Bugatti i Danmark (1)

- fabrikken og den første danske Bugatti import

Af Frank Studstrup

I 2012 er det 100 år siden, at den første Bugatti bil blev importeret til Danmark. Det vil sige kun tre år efter Ettore Bugattis etablering af sit legendariske værksted i Molsheim, Alsace. Bugatti fabrikken byggede kun omkring 7.800 biler i perioden 1910-1940, og omkring et halvt hundrede af dem har gennem årene været ejet her i landet. Efter en kort indledende mærkehistorie ser vi på disse 'danske' Bugatti biler i denne og i følgende artikler.

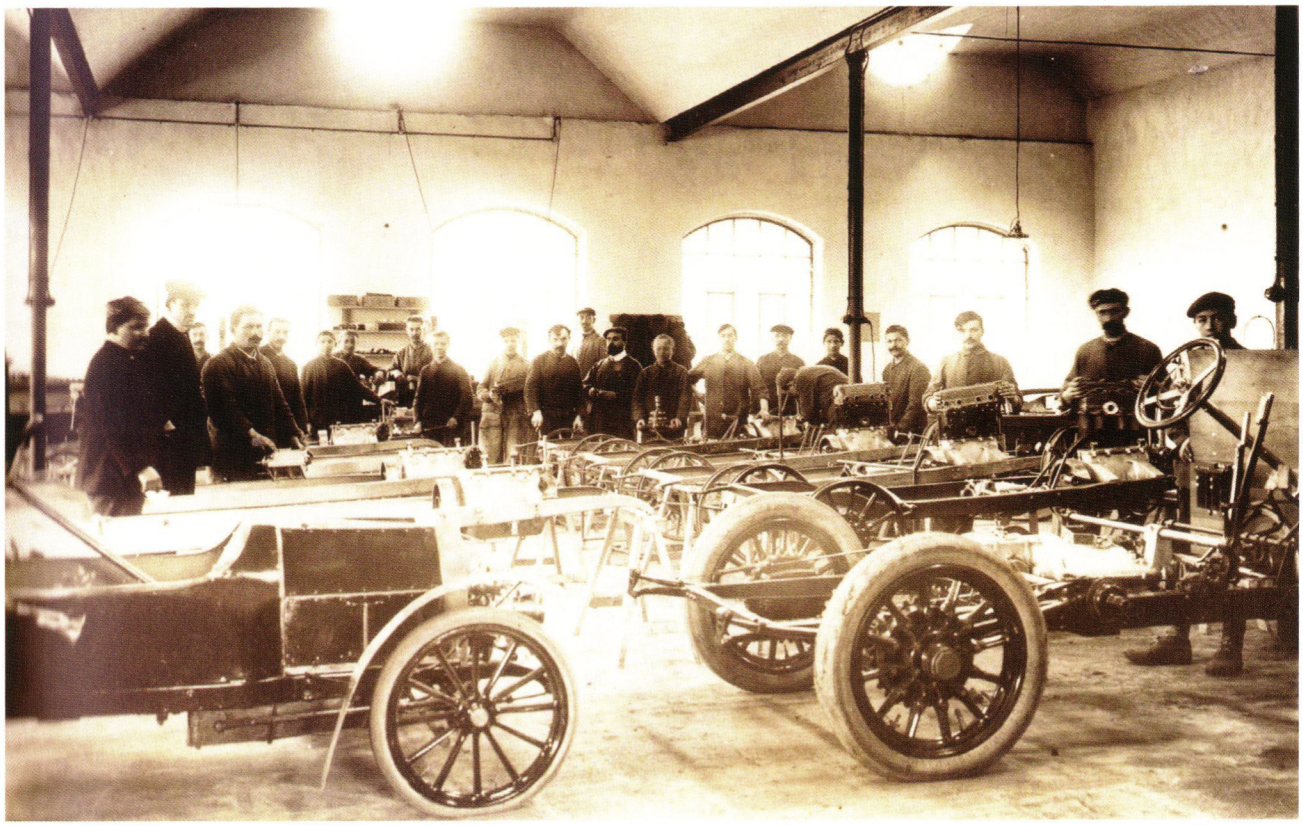
Bugatti bilerne dengang og nu

Ettore Bugatti blev født i Milano i 1881 i en kunstnerpræget familie. Hans far Carlo Bugatti var møbelarkitekt, kendt for et eksklusivt og særegent møbeldesign. Det blev dog teknik og den nye bilindustri, der tiltrak den unge Ettore Bugatti. Uden formel ingeniøruddannelse, men med en udpræget sans for funktion, form og materialer, begyndte han allerede fra 19 års alderen med udviklingen af en række nye motor- og bilkonstruktioner for mærkerne Prinetti & Stucchi, de Dietrich, Mathis og Deutz.

Ettore Bugatti var født i Milano i 1881 og døde i Paris i 1947. Her sidder han i 1925 i en af sine berømte Grand Prix racere sammen med ældste søn Jean (1909-1939).

Bugatti havde det imidlertid bedst med at være sin egen herre, så i sit værksted i hjemmet i Køln - mens han endnu havde aftale med Deutz - byggede han i 1908-09 en lille perle af en bil. Under betegnelsen type 10 blev den prototypen for de lette bilmodeller, som han fra 1909-10 begyndte at fremstille under sit eget navn og logo i byen Molsheim, i det dengang tyske Alsace.

Bugattis bilkonstruktioner var kendetegnet ved lav vægt, små og effektive motorer og gode køreegenskaber. Dette koncept gav hurtigt resultater i dati-



