VMK NYT

Nr. 243, 32. årg. december 2007

Så køres der - ud af 2007!

INFO - SIDEN

BESTYRELSEN:

Formand/redaktør: Harry Ørsted
Golfvej 56
6715 Esbjerg N
Tlf. 75127776 / 98488474 / 40887776
E-mail formand@vmklub.dk

Næstformand/sekretær: Carlo Simonsen
Strandpromenaden 9
6710 Esbjerg V
Tlf. 75115254
E-mail naestformand@vmklub.dk

Kasserer: Carsten Henriksen
Violvej 13
6710 Esbjerg V
Tlf. 75150166
E-mail kasserer@vmklub.dk

Løbs og turleder: Arne Høeg Jensen
Stigårdsvej 4
6715 Esbjerg N
Tlf. 75130072

Webmaster/fotograf: Kurt Sihm
Åtoften 128
6710 Esbjerg V
Tlf. 75154317 / 40599710
E-mail: webmaster@vmklub.dk

Klubmester: Karin Dockweiler
Obbekærvej 10
6760 Ribe
Tlf. 75421277
E-mail: klubmester@vmklub.dk

Klubmester: Hans Jørgen Dockweiler
Obbekærvej 10
6760 Ribe
Tlf. 75421277
E-mail: klubmester@vmklub.dk

Suppleant: Henrik Vallø
Kirkegade 65
6700 Esbjerg
Tlf. 75126002
E-mail: suppleant@vmklub.dk

Bibliotek: Finn Stepping
(ikke i bestyrelsen) Debelvej 201
6855 Outrup
Tlf. 75251742
E-mail: bibliotek@vmklub.dk

Forsikring/registrering: Lars Nørgård
Ravnsbjergparken 16
6710 Esbjerg V
Tlf. 29449908 - Man. og tors., 16-18
E-mail: forsikring@vmklub.dk

KLUBBENS NAVN: VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB, FORKORTET VMK.

KLUBBENS ADRESSE: FORMANDENS ADRESSE

VMK's HJEMMESIDE: www.vmklub.dk

FORMÅL: At fremme interessen for veterankøretøjer af teknisk-historisk interesse.

ORGANISATION:
VMK er tilsluttet Motor-historisk Samråd, som er en hovedorganisation for tilsluttede foreninger, og bl.a. på disses vegne forhandler med diverse myndigheder.

KLUBMØDER:
Afholdes første torsdag, hver måned, kl. 19.30 **-undtagen i januar og juli!** Såfremt intet andet er meddelt afholdes møderne i: Gjesing Fritidscenter, Gjesinglund Alle 2, 6715 Esbjerg N.

VMK NYT:
Officielt organ for Vestjysk Motorveteran Klub - udkommer i februar, april, juni, august, oktober og december. Deadline er den 1. de pågældende måneder.
Indlæg til bladet kan sendes til VMK's adresse. Medlemmer, annoncører og div. samarbejdspartnere er velkomne til at levere stof til bladet..

INDHOLDSFORTEGNELSE:

Klubmødet hos EUC Vest	side 3
Singer - kort historie	side 5
DVK's indtog i Esbjerg	side 7
Jawa nostalgi	side 8
Moto Guzzi - i kort form	side 10
Bilen han bare måtte eje	side 12
Verdens smukkeste svensker	side 16
Firmaet GLAS	side 18
Modelhistorie Bugatte	side 20
KØB-SALG-BYTTE	side 22

VELKOMMEN TIL DE NYE MEDLEMMER:

17 Kaj Josephsen, Ledvænget 1 A, 6705 Esbjerg Ø
36 Jørgen Jessen, Puglundvej 19, Bolhede, 6800 Varde
46 Bent Næslev, Håndværkervej 2, 6800 Varde
49 Ronni Knudsen, Møllebakken 51, Næsbjerg, 6800 Varde
118 Janni Rasmussen, Bredgade 9 B, 6800 Varde
119 Henrik Rasmussen, Bredgade 9 B, 6800 Varde

AKTIVITETSKALENDER FOR 2007:
HUSK AT:

Januar:		Intet møde.
Februar:	1.-3.	Bremen Classic Motorshow. (Salgsudstilling og stumpemarked).
	7.	Klubmøde.
Marts:	6.	Klubmøde.
	8.-9.	Bilmesse & Brugtmarked, Fredericia
	29.	Stumpemarked i Herning.
April:	3.	Klubmøde/generalforsamling
	26.	Esbjerg Veteranløb 2008, alt. 3.maj?.
Maj:	8.	Klubmøde eller klubtur.
	3.	Esbjerg Veteranløb 2008, alt. 26. april?
	22.	Aftentur.
Juni:	5.	Landsdækkende køredag
	7.	Stumpemarked biler og motorcykler, Jysk Automobilmusem, Gjern.
	21.	Smedeløb i Lem.
	26.	Aftentur.

Meddele adresseforandring til Jørgen Lind, Edelsvej 30, 6700 Esbjerg, tlf. 75164114, mail:

Forsidebilledet: Fra den landsdækkende køredag 5. juni 2007.

Næste VMK NYT: Udkommer i uge 8, deadline den 1. februar 2008

Nyt fra bestyrelsen:
- Esbjerg Veteranløb 2008: Planlægningen af løbet er i fuld gang, og løbsudvalget tumler med mange spændende og nye ideer, så næste års jubilæumsløb vil være ændret på flere områder. Løbsudvalget er dog stadigvæk taknemmelig for ideer fra medlemmerne, så har du forslag til løbet, så hold dig ikke tilbage men kontakt løbsleder Arne Høeg Jensen, Stigårdsvej 4, 6715 Esbjerg N, tlf. 75130072

Så lakker det gamle år mod enden – efter igen et år med mange gode og spændende oplevelser. Bestyrelsen vil gerne takke medlemmerne og samarbejdspartnere for en god støtte og opbakning i 2007, samtidig med at vi ønsker alle en rigtig glædelig jul og et godt nyt år.
På gensyn til nye VMK-oplevelser i 2008.

