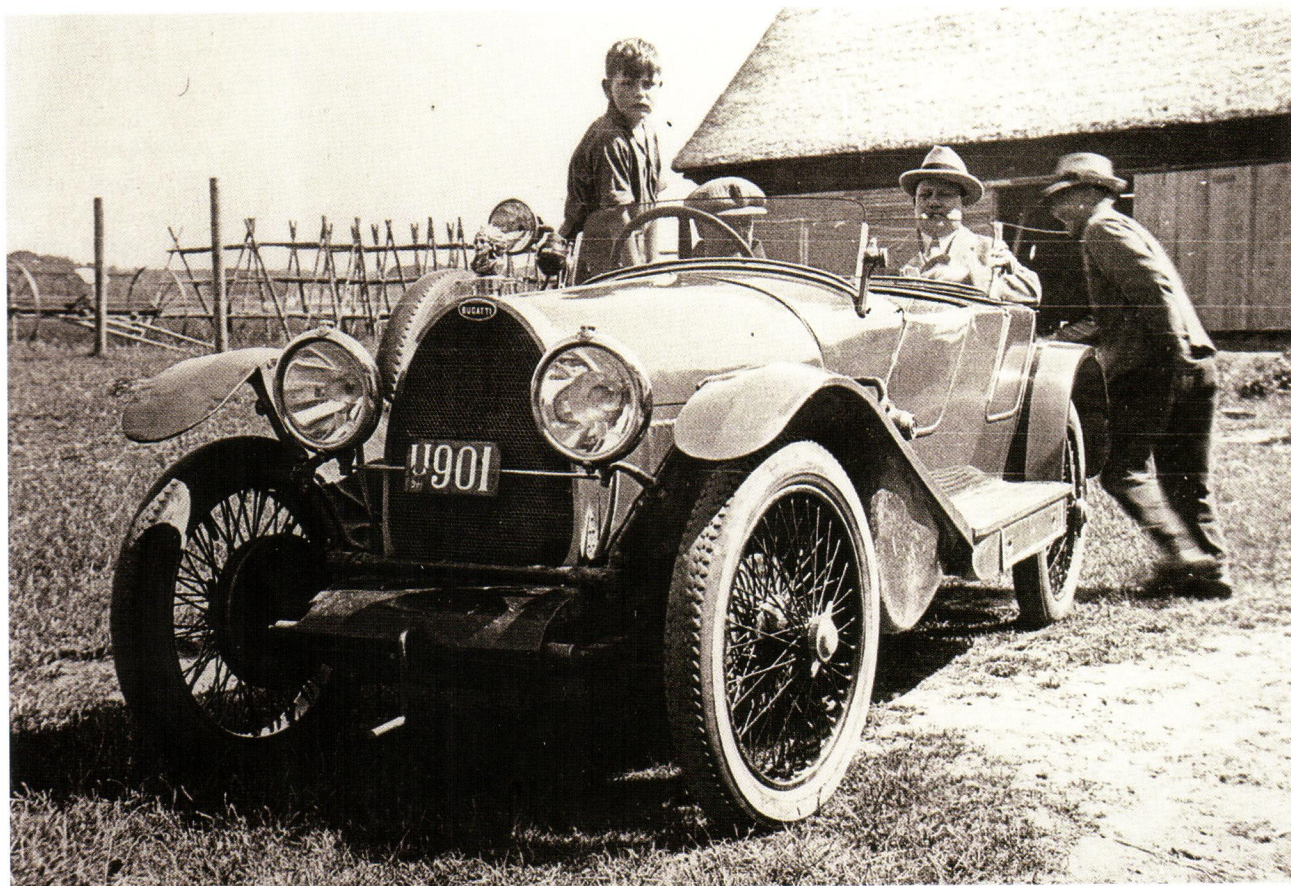
Den måske sidste af de mindre Bugatti typer, der i sin tid blev indført til Danmark, var en type 22 eller 23 (ch. 2004), som en H. Beinthin, Taarnby

på Amager, betalte afgifterne for i juli 1930. Dens karosseri var en lukket coach, hvilket var usædvanligt for Bugatti på den tid. Bilen blev straks solgt til radioforhandler Frode Herlow i Studiestræde, København. Herlow solgte den i august 1935 videre til en Marie Thomsen, Vejle, som havde den i tre år ind til 1938, hvor den går videre til sidst kendte ejer, A. H. Laugesen i Grejsdal ved Vejle.

De tidlige 8 cylindrede Bugatti

Bugatti fabrikens første seriefremstillede bil med 8 cylindre var den 2 liters type 30, som Bugatti markedsførte fra 1922. Som biltype havde type 30 nok et vist sportsligt præg, men med hensyn til markedet var den mere rettet mod den veletablerede Bugatti køber, der var vokset ud af de mindre modeller og ønskede større komfort.

