



Bugatti i Danmark (4)

- efterkrigstidens entusiaster



Af Frank Studstrup

Del 3 af denne artikelserie blev bragt i Veteran Tidende nr. 429, marts 2012. Denne sidste del 4 handler om de Bugatti biler, der kom til Danmark i tiden fra 1940'erne og frem til i dag.

Få danske Bugatti biler efter befrielsen

Formentlig kun en håndfuld Bugatti vogne i Danmark overlevede Anden Verdenskrigs opklodsning af private biler og industriens jagt på jern og mere ædle metaller. Det gjaldt i hvert fald de følgende, hvis tidligere historie er beskrevet i artiklerne del 1-3 i Veteran Tidende:

- Type 15 (ch. 446) hos mekaniker Jens Nielsen i Hurup, senere købt og restaureret af Dennis Hebsgaard og nu ejet af Claude Teisen-Simony, som fortalte nye sider af historien om den nu 100 år gamle bil i Veteran Tidende nr. 431, maj 2012.

- Type 22 eller 23 (ch. 1837) som fra 1938 var legeplads-bil i Tivoli København, og som i 1950'erne forsvandt til ophuggeren.

- Type 30 (ch. 4193), oprindelig generalkonsul Glads, og som i 1959 blev købt af Jørgen G. Riber, der i de senere år har intensiveret den store opgave med restaurering af bilen.

- Type 50 (ch. 50116), der efter en kort væddeløbskarriere hos Hans Pahl i efterkrigsårene skiftede ejer nogle gange og i 1950'erne blev solgt til USA.

Måske var der også en Bugatti type 40 i Danmark under besættelsen, men det er som beskrevet i det følgende afsnit endnu ikke helt opklaret.

1950'ernes Bugatti entusiaster

Dansk Veteranbil Klub blev stiftet i 1954 med baggrund i den spirende interesse for veteranbiler. Dengang var

rigtige veteraner helst 'messingbiler' med gaslygter og snoede boldhorn. Fascinationen af Bugatti bilerne var der også, men mere som eksotiske sportsvogne og design-ikoner end som gamle biler. For blandt sande entusiaster var og er en Bugatti bil uden alder, og den bliver aldrig til en veteranbil, - den er simpelthen en Bugatti!

En Bugatti type 40 (ch. 40206) optræder i toldvæsenets protokol for juni 1945 med mekaniker A. Rasmussen i Næstved som ny ejer. Om motoren er noteret, at den er fra en Morris, og karosseriet er betegnet som en åben 2 dørs sportsvogn til 4 personer. Bilen ser ud til at være nyindført, for ifølge toldprotokollen er den blevet afgiftsberigtiget den 7. juni 1945. Dette svarer ikke til oplysninger i det engelske Bugatti register fra 1962, som angiver - formentlig med daværende ejer Erik Nielsen i Hellerup som kilde -, at bilen blev indregistreret under A4659 den 11. september 1937. Tidspunktet for, hvornår bilen kom til Danmark er derfor uklart.

Én ting er dog sikker: I begyndelsen af 1950'erne var det åbne karosseri ikke det oprindelige, men en tungt udseende - måske danskbygget - sag i stil med en Opel Kapitän fra sidst i trediveerne. I november 1946 noterede Toldvæsenet, at bilen nu var ejet af mekaniker K. Hansen i København, - det var Bugatti-Kaj. Efter skiftende ejere på Sjælland og Fyn kom den gamle type 40 i 1957 til senere DVK medlem K.E. Paulsen, som husker at motoren var Bugatti. Paulsen solgte få år senere bilen til førnævnte Erik Nielsen, der i forvejen havde en anden Bugatti bil. Med Paulsens hjælp blev bilen skilt ad, og Nielsen opmagasinerede herefter de originale dele og skrottede det uoriginale karosseri. I begyndelsen af 1960'erne købte Bent Hoffmann så Bugatti delene, og han kunne efter nogle års restaurering præsentere bilen færdig i 1965, desværre nu med chassisrammen afkortet ca. 50 cm. Hoffmann solgte i 1969 bilen til Tyskland, og her er chassiset senere blevet retableret til oprindelig længde.



K.E. Paulsen købte i begyndelsen af 1950'erne denne godt camouflerede Bugatti (ch. 40206). Det er endnu ikke opklaret, om karosseriet er danskbygget..