Klubmødet 1.11.2007
hos
EUC Vest

Besøg hos afdelingen Mekanik og Landtransport.

Besøget startede i klasselokalet med formandens velkomst og tak til EUC, fordi vi måtte komme og se, hvad de kan byde på af uddannelse. Efter en kort orientering fik de 2 faglærere Ejgild Iversen og Laus Thyssen ordet.
I fællesskab gav de en engageret orientering om det store uddannelsessted EUC-Vest, hvor afdeling Mekanik og Landtransport er en vigtig del med selvstændig adresse på Storstrømsvej 39.
Afdelingen uddanner lærlinge, chauffører, kranfolk, m.fl., og blandt kunderne er medarbejdere fra Falck, Dansk Autohjælp, militæret, m.fl.. Nævnes kan det også, at reddere ligeledes uddannes her.

Afdelingen havde bl.a. deltagerne til Galathea-ekspeditionen som kursister, deriblandt brødrene Anders og Peter Lund Madsen samt Lars Kolind.
Den nye mekanikeruddannelse er ved at blive indkørt med små korrektioner i forhold til de oprindelige planer. Det er en uddannelse, der i forhold til den som mange af vi andre ældre "lærlinge" gennemgik, stiller større krav m.h.t. teori og praktik.
Der er for øjeblikket en interessekonflikt omkring mekanikeres uddannelse, idet de store bilmærkeimportører ønsker at lærlingene kun uddannes i deres mærke, hvilket ikke vil være til gavn for den mindre, frie mekanikervirksomhed, hvor man har alle mulige mærker blandt kunderne. Konflikten medfører, at de forskellige lærlinge uddannelses steder i landet er begyndt at slås om nye elever, idet nogle steder uddanner man lærlingene "bredt" og andre steder uddannes kun "mærkelærlinge".

- **Tegning af veteranforsikringer:** Bestyrelsens arbejde med at skabe attraktive forhold for medlemmerne, omfatter også forsikrings tegning af veterankøretøjer. For at opnå dette har vi hidtil samarbejdet med nogle andre klubber om at tegne veteranforsikringer hos et bestemt forsikringsselskab. VMK er i de senere år vokset i medlemstal, og dermed stigende administrativt arbejde for VMK. Dette sammen med en besværlig administration i Veteran Forsikrings Klubben er årsagen til, at bestyrelsen ønsker en fremtidig ordning , hvor forsikringstegningen er et mellemværende mellem VMK-medlemmet og forsikringsselskabet. VMK vil så fremover henvise medlemmer til de selskaber, der kan anbefales.
Derfor kan man ikke mere fra den 1. januar 2008 kontakte Lars Nørgård for at få tegnet veteranforsikringer, i stedet for henvender man sig til det forsikringsselskab, d er skal tegne forsikringen.
Fra samme dato er registrering af nye medlemmer overtaget af Jørgen Lind, Edelsvej 30, 6700 Esbjerg, tlf. 75164114, mail: jlind@esenet.dk

Klubmødet 1.11.2007
hos
EUC Vest

Den nye mekanikeruddannelse på EUC Vest er 2 uddannelser: Den ene uddanner eleverne som automontør i løbet af 2 år og afsluttes med en prøve, og som dokumentation får lærlingen et bevis. Den anden er en uddannelse til mekaniker, og den har en varighed på 4 år, der afsluttes med en svendeprøve, hvorefter man som dokumentation får overrakt et svendebrev.
Efter en grundig orientering og spørgsmål fra deltagerne, fik vi lejlighed til at se hele afdelingen, hvor vi "ældre " lærlinge igen forbavsedes flere gange over lokaliteterne og det mekaniske indhold. I værkstederne fik Kristian Mogensens MGB og Jørgen Linds Lotus et "eftersyn".
Besøget afsluttedes med en opklaringsrunde i klasselokalet, og så var den aften alt for hurtigt forbi. Med en tak til Ejgild og Laus sluttede et vellykket arrangement.

Foto/Tekst: KS/HØ.2.11.2007

Singer
- kort historie

Singer startede ligesom mange andre industrivirksomheder med at producere cykler i Coventry, og de havde oparbejdet et godt ry m.h.t. deres produkter. For at finde ny produktion forsøgte de sig – på linje med andre engelske firmaer – med bilproduktionen. Den første Singer bil, opkaldt efter cykelsmeden George Singer, var trehjulet med to sæder, og luftgummidæk, den fremkom i 1905. I 1908 efter en succesfuld 1.000 miles prøvekørsel rundt i England markedsførte George Singer fire modeller startende med en model med en 2 cylinder motor på 7,9 hk, og op til en model med en 4 cylinder White & Poppe motor på 24,8 hk. Denne størrelse biler fandtes ikke rigtig på markedet og firmaet stabiliserede dermed sin stilling i den unge engelske motor- industri.

Singer Ten, tosædet, 4 cylindret, gearkasse sammenbygget med bagaksel. Modellen der blev introduceret omkring 1912/1913 blev en af Singers største succeser

Med introduktionen af Singer 10, der havde en praktisk størrelse på karrosseri og motor, var det Englands første "store" bil i miniature. Med 10'eren tog Singer et afgørende skridt væk fra den ellers så populære luftkølede, kædedrevne cykelbil. Bilen havde også succes på Brooklands banen.

