



Bugatti i Danmark (3)

- biler importeret i 1930'erne

Af Frank Studstrup

Del 2 af artikelserien blev bragt i Veteran Tidende nr. 423, september 2011. Denne del 3 beskriver historien om de ganske få, men absolut sjældnere Bugatti biltyper, som fandt vej til Danmark i perioden fra den økonomiske depression satte ind omkring 1930 og frem til den tyske besættelse i april 1940.

Opfølgning på del 2

Historien om Ledhus Larssons ch. 505 på Holbæk egnen fortæller sig alligevel ikke tilbage i 1925, for takket være Uffe Mortensen er der dukket senere oplysninger op. En protokol over motorkøretøjer, som er bevaret i andelslandsbyen i Holbæk, viser at bilen i marts 1928 blev indregistreret under nummeret C1275 for en malermester R. Hansen i Grevinge. Han havde den i et år, hvorefter han fik nummerpladerne over på en Ford 1923.

Til supplerung af historien om 'Skrædderen', Niels Christensens racer (ch. 1338) har Jørgen Lind fundet en datidig omtale med foto af den beskadigede bil efter ulykken på Glostrupbanen. Jørgen har også hjulpet med en del af denne artikels oplysninger om type 50, da den sidst i 1940'erne var ejet i Holsted.

Bugatti-Kajs racer

Kaj Otto Hansen var født i 1902 og blev udlært som automobilmekaniker i Præstø i 1922. Han etablerede sig som selvstændig mekanikermester allerede i 1923 og blev senere racerkører og kendt som 'Bugatti-Kaj'. I 1920-1930'erne havde han værksted i København og ejede i årenes løb adskillige Bugatti biler, som også omtalt i tidligere artikel. Som kronen på Bugatti tiden ejede og kørte han også den Grand Prix racer, som vi her ser nærmere på.

Redaktør Ole Emil Riisager interviewede Bugatti-Kaj, da den gamle racerkører var omkring 90 år. Resultatet kunne læses i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 109, 1992, hvor Riisager indgående refererede Bugatti-Kajs lange racerkarriere på motorcykel og i bil. Kajs hurtigste Bugatti bil var en type 37A (ch. 37318), det vil sige 4 cylindret med kompressor. Bilen var bygget i 1927 og indgik oprindeligt i Bugatti fabrikkens eget racer-team, bl.a. med deltagelse i Targa Florio 1928.

Som flere andre type 37, der deltog i Targa Florio løbene, var denne bil - i stedet for den typiske smalle type 37 køler - forsynet med den større køler, som blev benyttet på de 8 cylindrede



type 35. Bugatti-Kaj købte den brugte racer i januar 1931 direkte på fabrikken i Alsace. Som mange andre købere måtte han opholde sig en tid i Molsheim, inden bilen var klar til at tage med hjem til Danmark.

Kunder, der selv hentede deres bil på fabrikken, blev ofte indlogeret på Bugattis eget lille hotel 'Hostellerie du Pur Sang', der lå umiddelbart nord for selve fabriksområdet. Om Bugatti-Kaj nød dette privilegium ved vi ikke, men som turist kan man i dag bo på det moderne 'Hotel le Bugatti' lige ved siden af. Selve Bugattis gamle hotel eksisterer stadig og er nu mødested for Bugatti-klubben i Alsace.

Bugatti-Kaj fortalte i interviewet om opholdet i Molsheim, at det kneb for ham med det franske sprog, men at en herre på kontoret talte tysk. Kaj kunne derfor forklare, at han agtede at stille op med vognen i det svenske Vinter Grand Prix på Råmen. Uopfordret kontaktede Bugatti-fabrikken derefter svenskerne, hvorefter Kaj som en særlig gestus fik tre forskellige udvekslingsforhold til bagakslen med i købet.

Kaj Hansen deltog kort herefter med sin nye racer i det svenske grand prix, hvor han blev nr. 7 ud af 25 deltagere. Med Bugattien deltog han også et par gange i baneløb i Danmark, blandt andet på Knudshoved banen, hvor han i august 1931 satte rekord med 149 km/t fra stående start. Ny lovgivning satte kort efter en stopper for denne type hastighedsløb i Danmark.

Måske var netop hans type 37A den bil, som han havde tænkt sig at køre op i Rundetårn med. Han søgte i hvert fald i juni 1931 Københavns Kommune om tilladelse, men fik desværre afslag den 14. juli: "I anledning af Deres Forespørgsel i Skrivelse af 30. f.M. skal man herved meddele, at Magistraten ikke ser sig i stand til at meddele Dem



Kaj Otto Hansen - Bugatti-Kaj - i sin blå Bugatti type 37A (ch.37318), som han selv hentede på Bugatti fabrikken og kørte løb med i årene 1931-1933.