Den beskedne danske bestand af Bugatti biler blev forøget, da den unge Erik Koux fra København i starten af 1950'erne læste til civilingeniør i Zürich i Schweiz. Han fik brug for en bil blandt andet til rejser hjem og fandt tilfældigt en gammel Bugatti type 37 Grand Prix racer fra 1926 (ch. 37155) til salg på gaden. Efter kort overvejelse købte Koux bilen, især fordi den var billig i forhold til andre brugte biler i Schweiz.

I årenes løb er Erik Koux uden tvivl blevet den dansker i historien, der har kørt flest kilometer i sin Bugatti. Efter hjemkomsten til Danmark omkring 1960 blev hans type 37 dog snart for upraktisk som familiebil. Koux fandt derfor endnu en Bugatti i Zürich, en 4-personers type 57 (ch. 57730), som han herefter anvendte både som daglig bil og på lange forretningsrejser. Efter sin flytning til Frankrig omkring 1990 - og efter at 57eren var solgt til udlandet - fortsatte Koux med aktiv brug af den gamle type 37 racer. Nu er denne trofaste bil i gode hænder hos ældste søn Peter, der sørger for at den fortsat er aktiv ved løb herhjemme og i udlandet.

Tilbage i begyndelsen af 1950'erne ønskede Henry Koux - inspireret af yngre bror Eriks køb af type 37 - også at få sig en Bugatti. Erik Koux fandt derfor - igen i Zürich - en type 37A (ch. 37379), som han i 1953 købte for Henry og kørte hjem til København. Turen bød på mange vanskeligheder, især på grund af de dårlige dæk. Bilen havde i 1930'erne fået erstattet sit oprindelige Grand Prix karosseri med et mere moderne roadster design fra Hänni i Zürich. Ved købet af bilen var karosseriet i lyseblå lakering, men på et tidspunkt malede Henry Koux skærmene mørke, og senere blev hele bilen lakeret hvid.

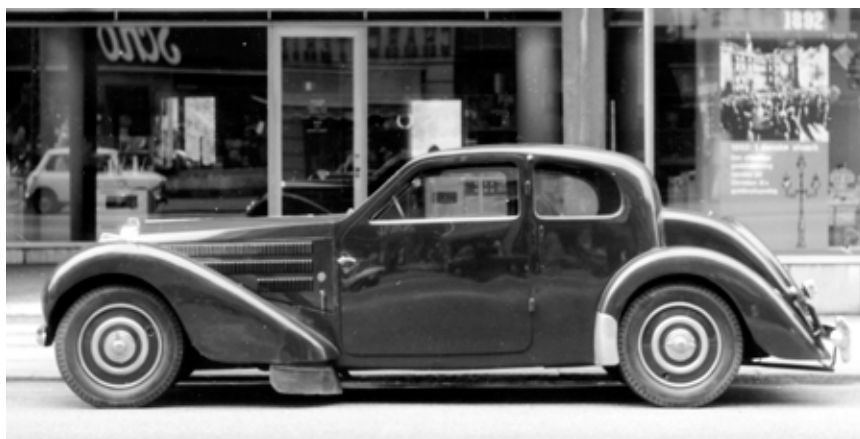
Efter nogle år satte Henry Koux sin 37A til salg i Aarhus, og omkring 1957 købte en amerikaner den til sin bilsamling hjemme i USA. Efter senere ejerskifte er bilen for få år siden blevet restaureret i typisk amerikansk stil med bl.a. forkromede trådhjul og et nyt karosseri i aluminium - ganske magen til det gamle.