Singer 9 Sport. Første lille fire sædede sportsvogn fra Singer. Blev introduceret i 1933 med en motor på 972 ccm og 9 hk. Var udstyret med kobling og gearkasse.

6 - cylinder version af Singer 9 Le Mans, slagvolumen 1.500 ccm. Der blev kun produceret 71 stk. af denne model.

Før anden verdenskrig var denne Singer 10 den mest populære model, men den blev også solgt efter krigen.

Under den anden verdenskrig fik Singer fabrikkerne ordrer på en blanding af vigtige dele til det engelske militær. Det var rammer/spanter til Wellington bombemaskiner, kanontrailers, pumper, beslag til montering af motorer i Spitfire fly, understel til fly, skrog til Halifax fly, plader til fly vinger, m.m..

Singer 9 Roadster fra 1949; motoren med overliggende knastaksel var på 1.074 ccm og 35 hk.

Singer
- kort historie

Efter at en række økonomiske og organisatoriske vanskeligheder i 1955 var overvundet, kom det første resultat i form af Singer Gazelle. Det var en mellemstørrelse bil, der skulle være en forløber for kvalitet, og den præsterede en flot salgsomsætning, efter at Rootes Group havde reddet mærket for efterverdenen. Gazelle blev fortsat udviklet gennem en serie af modeller. Gazelle Vogue lanceret i 1961 skulle have været en Gazelle Mk 4, men fordi den var større, tungere og dermed dyrere, blev modelrækken udvidet med denne nye model. En tid så det ud til at de opsatte mål fra 1955 ville blive nået, men på grund af dårligt udviklingsarbejde - for at kunne producere Vogue og Chamois modellerne til nogle salgsbare biler - glemte man at udvikle Singers egen identitet i Rootes Group. I slutningen af 60'erne var Rootes/Chrysler nødsaget til rationalisere. I den forbindelse blev Singers fortsatte eksistens nøje vurderet, og i 1970 blev det engang så berømte mærke helt opgivet.
Interesserede kan få flere oplysninger på nettet, f. eks. www.singerocfree-online.co.uk

Singer Vogue Serie 2, introduceret i august 1962, der blev bygget 20.021 stk..

Singer Gazelle Converible fra 1958. Bilen, der er 2-dørs, er lig med en Hillman Minx bare med en anden front.

Singer Camois Mk 1, fra 1964 - en mere luksuriøs version af Hillman Imp. Der blev bygget 40.678 stk..

Kilde: Singer Owners' Club, Sport Cars, m.m./ HØ.13.09.07

City Autoservice
v/ Birger Busch
Strandby Kirkevej 216
Telefon 75128284
Biltelefon 40331854
Privattelefon 75451501

Dansk Veteranbil Klub indtog i Esbjerg.

Fra og med november 2007 har Dansk Veteranbil Klub oprettet et nyt mødested i Esbjerg. Dansk Veteranbil Klub er Danmarks største Klub for veterankørere, og den har mødesteder mange steder rundt i landet, og altså nu også i Esbjerg.
Klubben har som verdens eneste en kvindelig formand, og det kan vi mandschovinister måske være en smule betænkelige ved, men indtil nu har Dorte Stadil i spidsen for bestyrelsen gjort det godt. Klubben har en fin tilgang af nye medlemmer, der er indført ny teknologi og andre nye tiltag.

En af de store fordele ved Bodil Stadil er, at hun ved, hvad det drejer sig om, når hun udtaler sig om veterankøretøjer. I Bodil Stadils egen samling på 12 veterankøretøjer er der eks. en Ford Continentel, en Mercedes Benz 220 fra 1959, en Folkevognsbus fra 1958, en Huppmobile fra 1924, og så en lille campingvogn "Jordbærret" fra 1970, så hun har nok at gå og pudse på, ligesom diagnosticering og skift af tændrør ikke er noget hun går af vejen for.

Jawa nostalgi

Hvordan man kan finde på at købe en Jawa 250 cc. motorcykle fra 1957. Som er i en endog meget dårlig stand. Det må enten være nostalgi eller vanvid, jeg har stadig nu, hvor den er færdig, ikke fundet det rigtige svar, men der er dog en lille forklaring, som jeg her vil fremkomme med.

Som håbefuld mekanikerlærling startede jeg i 1955 på et lille værksted i Holsted Station, det var et rigtig blandet værksted, hvor alt der var lidt mekanik i blev repareret, og det var også mesters opfattelse, at man aldrig sagde nej til en opgave, så det var en spændende læreplads.

Firmaet var grundlagt i 1916 og mester var grundlæggeren, så det var efter den gamle skole, fyraften var, når vi var færdige. Min helt store interesse var motorcykler, og vi havde forhandlingen af Jawa, som blev importeret af Erik Orth i København. Første opgave var at pakke nye motorcykler ud af de trækasser de kom i fra Tjekkoslovakiet, og derefter få lov til at hjælpe med at samle dem.

Da jeg i efteråret 2006 så en Jawa 250 cc fra 1957 – svarende til tiden midt i min læretid – følte jeg umiddelbart, at den måtte jeg have, Det er her spørgsmålet om nostalgi eller vanvid opstår.

Vi kunne naturligvis ikke blive enige om prisen, og der var jævnlig kontakt med ejeren frem til december 2006, hvor det lykkedes mig at halvere prisen, og jeg hentede den glad hjem til Esbjerg.

Den var for at sige det mildt meget medtaget, den havde været afmeldt siden marts 1964 og havde tilsyneladende stået i et haveskur. I 2003 havde en nevø fået den foræret, og han havde forsøgt at få den køreklar ved hjælp af hammer, mejsel og rørtang, og det havde jo sammen med rust sat sine spor.