De første Bugatti biler blev fremstillet på fabrikken i Molsheim i 1910. Den gamle bygning står stadig på virksomhedens område og er i de senere år blevet sat smukt i stand.

Type	Fremstil-lingsår	Produceret antal (ca.)	Antal i DK 1912-2011 (ca.)	Cyl.	Ventiler pr. cyl.	Boring x slag-længde	Vol. (ccm)	Type
13 /15 /17	1910-14	2.430	12	4	2	65 x 100	1.327	Sport / touring
22 /23	1919-26		6	4	4	68 x 100	1.453	Sport / touring
30	1922-26	600	5	8	3	60 x 88	1.991	Touring
35 /35C	1924-30	100	0	8	3	60 x 88	1.991	Grand Prix racer
37 /37A /39	1926-30	290	8	4	3	69 x 100	1.496	Sport
38 /38A	1926-27	385	2	8	3	60 x 88	1.991	Touring
40	1926-30	830	10	4	3	69 x 100	1.496	Touring
44	1927-30	1.095	1	8	3	69 x 100	2.991	Touring
46	1931-36	380	2	8	3	81 x 130	5.359	Touring
49	1930-34	470	1	8	3	72 x 100	3.257	Touring
50	1930-34	65	1	8	2	86 x 107	4.972	Sport
57 /57C	1937-40	630	4	8	2	72 x 100	3.257	Touring

dens bilvæddeløb. Helt fra begyndelsen var motorerne med overliggende knastaksel og med 3 eller 4 ventiler pr. cylinder. I stort og småt viste Bugatti en stadig mere raffineret evne til at forene teknisk avancerede løsninger med en fuldendt tilgang til formgivningen.

Denne sammensmeltning af teknik og æstetik nåede et første højdepunkt med Type 35 Grand Prix raceren fra 1924, en af smukkeste og mest succesfulde racerbiler nogensinde. Som bilkonstruktør havde Ettore Bugatti sin egen tilgang til løsningerne, selv om han også lod sig inspirere af andre konstruktører.

I 1930'erne blev designet af Bugatti fabrikkens egne karosserier stærkt præget af sønnen Jean, der havde et stort talent for karosseri-design. Stilen i disse år viste også hos Bugatti en stigende amerikansk indflydelse i retning af strømlinje, men i elegant fransk aftapning.