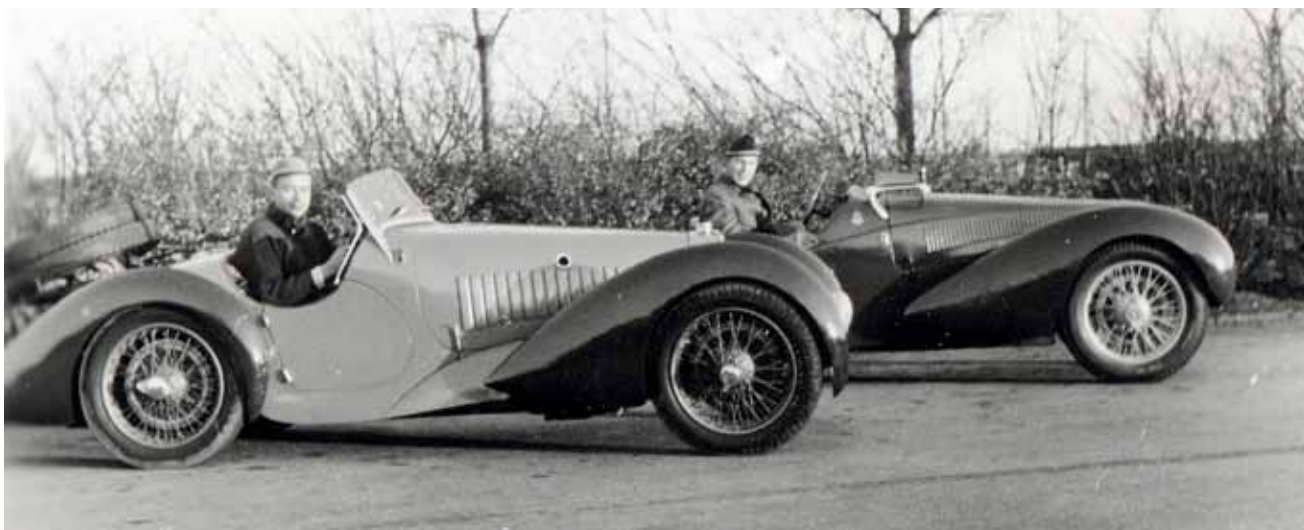
Bent Hoffmann restaurerede ch. 40206 og anvendte den i nogle år, inden han solgte den til Tyskland. Her har Niels Jonassen fotograferet bilen ved DVKs udflugt til Danmarks Tekniske Museum i august 1966.



Erik Koux demonstrerede sin type 37s driftssikkerhed gennem mange år og flere hundrede tusinde kilometers kørsel. Køreegenskaberne blev også gerne afprøvet, her på Jyllandsringen med løft af venstre forhjul ved Bugatti rallyet i Danmark i 1977.



Som daglig bil havde Erik Koux i nogle år denne type 57 med Ventoux karosseri. Den elegante olivengrønne bil sås i årene omkring 1970 ofte i den københavnske trafik.



Henry Koux ejede i midten af 1950'erne en Bugatti type 37A, det vil sige med kompressor. Her den fotograferet sammen med Erik Nielsens Bugatti, der også var udstyret med en kompressormotor type 38A.



Erik Nielsens Bugatti, som han istandsatte og ejede i nogle år. Den var på Grand Prix chassis og var gennem årene ombygget og senere moderniseret som strømlinjet sportsvogn. Ejer i dag er Henrik Schou-Nielsen, som har taget konsekvensen og genskaber bilen til fortids type 51 specifikationer; foruden at han bygger en replika af Erik Nielsens bil med det viste karosseri.



Erik Nielsen, Hellerup, som på et tidspunkt også ejede den førnævnte type 40, fandt i 1956 i Paris en Bugatti roadster fra 1929. Den var efter sigende en ombygget type 35C Grand Prix racer, som formentlig sidst i 1930'erne var blevet udstyret med et sportsvognskarosseri. Nielsen satte bilen i stand, kørte den i nogle år, hvorefter han solgte den til Jens P. Liisberg, som dog kun havde den i kort tid. I 1963 annoncerede Liisberg bilen til salg, og den kom snart efter til Allan Söderströms bilsamling i Sverige. I 1996 vendte bilen tilbage til Danmark, idet den blev købt af Henrik Schou-Nielsen, der for nylig har fået udredt trådene i historien. Den hører vi mere om ved en senere lejlighed.

Det interessante er, at bilen forlod fabrikken som en type 51A Grand Prix racer (ch 51142). Henrik har derfor valgt at føre bilen tilbage til racerudgaven, og herefter genbruge sportsvognskarosseriet til at rekonstruere Erik Nielsens bil på en ny Grand Prix ramme.

For type 51 bilen er der den helt specielle pointe, at den nu er blevet forsynet med netop det originale Grand Prix karosseri, som oprindeligt sad på Henry Koux' type 37A, - den der i 1936 fik et Hänni karosseri.

Frank Sørensens type 57 var leveret med Bugatti fabrikens Galibier karosseri og er her fotograferet på Christianshavn tidligt i 1961.