Så var det vanviddet kom frem, jeg ville med al magt lave den motorcykel. Værkstedet blev gjort klar, Jawa'en op på bænken og totalt skilt ad, der var ikke en skrue eller del, der ikke blev undersøgt, og der blev lavet en liste over nødvendige dele, hvorefter jeg gik i gang med at finde dem.

Jeg fandt en gut i Tjekkiet som tilsyneladende havde delene og også fornuftige priser. Det gik ikke så hurtigt, som jeg havde forventet, men i begyndelsen af marts 2007 følte jeg, at der var styr på det, og han lovede, at alt var på lager. Så er det jo kun at starte bilen og køre derned, det var jo kun 1000 km., så det var jo ikke så galt - hvad Gerda sagde, vil jeg ikke referere.

På trods af alle løfterne havde han naturligvis ikke alle delene, det havde jeg vel heller ikke forventet, men glad var jeg ikke. Nå - jeg fik pakket det, der var, og det var naturligvis næsten det hele, og min nye ven lovede at sende det der manglede indenfor 14 dage, så jeg vendte bilen og kørte hjem. Jeg havde heldigvis alle dele, der skulle males, så det fik jeg sendt af sted, da det var med hjælp fra gode venner, ville det tage nogen tid, men det var også ok, da det havde stor indflydelse på prisen. De 14 dage blev forlænget nogle gange, og jeg var i løbende kontakt med Tjekkiet, og efterhånden havde jeg opgivet det og var begyndt at lede efter en anden leverandør. Men så pludselig en aften i Juli måned stod pakkeposten uden for døren med en pakke fra Tjekkiet, stor var min overraskelse, men glad blev jeg også.

I august måned fik jeg delene fra maleren, og kunne begynde at samle Jawa'en. Jeg havde besluttet, at det skulle foregå stille og roligt, da jeg jo havde god tid, men så er det nok nostalgien, der kommer frem, for nu ville jeg se den færdig.

Jeg har også fået god hjælp fra mine klubvenner Kristian Mogensen og Finn Stepping.

Nu står den færdig ude i garagen, og er lige pludselig ikke så spændende mere, men det var sjovt, medens det stod på, og nu er jeg i gang med at overbevise mig selv om, at det gør jeg aldrig mere.

Men jeg glæder mig til at køre en klubtur på den til foråret.

Tekst og billeder: Kjeld Kristensen/5.11.2007

Redaktionen takker Kjeld for det interessante og inspirerende indlæg, og siger tillykke med det ualmindeligt, flotte resultat. HØ/5.11.2007

SPARBANK

Har du bilen - har vi lånet...
Sammensat efter dine ønsker og behov.
Hos os er en handel nemlig først go'.
når begge parter er tilfredse.

Kom ind og forhør nærmere.
Hos os kan du tale med den samme
medarbejder hver gang...

Stormgade 2 - 6700 Esbjerg - tlf. 7918 1818 - www.sparbankvest.dk

Fræk Basic til fantasipris

Ny dynamisk front og bagklap, smarte sports-kapsler og hellakrede kofanger er blandt de mange design nyheder på en af Danmarks mest solgte minibiler Clio Basic. I sjælen er Clio Basic stadig sig selv - økonomisk og veludstyret:

4 stjerner i Euro NCAP
16,7 km/l (benzin) - 23,3 km/l (diesel)
30.000 km serviceinterval
Fjernbetjent centrallås
El-betjente ruder foran
El-opvarmede forsæder

109.999

Clio New Basic 1.2 60 hk 3-ders .
Fås også med 1.2 16V 75 hk og 1,5 dCi 70 hk

BENDTSEN BILER A/S
HERNING SILKEBORG ESBJERG
WWW.BENDTSENBILER.DK

Moto Guzzi
- i kort form

Før første verdenskrig blev grundlaget for denne motorcykelvirksomhed lagt af piloterne Giovanni Ravelli og Giorgio Parodi og deres mekaniker og chauffør Carlo Guzzi. Giovanni Ravelli blev dræbt i kamp under krigen, men Guzzi og Parodi startede som aftalt firmaet i Mandello del Lario. Deres ven Ravelli, der blev
dræbt i krigen, valgte de 2 grundlæggere at hædre ved at vælge ørnemotivet som logo, idet det også blev anvendt af det italienske luftvåben.
Deres første prototype – konstrueret af Guzzi – blev bygget i 1920 – en avanceret maskine med navnet Normale.

Normale 1921. Fireventilet, encylindret med overliggende knastaksel.

En mere almindelig to-ventilet konstruktion blev senere sat i produktion. I en periode var Moto Guzzi en af de største italienske motorcykelfabrikker. I 1920 kom en konstruktion, der blev i produktion i længere tid end de fleste andre motorcykelmærker. Konstruktionen fra 1920 var så avanceret, at den sidste encylindrede Moto Guzzi fra 1976 havde samme boring og slaglængde som den oprindelige.
I 1928 kom Moto Guzzi med en 500 S model.

Moto Guzzi 500 S 1928. 498 ccm, encylindret med liggende cylinder, 18 hk., udvendigt svinghjul, tretrins håndgear, kædetræk, Girder forgaffel, stift bagstel.

S-modellen med sit stive bagstel og håndgearskifte blev en af de mest basale versioner. Det store udvendige svinghjul, med tilnavnet ”pålægsmaskinen”, var en berømt detalje på Moto Guzzis encylindrede 500 ccm maskiner indtil sent i 60'erne.
Som sagt var Moto Guzzi ikke bange for at holde fast ved gode ideer – deres encylindrede model med liggende cylinder var i produktion i over 50 år.