De økonomiske vanskeligheder efter depressionen overlevede Bugatti fabrikken formentlig kun takket være en vundet kontrakt med de franske statsbaner om udvikling og produktion af et større antal motortog. Ligesom bilerne blev der her tale om konstruktioner langt forud for deres tid og datidens hurtigste. Fra 1936 havde Jean haft den daglige ledelse af fabrikken, idet Ettore Bugatti var blevet så personlig berørt af en strejke på fabrikken, at han flyttede til Paris.

Bugattis storhedstid sluttede tragisk i august 1939, umiddelbart før udbruddet af 2. verdenskrig, da Jean omkom under testkørsel af en Type 57 'Tank', - netop bilen, der kort forinden havde vundet Le Mans løbet.

Under 2. verdenskrig blev fabrikken overtaget af besættelsesmagten, og efter befrielsen måtte Ettore Bugatti på grund af sit italienske statsborgerskab gennem en opslidende retssag mod den franske stat for at genvinde fabrikken. Han vandt retssagen og fik fabrikken tilbage. Men helbredet var ødelagt, og efter kort tids sygdom døde Ettore Bugatti i Paris i 1947.

Herefter blev fabrikken søgt videreført under ledelse af den yngste søn Roland. Han havde dog ikke arvet samme talent som Ettore og Jean, og med dyre modeller baseret på førkrigsteknik var det håbløst at fortsætte en bilproduktion. Et sidste forsøg i 1950'erne med en Colombo designet racerbil endte i fiasko.

I 1963 solgte Bugatti-familien fabrikken i Molsheim til Hispano-Suiza, og under det nye ejerskab blev produktionen omlagt til komponenter til flyindustrien, bl.a. understel til Concorde. Virksomheden hedder i dag Messier-Bugatti og lever i bedste velgående i Molsheim. Produktionen sker i værkstedshaller, hvoraf 80 % er fra Bugattis tid, og hvor de ældste bygninger i de senere år er blevet smukt renoveret i respekt for historien.

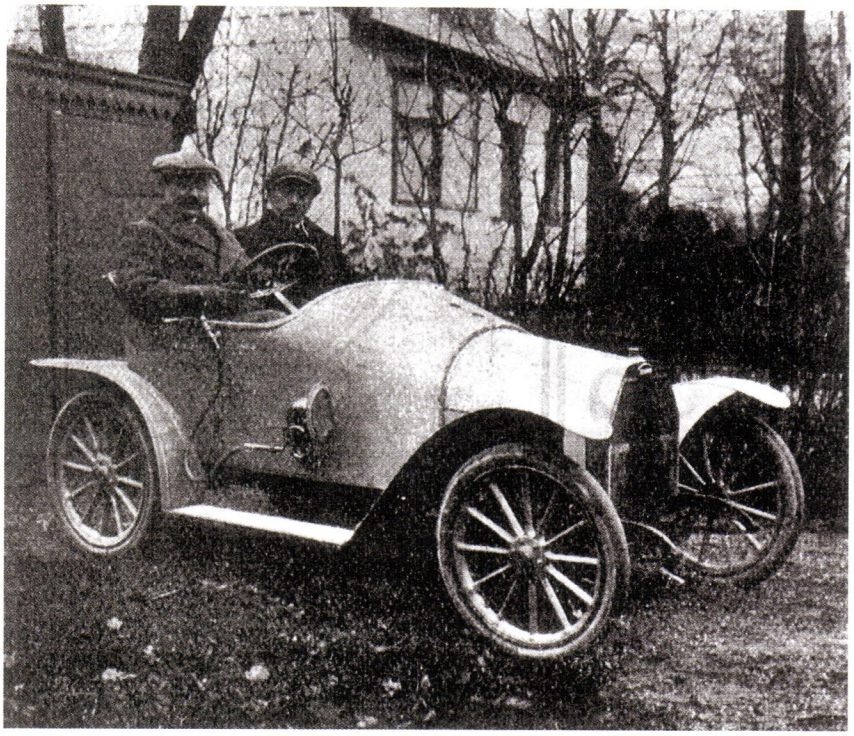
Bugatti-bilfabrikken byggede gennem sine ca. 30 aktive år omkring 7.800 biler - alle næsten uden undtagelse avancerede sportsvogne, grand prix racere og luksus touring vogne. Senere har rettighederne til bilmærket Bugatti en kort årrække i 1990'erne været italienskejet med fabrik i Campogalliano. Et ganske overbevisende resultat heraf var EB110 sportsvognen, der blev præsenteret i 1991 og bygget i et begrænset antal, ind til økonomien brast.