Type 37A raceren, som Bugatti-Kaj høstede en del succes med, var en kompressorladet udgave af den 4 cylindrede 1,5 liters type 37, som Bugatti i stort tal solgte til private købere. Dengang kørte man selv i bilen til banen, afmonterede i bedste fald lygter og skærme og var så klar til race.

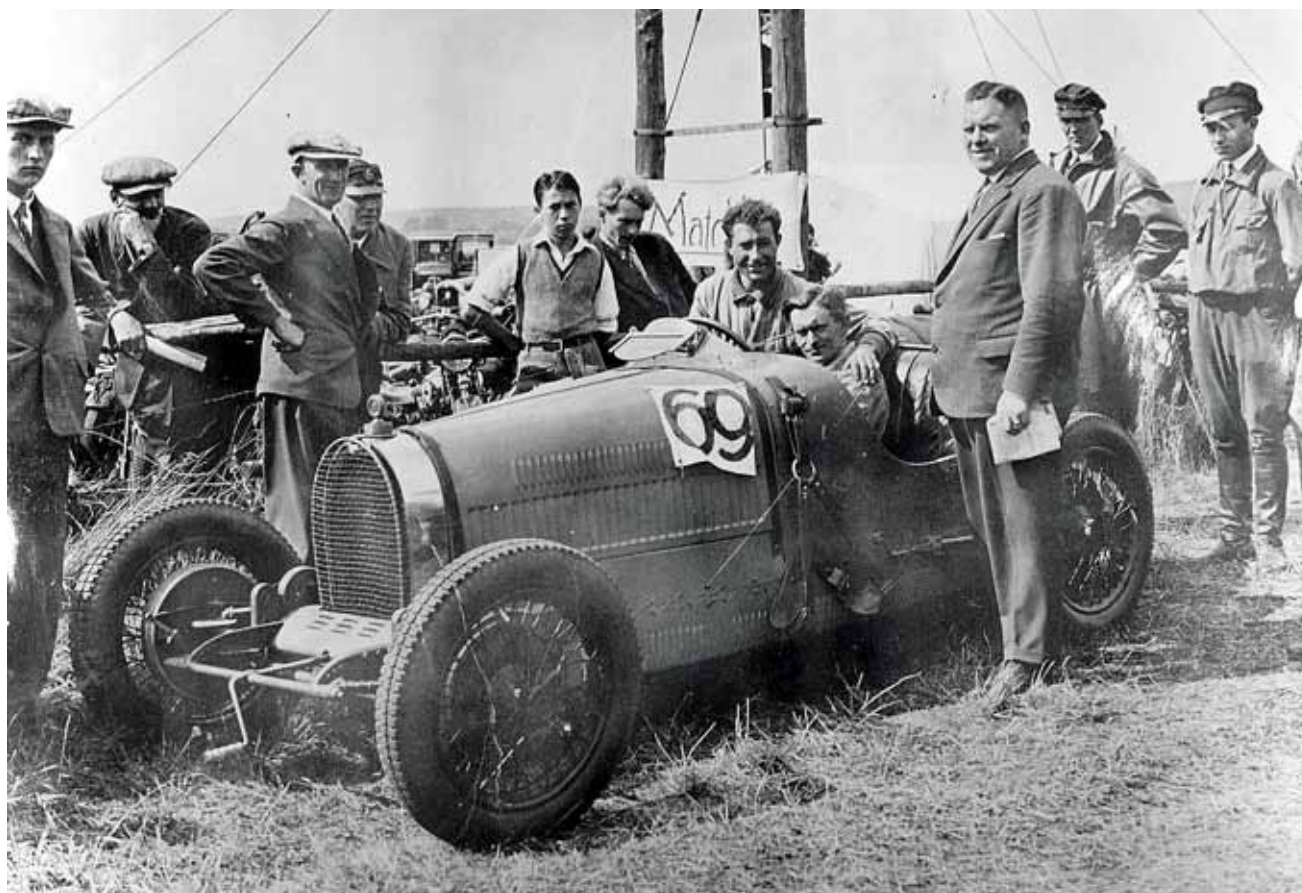
den ønskede Tilladelse til at køre op i Rundetårn i Automobil. sign. N. Caper, Borgmester.”