Private Bugatti-importer 1960-1990erne

Frankrig var i mange år stedet at finde en gammel Bugatti, og det gjaldt blandt andet den type 57 (ch. 57210), som Frank Sørensen i 1960 købte og hentede hos Bugatti-specialisten Henri Novo i Paris. Turen hjem til København foregik en del af vejen i snestorm, - en bedrift på nedslidte dæk. Bilen forlod oprindeligt fabrikken i 1934, forsynet med et 4 dørs lukket karosseri af typen Galibier.

En kendt Bugatti-entusiast i Danmark var Hans Christian Rasmussen, der gennem en årrække ejede en smuk type 40 roadster (ch. 40844) i karosseridesign af Jean Bugatti. Rasmussen købte bilen hos stifteren af den hollandske Bugatti-klub, Guillaume Prick. På det tidspunkt havde den stadig sine originale trådhjul. Gennem venskab med Erik Koux fik Rasmussen i 1970erne mulighed for at udstyre bilen med en nyfabrikeret udgave af de smukke aluminiumsfælge, som Bugatti især anvendte på sine Grand Prix racere. Efter Rasmussens død i begyndelsen af 1990erne kom bilen til Svend Hauberg, der stadig ejede den ved sin død i 2011.

Rasmussen købte også en type 44 (ch. 44375) hos Prick. Bilen var med et smukt lukket 2-dørs karosseri fra Gangloff. Denne Bugatti blev senere solgt og er efter nogle års ejerskab i Japan senere vendt tilbage til Europa.

En anden entusiastisk Bugatti-ejer var arkitekt Jens Nielsen, som var medlem af DVK fra de tidlige år. Han deltog i gennemførelsen af det første internationale Bugatti rally i Danmark i 1966 og fandt året efter i Frankrig en type 49 (ch. 49506) med et elegant Gangloff cabriolet karosseri. Bilen var i ret dårlig stand, så Jens Nielsen gik i gang med en total adskillelse og mangeårig restaurering af bilen. Familien Nielsen anvendte bilen ved flere løb og på ferierejser ind til Jens Nielsens død i 1992. Bilen forblev i familiens ejerskab frem til 2002, og efter en kort tid at være ejet af Palle Murmann, der havde den til salg i sin forretning Daytona på Strandvejen i Hellerup, gik den videre til Niels E. Roest, som snart efter solgte bilen på auktion til en udenlandsk køber.



Hans Christian Rasmussen købte sin smukke type 40 roadster af Bugatti-guruen Guillaume Prick. Efter nogle år forsynede han den med de viste Grand Prix hjul, som Erik Koux fik fremstillet.



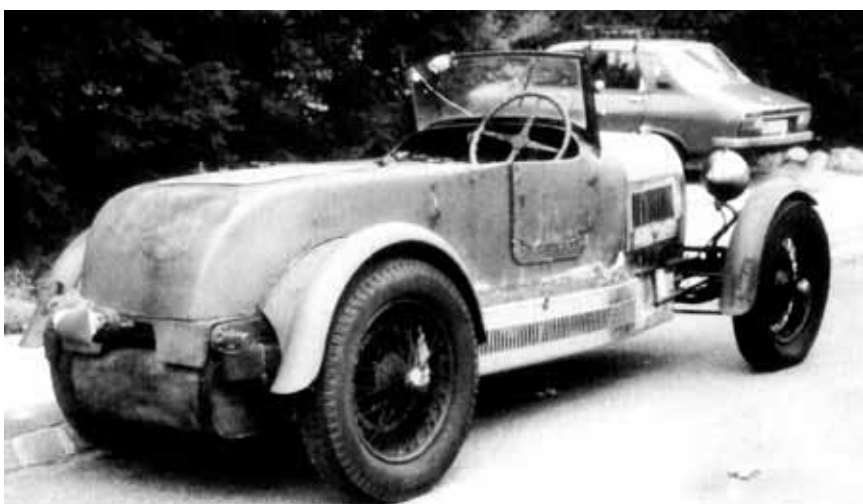
Foruden type 40 roadster ejede H.C. Rasmussen også denne type 44. Karosseriet var fra Gangloff i Colmar, der var en af de faste bilskræddere for Bugatti.



Type 49 med elegant Gangloff karosseri som Jens Nielsen købte i Paris i 1967, restaurerede over en årrække og efterfølgende ofte anvendte til veteranbilløb og familieture, her i Sverige.



Type 57 med såkaldt Ventoux karosseri, som Sven Hauberg indførte. Hauberg istandsatte og benyttede denne bil ved mange løb og arrangementer; her ved Aalholm.