Efter anden verdenskrig kom Moto Guzzi i 1946 med en ny model Moto Guzzi Dondoline – Dondoline betyder gyngestol,
og i 1950 introduceredes Moto Guzzi Falcone

Moto Guzzi Dondoline 1946, encylindret, 498 ccm, 33 hk., Girder forgaffel, baghjul affjedret med en bagsvingarm med

fjedre placeret under motoren.
Moto Guzzi Falcone, 1950, encylindret, 498 ccm, 23 hk., teleskopforgaffel og bagsvingarm.

I 1967 kom en anden ny konstruktion i produktion, den blev grundlaget for fabrikkens modeller. Det var en V-twin-motor, der oprindeligt var tiltænkt en trehjulet militærjeep, men nu blev en succesrig motorcykelmotor.
Et ændret og dårligere salgsprogram, og firmaets grundlæggers tilbagetrækning bragte Moto Guzzi i en finansiel krise i 1964, samme år som Carlo Guzzi døde 75 år gammel. I februar 1967 blev Moto Guzzi solgt til Seimm.
Moto Guzzis første V 7 havde en motor på 704 ccm, men i 1969 blev maskinens slagvolumen øget til757 ccm, ligesom en række andre ændringer indførtes. Modellen fik navnet V 7 Special.

Moto Guzzi
- i kort form

Moto Guzzi V7 Special, 1970, tværstillet topventilet V-twin motor på 757 ccm, 40 hk.,

Moto Guzzis mest solgte model var i en lang periode California modellen, som i 1971 blev solgt som en model tilpasset det amerikanske marked.

I 1976 introduceredes et nyt stel, der gav V-twinn modellen bedre køreegenskaber.
De første 750 ccm sportsmodeller i 1976 blev fulgt af en lang række Le Mans modeller

Moto Guzzi 850 Le Mans Mk.1, 1976, 844 ccm, 71 hk.

I 1973 blev Moto Guzzi købt Alejandro De Tomaso, ”den argentinske Bil baron”.
Kilde: A-Z of Motorcykles, Den store Motorcykelbog og Moto Guzzis hjemmeside: www.motoguzzi.it/ HØ/19.09.07

FRØKJÆR
PAPIR & VIN

NØRREGADE 71
6700 ESBJERG
TLF. 75450899
FAX: 75452543
e-mail: fp@froekjaerpapir.dk

VI HAR ALT I
KONTORARTIKLER
&
VIN

Besøg os -
og vor vinkælder.

AUTO-PARTNER
VÆRKSTED

John Hoffmanns Autoservice
Darumvej 73
6700 Esbjerg
Tlf. 75126570, Fax. 75126579

Bilen han bare måtte eje

Af Kurt Sihm.

For snart længe siden, sad jeg på skolebænken i Aarhus ved siden af Poul Vibe Hebsgaard, som fortalte en ret interessant historie om sin bror Dennis Hebsgaard, som i en længere årrække arbejde hos Max Fodgaard i Skanderborg. Den historie kom jeg så til at tænke på og søgte så nogle informationer for at få den genopfri-sket. Det følgende er baseret på Dennis Hebsgaards søn, Thomas Hebsgaards engelske indlæg på Bugatti klubben hjemmeside: bugattirevue.com.

Bilen han bare måtte eje!

Dette er den fantastiske fortælling og genopbygning – ja egentlig genfødsel – af den tredje ældste Bugatti i verden. Denne gamle racerbil har overlevet - takket være en stædig amatørmekaniker - opmærksomheden af fanatiske engelske vintage bilkøbere - mange år tilbragt som en samling rusten skrotmetal, og efter restaurering en seriøst uheld under et løb i Danmark. Denne gamle juvel var i 2004 stadig i familiens eje, men modstræbende blev den sat til salg hos Christies i Paris. Tilsyneladende blev den ikke solgt på dette tidspunkt. På nettet var den før auktionen til salg for Euro 170.000 eller ca. Kr. 1.250.000.

I 1960 var Dennis netop tilbage til København med hovedet fuldt af idéer efter tre års arbejde i Canada. Til trods for det faktum, at han ikke tidligere havde vist interesse i veteranbiler, var hans svoger Preben Nielsen ret forbavset over Dennis' synlige besættelse af en speciel gammel bil. Lige siden han var dreng i Thy, havde Dennis været fascineret af en vidunderlig gammel maskine, som en lokal mekanikker, Jens Nielsen (som ikke var i familie med svogeren) havde brugt til løb i sin ungdom. Netop denne Bugatti – intet mindre.

I forbindelse med et familiebesøg I Thy havde Dennis kigget ind til Jens, hvor han blev mødt af et sørgeligt syn. Under en bunke rustne motorcykel- og bildele havde han set det berømte ovale radiator emblem – Bugatti. Og endnu værre, resten af bilen lå i stumper rund omkring på jorden.

Bilen han bare måtte eje

Jens var på dette tidspunkt en ældre herre, men han var stadig ikke interesseret i at sælge. Han havde planer om selv at restaurere bilen, og Dennis måtte køre retur til København sammen med sin drøm. Men lykken gudinde smilede til Dennis nogle få måneder senere, da Dennis' mor Visse i den lokale avis havde læst en annonce: På begæring af arvingerne efter afdøde Jens Nielsen vil ejendom og bygninger blive solgt på auktion i Thy Tirsdag den 14. kl. 14.00. Blandt effekterne var 30 stålbor, seks motorcykler, en slibesten, nogle akkumulatorer og en 1911 Bugatti – uden karosseri". Idet Visse Hebsgaard huskede sin søns passionerede interesse ringede hun til København, Og Dennis smigrede hende til at gå til auktionen på hans vegne og gav hende denne bredside med: " og kom ikke tilbage uden bilen".