I juni 1933 solgte Bugatti-Kaj raceren til Åke Johansson i Göteborg, og den deltog herefter en årrække med skiftende ejere i mange løb i Sverige, bl.a. ét hvor den slog en kolbøtte. Bilen blev

repareret og kørte så endnu nogle løb, inden den i 1942 blev ophugget. Heldigvis blev motoren med dens kompressor samt bagakslen bevaret, idet motoren i første omgang endte i en båd i Sverige. Delene er senere genfundet og benyttet ved to Bugatti type 37 replika projekter.



Bugatti-Kaj havde kun lige fået sin nye racer med hjem, da han sammen med sin mekaniker Axel Hansen i februar 1931 kørte til svensk vinter grand prix på Råmen banen i Dalarna. De fik en tur med en hel del vanskeligheder på de sneklædte svenske veje. Politi og myndigheder var på tværs for indførelsen af sprit til benzin-metanolblandingen, og på trods af bilens snekæder skred Kaj med bilen i en kurve - og fældede en benzinstander.



Den 16. august 1931 kørte Bugatti-Kaj sin type 37A på Knudshoved banen. Her er det formentlig Anker Ishøj, værkfører ved Nimbus, der sidder i bilen, mens Kaj er umiddelbart bagved.



Type 46 (ch. 46169) stadig på franske nummerplader, efter at greve Carl Adam Moltke havde fundet sin næsten nye bil i Paris. Under kofangeren anes et af Bugattis mange adelsmærker, den elegante runde foraksel i poleret stål.



Henry Nørgaard ejede i en årrække efter grev Moltke den store type 46 med det smukke karosseri fra Vanvooren. Her er den fotograferet ved Nørgaards ejendom Wesselsminde i Nærum.

Året efter - i juni 1943 nøjagtig ti år efter at have solgt sin Bugatti racer - sagde Bugatti-Kaj i et interview til Vejle Amts Folkeblad: "Jeg håber at komme til at køre væddeløbsvogn ved de kommende tiders motorløb. For jeg glemmer ikke min gamle blå Bugatti." Jo, Kaj kom til at køre race efter krigen. endda i Midget-racere af egen konstruktion, men Bugatti blev det ikke igen.

Moltkes type 46

Ettore Bugatti forstod dels at skabe en række begavede og ekstraordinære

designs for transport på land, til vands og i luften, dels at spille på værdien af god markedsføring. Det gjaldt først og fremmest ved de mange grand prix sejre, men også i topsegmentet af bilmarkedet, hvor bl.a. Rolls Royce en tid blev overtrumpet af Bugatti. Det skete med den ekstreme type 41 Royale, der blev lanceret i 1926 og var verdens største og både dengang og i dag dyreste personbil.

Royale var, som navnet antyder, bygget med særligt øje til Europas kongelige, men tiden skulle snart vise, at selv

kongehusene ikke havde råd til det ekstravagante køretøj. Ud af de i alt seks fremstillede type 41, blev kun tre solgt, til private kunder. Til gengæld blev motoren på knap 13 liter slagvolumen bygget i en større serie og i 1930'erne anvendt i de nyskabende motortog, som Bugatti udviklede for de franske jernbaner.

Efter børskrakket i 1929 var der stadig en eksklusiv køberskare, der trods økonomisk depression havde penge i behold. For de af dem, der ønskede selv at sidde bag rattet i en luksusbil med sportslige aner, var den 8 cylindrede Bugatti type 46 et godt valg. Denne Bugatti var i næsten alt en nedskaleret udgave af den store Royale, og den trodsede kriseårene med ca. 380 fremstillede eksemplarer.

Kun én type 46 (ch. 46169) nåede dog i samtiden til Danmark. Chassiset var oprindeligt leveret i november 1929 og blev hos bilkrædderen Vanvooren i udkanten af Paris forsynet med et elegant 4 personers coach karosseri i tofarvet lakering. Børskrakket og den efterfølgende globale økonomiske krise var formentlig årsag til, at bilen ikke blev modtaget af sin oprindelige kunde i Frankrig, men var gået tilbage til Bugatti fabrikken.

Den unge danske greve Carl Adam Moltke kan herefter i 1932 have set bilen hos Bugattis forhandling i Paris, for den bærer franske nummerplader på fotos fra hans tid. Han var født i 1908 som søn af grev C. Moltke, der - skønt ikke socialdemokrat - blev udenrigsminister i det første ministerium Stauning 1924-1926. Familiens bopæl var i en årrække Christiansholm i Klampenborg, og her holdt Bugattien så til fra december 1932, efter at Moltke havde fået den tolddeklareret i København.