Flere Bugattier er blevet indført til Danmark fra England, her formentlig den første, en type 40 som Ulf Korremann erhvervede i 1979. Bilen vendte efter en del år tilbage til engelsk ejerskab.



Claude Teisen-Simony indførte også en type 40 fra England og ejede den en tid, inden den blev solgt til Schweiz.

Omkring 1968 fandt Mogens Holck sammen med det andet DVK medlem Hans Sørensen et par mere eller mindre komplette Bugattier hos en samler i den norske skærgård. Den ene var en type 30 (ch. 4444) og den anden en type 40 (ch. 40207). Holck nåede ikke at restaurere bilerne, og de blev i 1970'erne solgt til Allan Söderströms bilsamling i Sverige. Holcks gamle type 30 er i dag restaureret i Frankrig, mens sporet efter hans type 40 foreløbig er tabt.

Svend Hauberg købte i 1965 i Frankrig en type 57 (ch. 57226) med et lukket Ventoux karosseri, som han satte i stand over en kortere periode. Han ønskede snart at udvide sin Bugatti bestand og forsøgte forgæves at overtale H.C. Rasmussen til at sælge ham hans - tidligere omtalte - type 40 roadster. Først efter Rasmussens død i begyndelsen af 1990'erne lykkedes det for Hauberg gennem en mellemhandler at erhverve roadsteren. Formentlig omkring samme tid købte Hauberg i Frankrig sin tredje Bugatti, en type 38 (ch. 38390). Da sælgeren imidlertid havde beholdt både bilens motor og chassisplade, kendte Hauberg ikke bilens identitet, og den blev først opklaret efter Haubergs død.

I 1979 hentede Ulf Korremann i England en 1927 type 40 (ch. 40469) med et formentlig senere bygget åbent ka-

rosseri. Bilen trængte til en gennemgribende istandsættelse, men Korremann nåede ikke at gøre meget ved det, inden han døde. Viggo Winther Sørensen i Aalborg havde i "Hornet", medlemsblad for Nordjysk Vintage Motor Klub, få år tidligere skrevet en artikel om sin Bugatti-interesse, og han fik derfor bilen tilbudt af Korremanns enke. Sørensen købte bilen i 1985 og påbegyndte en grundig restaurering. Undervejs i processen blev bilen solgt til en ny ejer i England, hvor den fortsat er under restaurering og forsynes med et nyt Grand Sport karosseri.

Claude Teisen-Simony købte også sin første Bugatti i England. Det var i 1980, og bilen var en åben type 40 (ch. 40657). Claude havde denne Bugatti i omkring tre år, inden han solgte den til Schweiz. I 1996 blev Claude igen Bugatti-ejer, idet han i Sverige købte en type 37 Grand Prix (ch. 37246). 'Bugatti Kaj' Hansen var på det tidspunkt i en høj alder, men stadig rørig og åndsfrisk, så Claude tog 37'eren med ud til ham en dag for en snak om Bugatti teknik og gamle dage. Claude fik senere bilen totalrestaureret og solgte den i 2002 til Belgien. Ud over Hebsgaards gamle type 15, som Claude ofte bruger til løb, er han senest gået i gang med et Bugatti Brescia projekt. 4.13 4.14

Bugatti på Aalholm museet

Da baron J.O. Raben-Levetzau, Aalholm på Lolland, i 1964 slog dørene op for Aalholm Automobil Museum, kunne han blandt stolthederne præsentere en Bugatti type 40A (ch. 40905) fra 1931, som var indført fra Frankrig. Bilen var en af de forholdsvis få fremstillede 40A modeller og var forsynet med et åbent 4-personers karosseri fra Carosserie Moderne i Bordeaux. Efter mere end 50 år på museet blev den blå type 40A solgt til en australsk køber, da Aalholm bilsamlingen blev solgt på auktion i august 2012. 4.15

Ved samme auktion blev også solgt den type 57C (ch. 57716) fra 1938, som Raben-Levetzau hentede til Aalholm museet omkring 1965. Denne Bugatti var også med et åbent 4-personers karosseri, som tidligere var blevet delvis moderniseret med forlænget motorhjulm. Under et ophold hos museets



Claude Teisen-Simony, Henrik Schou-Nielsen og Peter Ottosson besøgte 'Bugatti Kaj' med Claudes type 37 inden restaureringen af bilen. Peter Ottosson tog dette foto ved besøget, og Claude fortæller, at Kaj havde en fantastisk dag, og at det var kort tid inden han døde mæt af dage. Ifølge Kajs kone var han lykkelig for denne dag.