I dag bygges der igen Bugatti sportsvogne i Molsheim, nu under et solidt VW-Audi ejerskab. Den nyeste 'Veyron' supersportsvogn har mere end 1.000 hk og bygges i mindre serier i et moderne 'atelier' tæt på Ettore Bugattis gamle fabriksanlæg.

Det vurderes, at omkring 2.500 af de oprindelige Bugatti biler har overlevet til i dag. En del er endt på museum, men heldigvis deltager mange af dem stadig i klassiske løb og rallies, f.eks. den type 37, der i 2009 vandt Mille Miglia, hvor også nr. 2 var en Bugatti.

Bugatti typer

En stor del af de forskellige Bugatti typer har været - eller er i dag - repræsenteret i Danmark. Tabellen viser nogle data for de enkelte typer og i runde tal, hvor mange af dem, der gennem årene har kørt herhjemme. Replikaer er ikke medregnet. Bugatti byggede også andre typer og varianter, nogle kun i ganske få eksemplarer som f.eks. de seks eksemplarer af den enorme luksusbil, type 41 'Royale'.



Ved rattet af en af de første Bugatti (ch. 449) i Danmark, ses her Hersleb Christiansen, der i årene 1913 - 1922 importerede seks nye Bugatti biler fra Molsheim. Billedet blev bragt i Motor Tidende den 3. marts 1914. Bilen er en type 13 på det korte chassis med 2,0 m akselafstand og kantet køler. Karosseriet kan være dansk.

Hersleb Christiansen forstod reklameværdien i væddeløb, da han på den tilfrosne Bagsværd Sø tidligt i 1914 satte den første hastighedsrekord i dansk motorsport.

Kilder til den danske Bugatti historie

Gennem flere årtier har først og fremmest Ole Emil Riisager, foruden en række øvrige klubmedlemmer inkl. forfatteren, mere eller mindre uafhængigt af hinanden samlet fotos og oplysninger om Bugatti biler i Danmark.

Bugatti-ejeren og -eksperten gennem et par menneskealdre, Erik Koux, har i årenes løb også bidraget med en mængde oplysninger, og senest har vore klubkolleger Eugenio Lai, Claude Teisen-Simony og Peter Bering føjet større og mindre brikker til det store puslespil. Særlig betydning har ikke mindst Eugenios enestående gennemgang af et stort antal toldprotokoller på Landsarkivet, hvorved er afdækket ejerhistorien for mange af de danske Bugatti.

I de senere år er der af Bugatti klubber i en række lande blevet udgivet nationale registerbøger over Bugatti bilerne. På initiativ af Bugatti-sektionen under den svenske Automobilhistoriska Klubben - og i samarbejde med den internationale 'Bugatti identifikations gruppe' - arbejdes der i nordisk regi systematisk på at dokumentere de Bugatti, der har været i de nordiske lande.

Denne artikels forfatter er dansk repræsentant i dette registerarbejde, hvor målet er at udgive en bog med en sides systematisk beskrivelse af hver enkelt nuværende eller tidligere Bugatti bil i de nordiske lande. Oplysninger - bl.a. fra Bugatti fabriksarkivet - indhentet gennem dette internationale samarbejde er også en del af grundlaget for denne artikel.

Endelig en opfordring: Som det vil fremgå af artiklerne, mangler vi stadig viden om mange af de Bugatti biler, der tidligere var i Danmark. Forfatteren modtager derfor gerne suppleringer eller rettelser, og måske endda oplysninger om biler, der ikke er kendt eller omtalt.