Auktionen begyndte præcist kl. 14 under ledelse af den lokale advokat Jens Jacobsen, men mange i det forsamlede opløb indså ikke det faktum, at Bugattien var blevet solgt til Denni's mor, Visse Hebsgaard for kun 2800 kroner! Flere af de interesserede – blandt andet en advokat fra Danmarks Tekniske Museum og repræsentanter fra den engelske Bugatti Club – var blevet taget med bukserne nede, og de klagede bittert til auktionarius, at de ikke havde vist, at auktionen var startet før den var forbi. De havde ikke forstået auktionarius' stærke Thy accent og den lokale vane med at nikke et bud. Endnu et slag var tabt for byboer til de lokale bønder. Talrige artikler i den danske presse beskrev hændelsen: "Auktionarius gav byboer tørt på", "Eksperter spildte deres tur", "I stand til købe Bugatti fordi hun forstod den lokale dialekt", Til trods for vrede protester afviste auktionarius alle idéer om en unfair auktion: "Auktionen var annonceret i avisen og korrekt varsel var derfor givet. Jeg kan ikke forventes personligt at hilse på alle og annoncere min ankomst, sagde han til en journalist, som refererede historien for en af de nationale aviser, og han tilføjede, at han ikke forstod, hvad al den opstandelse gik ud på: "Bare på grund af en gammel Bugatti".

Men opstandelse var der bestemt. Før Visse Hebsgaard havde forladt auktionen var hun blevet tilbudt 20 gange prisen, hun lige havde betalt! Det var et under, at hun ikke slog til, som den fornuftige forretnings- kvinde hun var, og hun var fristet. Hun havde dog stadig Dennis' ord ringende i ørerne: "Kom ikke hjem uden den bil".

I november 1960 afhentede Dennis ruinerne af Bugattien i Hurup i Thy, og nu startede realisering af en frøm – en drøm som tog al familiens fritid de næste 17 år. Dennis var afdelingsleder i et større dansk ingeniør- firma, og hver dag, så snart han kom hjem, rullede han ærmerne op, stak slipset indenfor skjorten og kastede sig ud i restaurering af Bugattien. Normalt tog han sig ikke tid til at trække i arbejdstøj, og som den perfektionist han var undgik han snavse sin skjorte til. Bugattien var hans eneste interesse. Alting drejede sig om den gamle bil. Han brugte tusindevis af timer på restaurering og studier om det klassiske mærke. Han tre sønner var der næsten altid for at give en hånd med, og hans ældste søn Thomas husker: Selv vores ferier drejede sig om bilen. Når vores kammerater var ude for at svømme eller slappe af, hastede vi rundt fra det ene tekniske museum til det næste for at lære om Bugatti og hans biler. Ikke underligt at to af de tre sønner nu er mekanikere af profession.

Da Dennis startede arbejdet på bilen, var der kun et chassis, en radiator og ti papkartonner fuld af skrammel. Som elektroingeniør var han bestemt en nybegynder i klassisk bilrestaurering, og han vidste utrolig lidt om biler i almindelighed og om Bugatti i særdeleshed, men hvad han manglede i teoretisk viden og erfaring, kompenserede han for med et praktisk håndelag og en beslutsomhed som ikke kunne fornægtes.

For eksempel: Da han første gang samlede bilen, rengjorde han ingen af delene, for det fastsiddende snavs på alle delene gav ham en grundlæggende idé om, hvad der skulle monteres hvor.

Gennem de kommende år satte han seks gange sin hustru og sønner af ved sin mor i Aarhus, og sammen med sin fætter Preben på slæb drog han til den afdøde Jens Nielsens gård i Hurup for at gennemgå tre tons rustne stumper, møtrikker og bolte og andre gad vide hvad stumper, idet de prøvede at løse det gigantiske puslespil, som skulle blive den elskede Bugatti. Og hver gang fandt de flere og manglende dele, som Dennis og hans drenge kæmpede med indtil det hele passede.

Bilen han bare måtte eje

Hundrede af dele hængte i ståltråd fra loftet i Dennis' kælder indtil kun to dele manglede at blive fundet. En lille del af en pedal og et tændrør. Giv op – aldrig – ikke Dennis. Så endnu engang parkerede han børnene i Aarhus, og igen tog han og Preben den lange vej til Hurup og pløjede langsomt gennem bjergene af rusten skrammel under megen protest fra hans søgende partner. I den kolde og våde danske vinter vendte de alle dele i deres hænder. Søgende – søgende – Dennis ville ikke give op. Det var alt eller intet. Han var besluttet på at finde hele bilen. Delen til pedalen dukkede ret hurtigt op, men tændrøret var ingen steder at finde. Våde, kolde, trætte og meget skuffede satte de sig ind i bilen for at køre til Aarhus. Ret hurtig efter stoppede de på naturens vegne i ly af en roekule. En gammel traktor hostede forbi, og Dennis råbte: "der", idet han knappede sin kedeldragt. "Det er der". Han og en forvirret Preben sprang ind i bilen og indhentede hurtigt den ældgamle traktor. Der var ingen tvivl. Traktorens sekskantede tændrør var fra en Bugatti. Jo, sagde bondemanden, han havde købt tændrøret af Jens Nielsen, og nej, han ville ikke have det mindste imod at bytte tændrøret for et splinternyt et. Så til slut fandt Dennis den sidste del til puslespillet, og genfødslen af den ædle 1911 Bugatti racerbil kunne begynde for alvor.