Den første Bugatti på Aalholm Automobilmuseum var denne type 40A med originalt karosseri fra Carosserie Moderne. Baron J.O. Raben-Levetzau fandt bilen i Frankrig i starten af 1960'erne. Den blev ved auktionen på Aalholm i august 2012 solgt til Australien.



Kort efter Aalholm museets åbning blev denne type 57C hentet hjem fra Frankrig og sat i stand på museets værksted, hvorefter den deltog i det første danske Bugatti rally i juni 1966. Her er den dog fotograferet i lollandsk vinteridyl. Bilen blev solgt til Tyskland ved auktionen på Aalholm 2012.



Aalholms type 46 måtte igennem en kraftig istandsættelse, inden bilen kunne udstilles. Bilen blev solgt til Tyskland ved den auktion i 1994, hvor en del af samlingens biler blev afhændet.



Ole Sommers type 13 var med på en udstilling af danske Bugatti biler i Aarhus i 1990.



Efter mange års opbygning af denne type 37A replika kunne Henrik Schou-Nielsen præsentere resultatet ved Fanø Strand løbet i 1999.

karetmager blev den derfor bragt nærmere til den oprindelige stil. Ved auktionen i 2012 faldt hammeren på bud fra en tysk køber.

En tredje Bugatti på Aalholm bilmuseet var den store lukkede type 46 (ch. 46208), som baronen i 1970 fik hjem til museet, også fra Frankrig. Bilen var i meget ringe stand og blev restaureret til udstillingsbrug. Allerede i 1994, to år efter bilbaronens død, blev denne Bugatti solgt til udlandet på Sotheby's auktion over en del af bilerne på Aalholm. Bilen har senere fået et nyt karosseri, og den blev for nylig igen solgt på auktion, nu i USA.

En fjerde og sidste Bugatti i Aalholm samlingen var udstillet på museet i få år i begyndelsen af 1970'erne. Den var en Brescia, type 23 (formentlig ch. 2262), der gennem tiderne var ombygget, så den fremstod i racerudgave med kort akselafstand som på type 13. Bilen blev solgt til USA og har senere været ejet i England.

Bugatti på andre danske bilmuseer

Ole Sommer, tidligere mangeårig forhandler af Volvo og importør af Jaguar, har siden 1970'erne opbygget en enestående samling af historiske biler og sportsvogne, kendt under navnet Sommer's Automobile Museum. I 1980 købte Ole Sommer i England en sportslig Bugatti type 13 (betegnet ch. '2533'), som den engelske Bugatti ekspert Peter Hampton i 1960'erne havde bygget op på basis af originale Bugatti komponenter. Chassiset er en ægte og afkortet Bugatti type 23 ramme, hvis oprindelige identitet endnu ikke er fastslået. Bilen er til daglig udstillet i museet i Nærum. Ole Sommer har gennem årene også stillet bilen til rådighed for andre udstillinger, og i 2006 blev bilen afprøvet i en prøvekörsel ved fagbladet Ingeniøren.

Nogen tid efter at Niels E. Roest i 1990'erne havde etableret Jystrup Bilmuseum på Vestsjælland, hentede han i England en Bugatti type 37 (ch. 37292), som herefter indgik i museets udstilling. Bilen var med det typiske Grand Prix racerkarosseri og havde en kendt historie i Frankrig og USA. I 2007 blev bilen solgt til Grækenland.



Jette og Frank Studstrup deltog i juni 2008 med deres 1927 type 40 i det internationale Bugatti rally i Schweiz. Alle otte cylindre kom på arbejde bl.a. på turen over det mere end 2.100 m høje Splügen pas.

I nogle år udstillede museet i Jystrup også en Bugatti type 57S Atlantic replika fra den serie, som Erik Koux tidligere havde taget initiativet til. Denne Atlantic var den tredje i serien, havde Jaguar motor og tilhørte oprindeligt Jørgen K. Thranegaard, der selv havde deltaget i opbygningen af bilen.