Hele fire type 30 nåede til Danmark allerede i sidste halvdel af 1920'erne. Den første var den åbne 4 personers med aluminiumskarosseri (ch. 4369),



Ove Høegh-Guldbergs type 30 (ch. 4261) med det elegante, sportslige karosseri. Pladsen til et reservehjul i hver forskærm vidner om hyppige punkteringer på dens tids veje med grus og hestekosm.

som efter en kort ejertid i Sverige i juni 1925 blev købt af lensgreve H.C. Schimmelmänn, ejer af godset Lindensborg syd for Aalborg. Han havde bilen til 1929, hvor den blev solgt og erstatet af en Mercedes-Benz S type.

Bugattiens anden danske ejer var en fabrikant Staffeldt i København. Han solgte den i januar 1930 til en A. Pedersen, der igen i 1931 solgte bilen videre til K. V. Andersen, København. Bugattien forblev i hovedstaden, da dens sidst kendte ejer, Elith Frey, købte den i 1934. Den er desværre en af de Bugatti biler, som vi savner billeder af.

Den næste type 30, der kom til Danmark, var den åbne 4-personers (ch. 4193), som grosserer og generalkonsul C.F. Glad indførte i april 1926, og som han ejede i knapt et år. I sommeren 1926 blev Bugattien bl.a. anvendt til turen til sommerhuset 'Raagegaarden' i Rågeleje. Sønnen Carl Glad supplerede senere historien om faderens Isotta Fraschini med følgende erindring om Bugattien:

"For at fuldende beskrivelsen af datidens overflod kan jeg oplyse, at min far ud over de nævnte 4 vogne også havde en Bugatti. Den havde den kedelige egenskab, at der af og til gik ild i den, som regel når den stod og hvilede sig i garagen efter turen til Raagegaarden. Det lykkedes hver gang at slukke ilden med jord og sand, men det var ret irriterende, fordi vi som regel måtte forlade frokosten for at hjælpe Sørensen med at trække vognen ud. Heller ikke Bugattien har vi billeder af. Antagelig er diverse fotos og smalfilm bortkommet, da min mor for nogle år siden flyttede. Det havde ellers været interessant at gense filmen af garagebygningen på Raagegaarden med den brændende Bugatti i forgrunden og to varme stuepiger og den svedende Sørensen sejrrikt bekæmpe ilden. Så vidt jeg husker, var det karburatoren, der gik ild i. Det er utroligt at den stråtekte garagebygning, der rummede alle 5 vogne, ikke brændte."

Efter den korte men begivenhedsrige tid hos Glad blev P. Drescher, Nør-

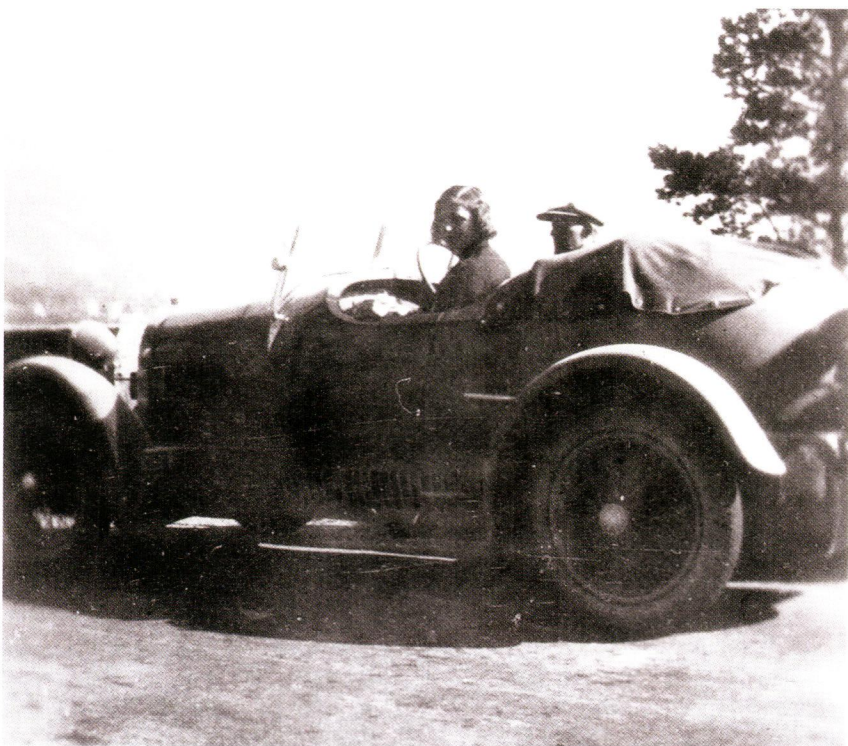
rebrogade i København, næste ejer af bilen. Han havde den indregistreret K8120 i et par år, indtil også denne Bugatti kom til Bugatti-Kaj. I februar 1930 blev bilen solgt til Valdemar Sørensen i København. Han ejede den indtil sommeren 1934, hvor Th. Olsen i Holbæk købte den. Året efter var bilen tilbage i København, hos en klejnsmed B. Hansen på Enghavevej.