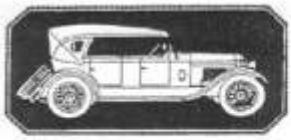
I alt tog det Dennis seks år at færdiggøre rekonstruktionen og restaureringen af bilen. Først samlede han det hele – alle dele blev registreret, nummereret og beskrevet i detaljer. Så blev alle dele adskilt, renset, poleret, olieret, malet og samlet endnu engang. Til sidst en lørdag i juni 1966 var den klar – kl. 15.51. Dennis drejede startsvinget, og for første gang i 35 år startede den tredje ældste Bugatti i verden og spandt som en kat.

I 1967 flyttede Hebsgaard familien til Skanderborg og over de næste 11 år høstede de den ene præmie efter den anden hjem til den allerede overfyldte samling. Det var som om de vandt en præmie ved alle de træf, de deltog i. Og så – den 23. juli 1977 på Jyllandsringen Dennis' liv med hans racer Bugatti, som havde været i fokus i så mange år, ændrede sig dramatisk og for altid.

Nogle af de mest flotte og spektakulære vintage biler i Europa var samlet for en weekend racer nostalgi. Vejret var fint og et stor og entusiastisk publikum nød synet og lyden af alle de forsamlede ædle biler. Træffet blev dækket at TV og Dennis havde netop afsluttet et par omgange med en TV rapporter. TV staben ønskede en optagelse af Dennis og hans hustru Jytte på en æresrunde. Tragisk nok gik tingene helt galt. Affjedring på et forhjul kollapsede i midten af et sving og bilen rullede. Jytte Hebsgaard blev kastet fri, men Dennis kom under bilen. Begge overlevede. Jytte med kun små skrammer, men Dennis var så slemt tilredt, at hans venstre side af ansigtet var permanent lammet.

Dennis blev aldrig sig selv igen efter ulykken. Han elskede stadig sin Bugatti og arbejdede i hundredvis af timer på at restaurere den til tidligere skønhed. Han ofrede endda nogle af sine præmier vundet gennem årene, idet han smeltede dem for at reparere de originale messing forlygter, som blev smadret, da bilen forulykkede. Men Dennis' racer tid var ovre. Faktisk kørte han næsten ikke bilen igen.

Dennis Hebsgaard døde i 1990 og hans tre sønner arvede bilen i fællesskab. Nu er det dem, der som deres far, kører og vedligeholder Bugattien, mens deres børn leger på værkstedet.

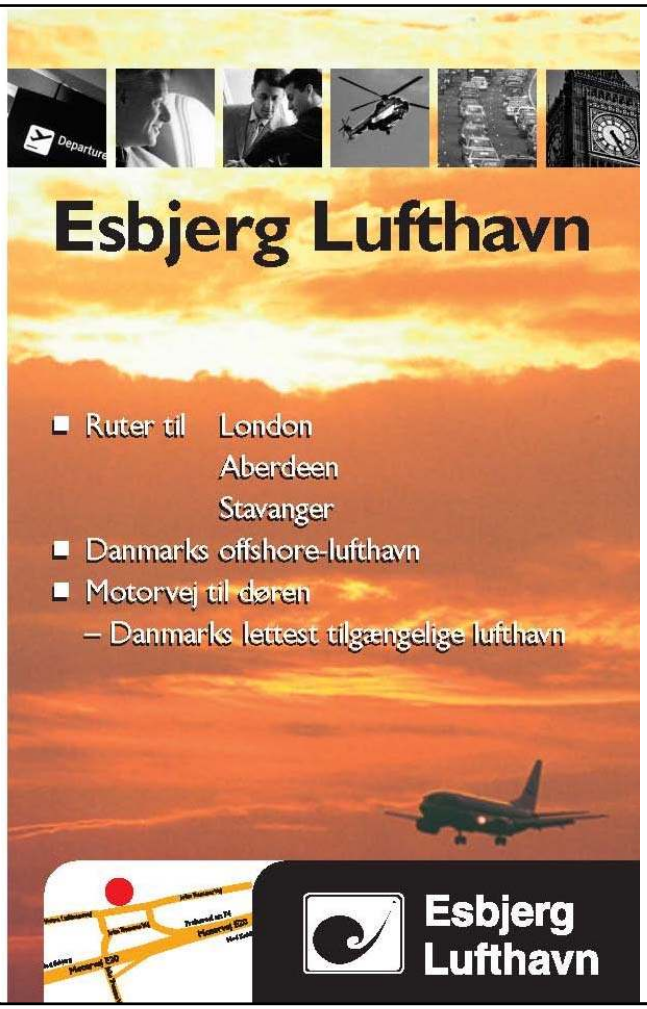


Bøger OM VETERANBILER OG - VETERANMOTORCYKLER

- Reparationshåndbøger
- Instruktionsbøger
- Direkte Import fra USA,
- England og Tyskland

Har du problemer, så kontakt:
Kørsters Motorboghandel, Østergade 9, 8900 Randers, Denmark
Tlf. 86426613, fax. 86420813.
Postgiro: 1-646-5259. Momsreg. (VAT): DK 72272528.
E-mail: kosters_motorboghandel@post.tele.dk eller www.kosters.dk

DANMARKS STØRSTE UDVALG – OGSÅ TIL MODERNE KØRETØJER.



Servicering af trailere - så
- Renovering
- Reparation
- Ændring
- Etc.