I Strøjer Samlingen på Fyn udstiller Jørgen Strøjer blandt museets mange sportsvogne en smuk, sort Bugatti type 37A Grand Prix replika (ch. BC 45), som Henrik Schou-Nielsen byggede i 1990'erne. Det meste af bilen bestod af nyfremstillede komponenter, men i projektet indgik også visse ægte Bugatti dele. BC-nummeret viser, at dette replika projekt er blevet anerkendt af den engelske Bugatti Owners' Club. Her skal kort nævnes en anden sort Grand Prix Bugatti, som Henrik Schou-Nielsen ejede fra 2003 – 2007, nemlig en velbygget type 51 replica, som var fremstillet i England og færdiggjort i 1997. Den har ligeledes et BC nummer (BC 100), er i dag i svensk eje og er blandt andet set på Munkebjerg hill climb.

Société des Bugattistes Danois

Nogle danske Bugatti entusiaster stiftede i 1960'erne en sektion under DVK med navnet Société des Bugattistes Danois. Et af formålene var at arrangere det første internationale Bugatti rally i Danmark, som fandt sted i juni 1966. Blandt hovedkræfterne i gennemførelsen af rallyet var H.C. Rasmussen, Erik Koux og Jørgen Møller. I alt 24 Bugatti biler fra ind- og udland blev tilmeldt Grand Rallye International Bugatti au Danemark. Dagbladet Politiken var en af de få sponsorer og gav løbet en flot pressedækning med hjælp fra arkitekt og DVK-medlem Jens Nielsen, der leverede artikler og reportager illustreret med fotos foruden tegninger i Bo Bonfils' eminente streg. Rallydeltagerne oplevede blandt andet et etapestop på Aalholm, hvor J.O. Raben-Levetzau havde tilrettelagt et hastighedsløb i slotsparken. Forfatteren af denne artikelserie oplevede her for første gang Ettore Bugattis værker i aktion - og blev ramt af 'feberen'.

Igen i 1977 stod sektionen for et Bugatti rally i Danmark med deltagere også fra udlandet. Denne gang var det med løb på Jyllands Ringen, hvor kun Dennis Hebsgaards alvorlige uheld med sin type 15 kastede en skygge over det flotte sommervejr. Dette rally blev det sidste officielle løb arrangeret af Bugatti sektionen, og de senere aktiviteter var begrænsede og i privat regi.

Koux replika projekter

Erik Koux havde i kraft af sit ejerskab af Bugatti type 37 og 57 fået mange praktiske erfaringer og internationale kontakter, og efterhånden som mulighederne for at skaffe originale reservedele tyndede ud, opstod idéen om at fremstille nye dele for at holde bilerne kørende. I første omgang gjaldt det de støbte aluminiumshjul, som Bugatti havde benyttet på sine Grand Prix modeller fra 1924 og frem. Til støbningen var der behov for træmodeller, og her ved begyndte samarbejdet med designer og modelsnedker Bjarne Bo Andersen, der senere også var en hovedkraft i fremstillingen af forme til glasfiber



Peter Zinck købte sin type 40 Bugatti i 2006 og har siden brugt den flittigt, som her ved Hill Climb på Munkebjerg i 2010.

karosserierne for en række Bugatti type 57S Atlantic replikaer. Disse forme var baseret på nøjagtig opmåling i England af en original Atlantic, som i dag er ejet af tøjdesigneren Ralph Lauren.

Koux præsenterede sin første færdige Atlantic i 1984. Det var oprindeligt planen, at de tre parter i projektet, Koux, Andersen og Thranegaard, ville bygge sig en Atlantic hver, men da det overbevisende resultat af projektet blev kendt, viste der sig snart interesserede købere fra hele verden. I løbet af årene herefter byggede Koux - eller leverede hovedkomponenterne til - de resterende ni ud af i alt tolv Atlantic replikaer. Tidligt i processen blev også leveret to karosserier til USA, hvor de senere er blevet til komplette Atlantic replikaer.

Ind i mellem fik Koux også tid til at bygge sig en gul og sort type 55 roadster med en fransk glasfiber udgave af Jean Bugattis smukke karosseridesign fra starten af 1930'erne. Denne bil blev blandt andet præsenteret i en ikke helt almindelig boligartikel i Bo Bedre,

hvor bilen var parkeret på et tæppe i Koux' dagligstue.

Efter at Koux i 1990'erne flyttede til Frankrig har han også bygget en replika af et andet ikonisk Jean Bugatti design: En smuk roadster, som var den eneste åbne Bugatti, fabrikken leverede på det lave type 57S chassis. Den oprindelige bil blev vist første gang på 1936 bilsalonen i Paris, hvor den havde forskærme, der drejede med forhjulene. Da roadsteren året efter blev præsenteret på biludstillingen i Geneve, var skærmene ændret til et mere konventionelt og elegant design, og det er i den udgave, at Koux har ladet bilen genopstå.