Heldigvis eksisterer Glads gamle type 30 stadig i Danmark, idet Jørgen G. Riber i 1958 købte bilen, som på det tidspunkt var med ombygget karosseri og i øvrigt i dårlig stand. Riber er i gang med en omfattende restaurering, så vi kan se frem til, at denne Bugatti med så lang og spændende dansk historie en dag bliver køreklar igen.

I august 1925 døde filmmanden Constantin Philipsen, skaberen af Rialto Film, og efterlod hustru og to sønner. Den ældste af sønnerne, C. Preben Philipsen, fortalte i 1990'erne til Ole Emil Riisager, at lillebroderen efter faderens



Dette foto stammer sammen med de to øvrige af ukendt(e) Bugatti fra en karetmager Jensen på Nørrebro, der måske var ejer af denne. Bilen ligner en type 22 eller 23, men chasisnummeret er ukendt. Fotoet ser ud til at være taget i udlandet.



Samme bil og personer på foto fra karetmager Jensen, Nørrebro.

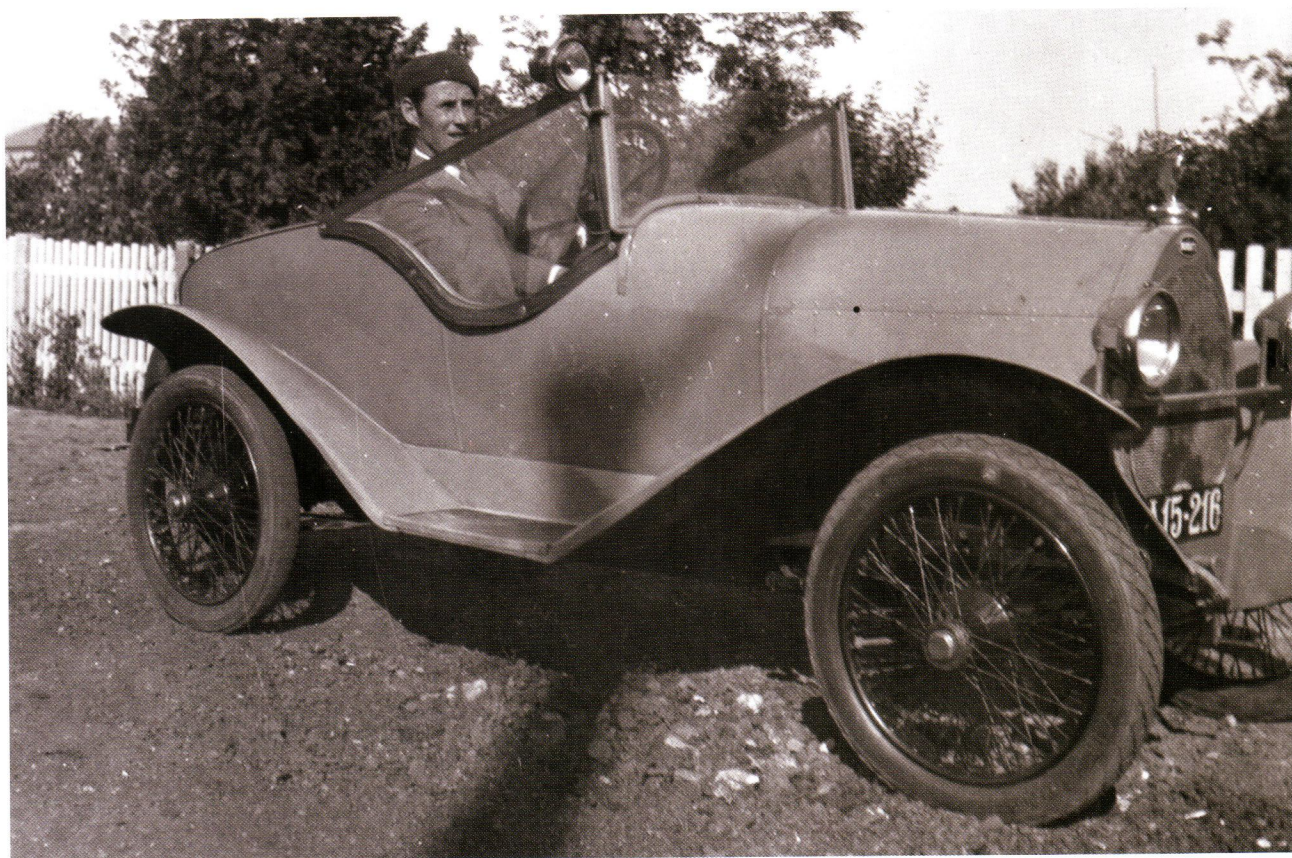
død fik overtalt moderen til i Paris at købe en Bugatti type 30. Bilen (ch. 4623) blev indført og afgiftsberigtiget i august 1926 for H.C. Philipsen, Nørre Farimagsgade 5, København. Nummerpladen var A3945. Karosseriet var i tolldokumenterne angivet som en coach, det vil sige en lukket 4-personers bil, og fotos af bilen viser et lidt specielt karosseri, hvor den lukkede del mest af alt ligner en tidlig tilføjelse.