Bugatti importør Hersleb Christiansen

Danmarks første og eneste officielle importør af Bugatti biler fra Molsheim var grosserer Hersleb Christiansen,

Rekordbilen, som Hersleb Christiansen kørte i Bagsværd, var importeret uden karosseri og var af typen med pæreformet køler, formentlig type 15 på 2,4 m chassis. Som i mange andre tilfælde leverede Bugatti sine biler som kørende chassis, så det var op til kunden at vælge en karosserifabrikant.

København. Han markerede sig tidligt i motorbranchen bl.a. ved forhandling af Wanderer motorcykler og biler. Ifølge Bugattis protokoller modtog han i alt seks Bugatti biler til danske kunder, den første (ch. 449) så tidligt som i 1912 og den sidste (ch. 1338) i 1922.

Takket være fabriksprotokollerne er alle seks vogne identificeret, men for nogle af dem (ch. 449, 568 og 578) kendes ud over chassisnummer og leveringsdato stort set kun enkelte ejernavne. Nogle af bilerne kendes dog også fra samtidige fotografier, men en éntydig kobling mellem alle chassisnumre og billeder har vi endnu til gode.

Om den første dansk-importerede Bugatti - ch. 449 - ved vi fra fabrikkens optegnelser, at fabrikken afsendte den til Hersleb Christiansen den 22. juni 1912. Den eller de tidligste ejere kendes ikke, men toldprotokollen oplyser under datoen 14. september 1921, at bilen nu er købt af en hr. G. Licht, Lavendelstræde 16 i København, og en senere optegnelse viser at en Ernst Sørensen i Vanløse ejede den fra juni 1926.

En anden af bilerne (ch. 630) blev hastigt sendt fra fabrikken til Hersleb Christiansen for at den kunne nå at være med på automobiludstillingen i Tivoli i København i 1914. Et samtidigt foto viser, at det lykkedes.

I februar samme år havde Hersleb Christiansen deltaget med en Bugatti i hastighedsløb på den tilfrosne Bagsværd sø - formentlig var det en 1913 model (ch. 568 eller 578). Med flyvende start kørte han kilometeren på 38 sekunder, eller i gennemsnit 94,7 km/t. Præstationen blev noteret som den første Danmarksrekord i dansk motorsportshistorie. Bilen var uden karosseri, givetvis fordi den, som det ofte var tilfældet, var leveret fra fabrikken som kørende chassis og først senere fik et - formentlig danskbygget - karosseri.

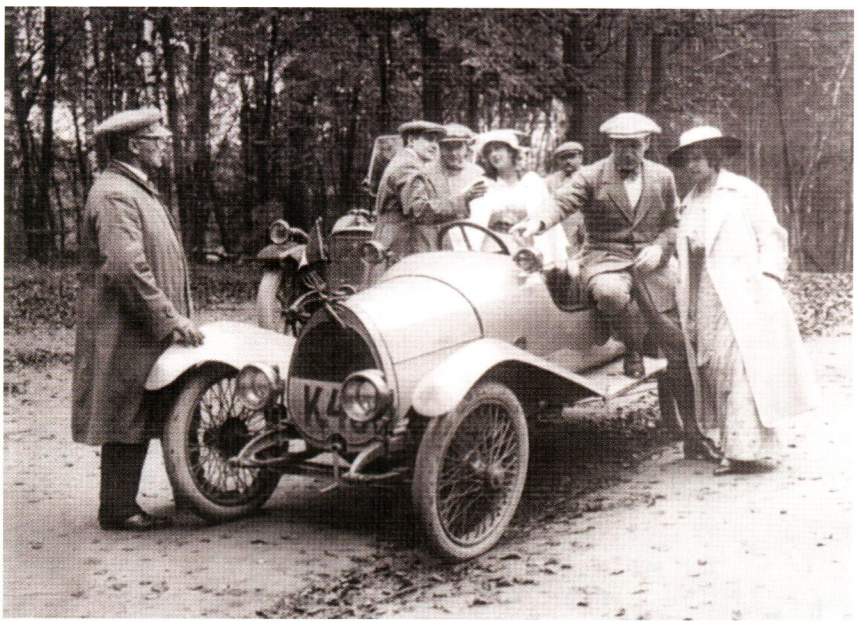
En interessant model blandt de Bugatti, som Hersleb Christiansen tog hjem, var én med et smukt 'Yankee' karosseri fra karosserimageren Dürr i den dengang tyske by Colmar. Bilen (ch. 653), der blev leveret fra Molsheim den 28. maj 1914, var lakeret grå i en nuance efter ønske fra kunden, som var rentier P. Christensen i Skovshoved. Åbenbart fortrød rentieren købet, for efter ganske kort tid blev 'Yankee' solgt til biografdirektør Edouard Schnedler-Sørensen, der også virkede som instruktør ved Nordisk Films Kompagni.