Allerede den følgende sommer solgte Moltke bilen til proprietær Henry Nørgaard, som på det tidspunkt var i begyndelsen af fyrrerne, ivrig motorsportsmand og boede i den såkaldte kavalærflyj på Wesselsminde i Nærum. Nørgaard må have været glad for Bugattien, for han beholdt den i næsten fem år. I maj 1938 blev bilen købt af en lærer Lauritz Jensen i Holte, som igen



Bugatti type 50, chassis nr. 50116, formentlig her med Karlby familien som ejer kort efter Kühl Nielsens import af bilen i sommeren 1939. Nummerpladen A 22 296 var i en serie under Frederiksberg Birk.

i marts 1940 solgte den videre til mekaniker Chr. Petersen på Kongevejen i Holte. Måned efter var Danmark besat, de fleste privatbiler opklodset, og sporet efter Bugattien forsvandt herefter.

Type 50 med danske ejere

Til afløsning af type 46 lancerede Bugatti fabrikken i 1930 en ny stor og mere sportslig bil - type 50. Motoren med 8 cylindre var på 5 liter slagvolumen og ydede omkring 200 hestekræfter. Bugattis enkelte overliggende knastaksel var nu som i racerudgaverne - efter inspiration fra amerikanske Miller - blevet erstattet af en mere effektiv konstruktion med to overliggende knastakslar.

Af de kun 67 fremstillede eksemplarer af Bugatti type 50, nåede en af de tidligste (ch. 50116) til Danmark kort før 2. Verdenskrig. Bilen var oprindeligt leveret sidst på året 1930 til den engelske Lord Cholmondeley, der tidligere samme år havde set en tilsvarende type ved Bugatti fabrikens stand på biludstillingen i Paris.

Bilen var fra ny udstyret med et lukket 2-personers karosseri i den karetliggende stil, som Ettore Bugatti yndede,



Den senere ejer af type 50 Hans Pahl afmonterede skærme og lygter, inden han deltog i og vandt det norske Grand Prix på Gardermoen i 1947.

og som de lidt større modeller ofte sås med i sidste halvdel af 1920'erne. Bilen historie er herefter ukendt frem til 1938, hvor den danske arkitekt P. Kühl Nielsen, Ordrup, købte bilen i Frankrig og i juni måned fik den toldbehandlet ved indførslen til Danmark. Bilen var da ombygget med et stort 2-personers cabriolet karosseri, af ukendt oprindelse og formentlig udført i første halvdel af 1930'erne.

Allerede i juli 1939 skiftede bilen ejerskab til en anden arkitekt, Henning Karlby, Frederiksberg. Han nåede dog kun kort tid med bilen, for umiddelbart efter besættelsen i april 1940 måtte den unge Jørgen Ditlev Scheel - senere kendt diplomat og bilhistoriker - hjælpe Karlby og hans kone af sted i robåd til Sverige, hvorfra de rejste til USA. Scheel blev betroet at passe på Bugattien, som var blevet opklodset i Charlottenlund. Her stod den ind til 1945, hvor det viste sig, at de to reservehjul var



Enevold Vestergaard tog dette foto, da han i sydvestjylland i 1948 nær var blevet ejer af Pahl's gamle type 50. Nummerpladen Z 3644 viser indregistrering i det gamle Ribe Amt.

blevet stjålet - både dæk og aluminium udgjorde særlige værdier i krigsårene. Værre var det dog, at en tredjeperson havde pant i bilen, og da Scheel endnu var på laveste aspirant-løntrin i Udenrigsministeriet, havde han ikke råd til at overtage vognen.

Ny ejer blev direktør Hans Herman Pahl, Odensegade i København, som købte Bugattien i november 1946. Pahl deltog med bilen i det norske grand prix på Gardermoen i september 1947, hvor han efter 15 omgange vandt klassen over 2 liter. På trods af succesen satte Pahl allerede i januar 1948 bilen til salg for 15.000 kr., idet han i annoncen garanterede en tophastighed på 200 km/t.

DVK medlem Enevold Vestergaard, Varde, der i dag er midt i 90'erne, husker at han så Bugattien annonceret til salg, og at han kontaktede sælger - Pahl eller en mellemhandler - som ejede et farveri i Brande:

Da den store type 50 var ejet af tandlæge Laursen i Holsted, fik han den serviceret hos GM i Storegade. Hvorfor bilen her har nummerplader fra Vejle Amt, ved vi endnu ikke, men bilen var tydeligvis populær blandt GM-værkstedets mekanikere.