Familien Philipsen beholdt Bugattien længe, og fra den tid huskede C. Preben Philipsen den bl.a. for at kunne køre med en marchhastighed på 120 km/t selv på dårlige veje. Bilen deltog da også i nogle af datidens sportslige arrangementer, bl.a. B.T.s udstillingsløb. I 1934 blev bilen solgt til disponent P. G. Fiala i København, hvorefter den videre historie er uvis.

En elegant udgave af type 30 (ch. 4261) blev i juni 1928 indført til Danmark af kaptajn Ove Høegh-Guldberg, Thygeslund ved Hadsund. Han havde haft en stilling ved udenrigstjenesten i Paris og havde formentlig købt bilen i byernes by allerede i 1926. Karosseriet var en åben 4-personers sportslig model, en forløber for den af Bugatti senere meget anvendte 'Grand Sport' karosseritype.

Høegh-Guldberg solgte bilen i februar 1932 til slagtermester Willy Poppelvig i København, ham der året før havde haft Skrædderens Bugatti racer fra 1922. Efter et år solgte Poppelvig bilen til en fabrikant A. Waldenstrøm i København, der allerede tre måneder senere solgte den til en mekaniker Henning Larsen i Tåstrup.

I juni 1937 - måske efter et mellemliggende ejerskifte - blev bilen købt af den bilinteresserede arkitekt Bent Karlby i Charlottenlund. Han havde den dog ikke ret længe, og som så mange andre Bugatti biler i Danmark passede den efterhånden ældre type 30 gennem hænderne hos Bugatti-Kaj på Nørrebro. Han havde den i perioden fra april 1938 til juli 1939, hvor han solgte den til mekaniker Frede Kristensen i Holbæk. Bilen er noteret udgået af motorregisteret i maj 1940, kort efter den tyske besættelse af Danmark.



Malermester Frants Richard Frenning (1896-1931), kaldet Maleren, havde ifølge sønnesønnen Peter Frenning en Bugatti, som han havde købt som vrak i Frankrig engang i 1920'erne. Billedet er taget efter, at han selv havde restaureret bilen. Frenning omkom ved en ulykke under et vinterløb i Sverige i 1931. Bilen med køler af den pæreformede type er formentlig fra 1920-22, men ud over nummerpladen A15216 har dens identitet endnu ikke kunnet fastlægges.

Løse ender

Selv om de fleste brikker i puslespillet med tidlige Bugatti biler i Danmark er faldet på plads, er der stadig enkelte biler, der spøger. Det gælder særligt de tre fotos i denne artikel, som stammer fra karetmager Jensen, Nørrebro. De viser formentlig en type 22 eller 23 - eller måske to forskellige biler, idet bilen på det tredje foto kan se ud til at afvige i enkelte detaljer. Bugattien på det foto, som stammer fra malermester Frenning, er på kort chassis, men dens identitet er heller ikke fastlagt.



Dette foto stammer også fra karetmager Jensen, Nørrebro, og viser måske den samme eller en lignende Bugatti, hvis identitet heller ikke er klarlagt.

Endelig skal fra toldprotokollerne nævnes en meget sent indført Bugatti 2-personers sportsvogn årgang 1913 med motornummer ZB2621, hvilket ikke lyder som Bugatti. Boring og slaglængde var dog på 65 x 100 mm, hvilket var standard for de 8 ventilede Bugatti type 13 m.fl. Bilen er indført i juli 1934, det vil sige som mere end tyve år gammel. Første ejer var Chr. Hansen i Holbæk, der ejede den i fire

år, inden han i 1938 solgte den til Skov Larsen i Vallestrup. Senere samme år gik den videre til mekaniker P.E. Larsen i Mørkøv, og sporet ender ved tømrer Johs. Larsen, Hjemløse pr. Jy-

derup, der købte bilen i februar 1939.

Eventuelle oplysninger om disse biler er meget velkomne og bedes sendt til redaktionen eller forfatteren.