Schnedler-Sørensen deltog allerede den 24. - 26. juli 1914 med vognen i Skagensløbet, også kaldet Det danske Motor "Grand Prix", hvor han blev nr.1 i klassen for bivejsvogne over 1100 ccm.

Bilen var indregistreret K40, da Schnedler-Sørensen i 1917 stillede den til rådighed for optagelserne til flere stumfilm, bl.a. August Bloms "Kærligheds-Væddemaalet" med filmhelten Valdemar Psilander i en hovedrolle. Bugattien var dog åbenbart ikke blevet den store kærlighed for Schnedler-Sørensen, for han havde allerede i 1916 annonceret den til salg i 'Auto': *"Bugatti 2 Personers Bivejsauto (brugt), ... Pris 5000 Kr., har kostet 7400Kr."*.

Ifølge Schnedler-Sørensens søn (f. 1911) kunne bilen ikke sælges, og den blev derfor stående i garagen i hen ved

På "Udstillingen af Motorcycler og Biveis-Automobiler" i Tivoli København i marts 1913 præsenterede Hersleb Christiansen & Co. på stand nr. 29 bl.a. denne Bugatti, formentlig chassis nr. 630, en type 22. Denne bil kørte hos skiftende ejere i Danmark frem til midten af 1930'erne.



Filmdirektør Eduard Schnedler-Sørensen udlånte i 1917 sin smarte Bugatti type 25 (ch. 653) til optagelserne af filmen '"Kærligheds-Væddemaalet". I filmen var bilen ejet af Maurice Marshall spillet af filmcharmøren Valdemar Psilander, her på trinbrædtet.

en halv snes år. Som stor dreng og uden kørekort fik han derfor lov til at køre rundt med den på villavejen i Hellerup. Det er givetvis samme vogn, der midt i 1920'erne tilhørte mekaniker Lars Vallensved Jensen - 'Hjul-Jensen' - på Howitzvej, Frederiksberg. I hans ejerskab havde vognen fået skørter på skærmene og var lakeret i en mørk farve.