De senest ankomne

Efter en del år uden ændringer i den danske Bugatti bestand blev der i 2006 indført to Bugatti type 40, begge med Grand Sport karosseri.

I maj 2006 importerede Jette og Frank Studstrup (forfatteren) en type 40 fra 1927 (ch. 40432), der havde været i Australien og Tasmanien siden 1930.

Bilen har den særlige historie, at den kort efter 2. Verdenskrig blev forsynet med en 8 cylindres, 2 liters Bugatti type 38 motor, idet ejeren - en tidligere jagerpilot - ønskede at bruge den i efterkrigstidens mange billøb. Efter nogle år på banerne kom den godt prøvede type 40 i 1956 til en familie i Adelaide, der herefter havde den i 50 år. De første 40 af disse år gik med to generationers arbejde med en fuldstændig restaurering.

Bugatti feberen er ikke kun smittefarlig, den kan også være arvelig. Et eksempel på det sidste var i december 2006, da Peter Zinck - søn af afdøde type 49 ejer Jens Nielsen - hentede en type 40 (ch. 40577) til Danmark. Bilen kom fra England, hvor den en årrække tilbage var blevet restaureret af en kendt Bugatti ejer og ekspert, Henry Posner. Familien Zinck anvender ofte bilen ved løb i udlandet og herhjemme, hvor den blandt andet er set ved DVK løb og i aktion på bakken i Munkebjerg Hill Climb.



Bugatti i Danmark i dag

Af Bugatti biler med direkte aner fra den gamle fabrik i Molsheim findes der i dag formentlig 13 eksemplarer i Danmark. Heriblandt er også nogle af de biler, der er mere eller mindre genopbygninger eller replika. Endvidere er godt en håndfuld Bugatti biler ejet af danske entusiaster, der bor i udlandet.

Endelig finder vi i dag også danske eksemplarer af de senere års genopstandelser af Bugatti mærket. Det vil sige først det italienske projekt i 1990'erne med især sportsvognen EB110, og senest VW-Audi koncernens Bugatti Veyron supersportsvogn. Disse modeller er i en liga for sig og skal ikke beskrives her - deres spændende historie hører til i fremtidens Veteran Tidende.

Efterskrift

Som tidligere omtalt er der stadig en del løse ender i historien om Bugatti i Danmark. Eugenio Lais indsamling af toldoplysninger har afgørende hjulpet

til opklaring af ejerhistorien for mange af Bugatti bilerne. Men der er stadig biler, hvis historie rummer ubesvarede spørgsmål, og der er også nogle fotos, der ikke er fuldt identificerede. Derfor modtages fortsat et hvert supplerende bidrag til Bugatti historien med stor tak. Skriv til DVK eller mail til forfatteren: bugatti.dk@mail.dk

Endelig skal det selvfølgelig understreges, at ingen historieskrivning om biler ville være det samme uden illustration med gamle og nye fotografier. I artiklerne om Bugatti i Danmark del 1-4 har jeg - foruden egne fotos - med glæde og med stor hjælp fra Dorte Stadil og Uffe Mortensen bl.a. kunnet benytte fotografier fra Dansk Veteranbil Klubs arkiv. De fleste af disse fotos er gennem mange år blevet indsamlet af først og fremmest Ole Emil Riisager.

Fotograferne skal også gerne krediteres enkeltvis, blot er det efter mange år og måske flere kopieringer en desværre

umulig opgave at spore alle. Nogle af fotograferne eller ejerne af ældre fotos er dog kendte, og derfor takker jeg her såvel afdøde som nulevende fotografer og formidlere af fotos mv.: J.O. Raben-Levetzau, Harry A. Olsen, Bent Mackeprang, Enevold Vestergaard, K. E. Paulsen, Erik Koux, Henry Koux, Jørgen Møller, Ole Bering, Niels Jonassen, Peer Lauritzen, Ulf Korremann, Peter Bering, Peter Juel Jeppesen, Peter Zinck, Jørgen Lind, Claude Teisen-Simony, Henrik Schou-Nielsen, Peter Ottosson, Jakob Bonfils, og Jette Studstrup - sidstnævnte også for stor tålmodighed ved mit skrivearbejde.



Kære Peter! Jeg ved hvad du ønsker dig til jul !