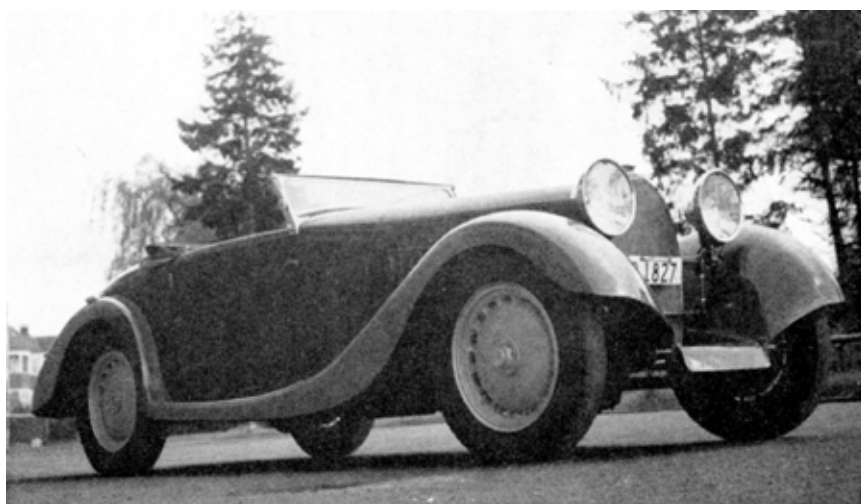
Formentlig i sommeren 1949 tilbød tandlæge Laursen sin type 50 i bytte på en motorcykel med sidevogn, som Gunnar Jensen i Bække havde til salg. Ubeset mente Gunnar, at han skulle have 1.200 kr. oven i motorcyklens pris 8.500 kr., især fordi Laursens Bugatti skulle overtages som den stod, fastkørt i en mose mellem Holsted og Foldingbro. Handelen siges at være endt med et bytte lige over; hvorefter Gunnar via en bekendt syd for Foldingbro fik Bugattien trukket fri formedelst 50 kr. Fotoet viser bilen i Gunnar Jensens hjemby Bække, inden han angiveligt i august 1949 solgte den til en leder ved Grindsted-værket for 12.500 kr. og en 500 cc Triumph motorcykel fra 1934. Det har ikke været muligt at bekræfte dette forløb i forhold til de ejerskifte for bilen, der fremgår af toldprotokollerne.

”Jeg fik aftalt med manden, at jeg måtte komme derop og se bilen - og det gjorde jeg så. Bilen var fin, men for en ung mand, der lige havde stiftet familie, var prisen i overkanten af, hvad vi kunne klare. Så jeg kørte hjem igen uden at handle. Senere fortrød jeg og aftalte så med sælger at mødes igen et sted midtvejs mellem Brande og Varde. Jeg tænkte at han nok kunne presses lidt med prisen - men det kunne han altså ikke!”

Vestergaard måtte derfor igen vende hjem uden Bugatti - og fortryder i øvrigt endnu, at handelen ikke lykkedes. Ny ejer blev i stedet tandlæge Laursen i Holsted, som købte bilen i december 1948.

Snart efter mødte Vestergaard imidlertid bilen igen, idet både han og tandlæge Laursen kørte orienteringsløb, tandlægen i Bugatti og Vestergaard i BMW 326. På et tidspunkt fik Vestergaard lov til at køre Bugattien og oplevede her, at den faktisk var alt for stor at køre løb i. Det var også svært at se hen over rattet, gennem den lave forrude og ud over den lange motorhjelme. Formentlig ved den lejlighed, da bilen var registreret Z3644, tog Vestergaard det viste foto af bilen.

Som beskrevet i billedteksten til fotoet med Gunnar Jensen i Bække er ejerforholdet efter tandlæge Laursen lidt uklart, men ifølge toldprotokollerne solgte tandlægen i marts 1950 Bugattien til en damefrisør Dupont på Frede-



Efter at være solgt til USA i starten af 1950'erne havde ch. 50116 stadig danske plader - formentlig prøvenumre B1827 fra Frederiksborg Amt. Bilen eksisterer stadig, men har i 1990'erne fået et nyt karosseri, det tredje på dette chassis siden 1930.

riksberg. Kun tre uger senere blev den handlet videre til en ingeniør i Slagelse, og allerede i august samme år gik den til mekaniker Chr. Madsen i Vig. Han er sidste dansk ejer i de toldprotokoller, vi kender i dag. Ifølge Madsens søn blev bilen formentlig hurtigt solgt videre, og et senere foto med prøvepladerne B1827 fra Frederiksborg Amt peger også i den retning.

Tidligt i 1950'erne blev bilen solgt til USA, hvor den i den første tid stadig kunne ses med de danske prøveplader. Senere har den haft en række udenlandske ejere, heriblandt én, som i 1991 fik den forsynet med et nyt åbent karosseri.