Løse ender

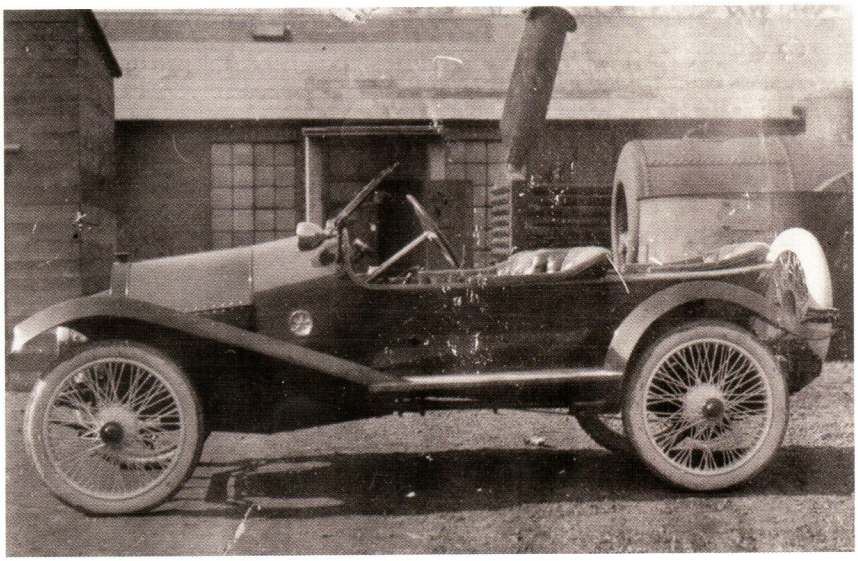
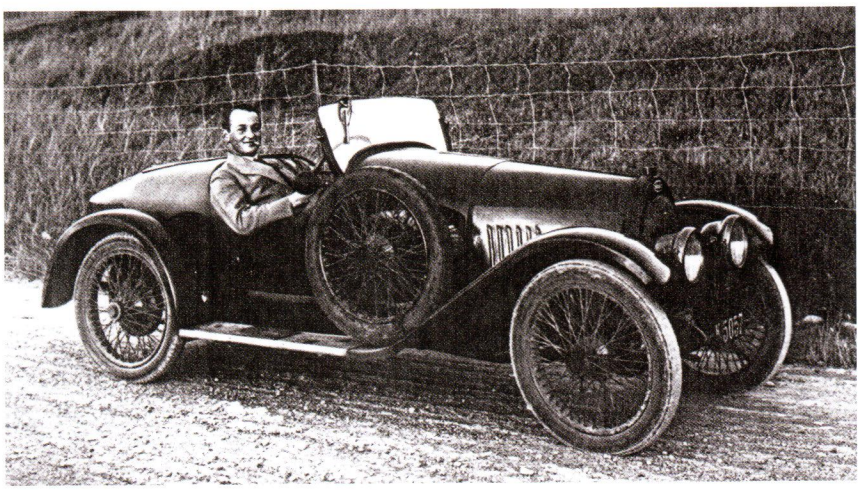
Måske er det igen samme bil, der i årene 1929-31 var ejet af Jørgen Schübeler, nu med moderniseret karosseri og indregistreret K 5057. Schübelers vogn kan dog også have været en anden ældre Bugatti.

Blandt andre løse ender omkring de tidlige Bugatti biler i Danmark er den åbne 2-personers vogn med trådfælge og pæreformet føler, der var indregistreret K5675. Bilen kendes fra et filmklip fra Københavns Motor Klubs langdistanceløb 12. - 13. april 1919, hvor bilen var ført af kreaturkommissionær Robert Zøllner. Denne bil er med en vis sandsynlighed en af de tidligere omtalte, men hvilken ved vi ikke endnu.

Her til sidst vil mange kendere nok spørge, om vi har glemt den ældste danske Bugatti (ch. 446) - den som Dennis Hebsgaard restaurerede i 1960erne, og som lykkeligvis stadig er i Danmark. Formentlig er den først kommet til landet lidt senere end de her beskrevne tidligste af Hersleb Christiansens importer. Ch. 446 optræder derfor først i næste del af historien, hvor vi ser på Bugatti biler i Danmark i de tidlige mellemkrigsår.

Kreaturkommissionær Robert Zøllner styrer energisk den ældre Bugatti ved Københavns Motor Klubs langdistanceløb i april 1919.

Schnedler-Sørensen solgte i 1920'erne Bugatti'en til Lars Jensen, far til Lorry Vallensved Jensen - 'Hjul-Jensen'. Bilen er på dette tidspunkt blevet omlakeret i en mørkere farve.



Ofte blev en Bugatti allerede efter få år omkarosseret for at følge tidens mode som eksemplet her. Ved rattet J. Schübeler fotograferet i Rågeleje 1929 af fotograf Hansen fra Helsinge. Nummeret K5057 ses, men ellers mangler vi nærmere oplysninger.