HL
SERVICECENTER A/S
Ravnevej 1, P.O. BOX 2113
DK. 6705 Esbjerg Ø, telefon 75 45 29 00
Biltlf. 40 33 26 80 . Fax 75 45 29 25
E-mail:om@hl-sc.dk

Vestjydsk
Bogføringsbureau
Registreret Revisionsanpartsselskab

Velkommen til -

Eventkokken og Guldager Forsamlingshus
Ved Tanja og Thomas Lillerøj

- Diner Transportable
- Festmiddage / Familiefester
- Helaftensarrangementer

Kontakt os på Guldagervej 72
eller tlf. 75460668 / 28441503
www.eventkokken.dk

Alt i autoreparation
- Støddæmper- og bremseekspert
- Syn af biler til fast pris
- Alt i moderne testudstyr

Bruno's Autoservice ApS
Service på alle bilmærker
Guldager Byvej 44 b • Tlf. 75 46 00 11 • fax 75 46 08 11

Verdens smukkeste svensker

”Så bliver en bil ikke smukkere, når det samtidig skal være en svensk. P 1800 er den smukkeste bil, der nogensinde har forladt en svensk bilfabrik. En bil så elegant, at det gør ondt dybt ind i nationalfølelsen, at en svensker har lavet noget så fortryllende, mens danskernes bedste bud på en bil er en el-dreven plastic-gokart med samme radius som en rørig pensionist ved roret af sit gangstativ”, skriver Henrik Dreboldt i JydskeVestkystens ”Kør Godt” den 29. september 2007.
Historien om P 1800 sportsvognen begynder i USA sidst i 50'erne, hvor den daværende Volvo-chef bed mærke i, hvordan Chevrolets nye Corvette havde trukket hele mærket op i USA, og han ønskede en sportsvogn, der kunne gøre det samme for Volvo.
Første forsøg blev en ikke videre heldig glasfibermodel med 70 hk og navnet P 1900.

Volvo P 1900. I 1956-1957 blev der produceret 67 stk. af denne model

Efter lidt svensk dans på stedet lagde Volvo sig fast på en prototype til sin nye sportsvogn – P 1800. På den internationale biludstilling i Bruxelles i januar 1960 præsenterede Volvo deres helt nye vogn P 1800.

Volvo P 1800. I årene 1961-1972 blev der produceret 39.406 stk. af denne model

Volvo havde imidlertid ikke kapacitet til at bygge bilen i Sverige, så derfor startede jagten på en fabrik, der kunne påtage sig opgaven med at producere bilen. En aftale kommer i stand med Jensen bilfabrikken i Storbritannien, hvor bilen skulle samles, mens karossen skulle laves hos Linwood i Skotland. I maj 1961 trillede den første P 1800 ud fra fabrikken. En formfuldendt GT med Volvos nyeste B 18-motor, der var forsynet med dobbeltkarburatorer og en ydelse på 100 hk ved 5500 omdr./min..

Kvalitetsproblemer.
Britisk automobilhåndværk i 1960'erne kan der siges meget om – men ikke meget godt! Dette årti blev begyndelsen til enden for britisk automobilindustri, herunder også Volvos underleverandør Jensen-biler.
Kvaliteten på de første 6000 producerede P 1800 var så ringe, at Volvo i 1963 besluttede at flytte produktionen til Sverige.
Motoren fik ved samme lejlighed 8 hk ekstra, og bilen fik et S efter P 1800 – for made in Sweden.
I 1965 forsvinder bogstavet P fra bilens navn, og den hedder nu 1800 S. I 1966 får motoren igen en tand mere, så den ydede 115 hk. Forbedringerne kom nu løbende, og i 1969 blev Volvos toliters B 20 motor monteret i bilen. Bilen ydede nu 118 hk og havde som noget nyt to-kreds bremsesystem.
I slutningen af 1969 kom en opdateret B 20 E motor på 130 hk under hjelmen, og bilen blev omdøbt til 1800 E.
10 år senere sker der igen ændringer, idet der kommer en forbløffende vellykket 1800 ES – en sportsvogn blandet med en stationcar. Den blev sat i produktion sideløbende med 1800 E modellen.

Volvo P 1800 ES. Produceret ialt 8.077 stk..

1800 ES har samme front som 1800 E modellen, men med stationscars taglinie og store bagklap i glas er den mere rummelig og praktisk end 1800 E modellen.

Volvo P 1800 ES. Produceret ialt 8.077 stk..Tiden var dog løbet fra Volvos charmerende sportsvogn, og den 27. juni 1973 trillede den sidste af næsten 48.000 producerede Volvo 1800'ere af samlebåndet.
Selv i dag charmerer 1800'eren mange bilentusiaster med den smukke front med bl.a. hajgabet, de kække halefinner, m.m..
Men også interiøret fremstår elegant og medvirker til en formfuldendt designcocktail af dimensioner.

Verdens smukkeste svensker

Amerikaneren Irv Gordon er blevet noteret i Guiness Rekordbog i 1998 for i sin Volvo 1800 S fra 1966 at have kørt 2.000.000 miles – godt 3,2 mill. km, så det borger for bilens tekniske kvalitet, hvis man lige ser bort fra de tvivlsomme britisk producerede eksemplarer.

Er du fristet?

Som Volvo kører gennem et langt liv, kan man selvfølgelig godt tænke sig at blive ejer af en P 1800, men indtil nu er det kun blevet ved drømmen. En bil med 40 år på bagen er selvfølgelig ikke fejlfri, og man skal huske på, at de første 6000 biler, der blev produceret hos Jensen i England fra 1961 til 1963, ikke har samme kvalitet som de svensk producerede.

Dog er de biler, der har overlevet til i dag, nok blevet hovedrenoveret mindst en gang, så der findes ganske givet acceptable eksemplarer blandt disse årgange. Men det er værd at erindre sig at fra 1964 får bilen 108 hk og i 1965 - 115 hk.

Fra 1969 får bilerne mere power med B 20 motoren på 118 hk og fra 1970 130 hk for i de sidste år frem til 1973 at nå op at yde 135 hk.

Tjek før køb.

Finder man en P 1800, der virker interessant, bør man gennemgå karosseriet grundigt inden et eventuelt køb. Rust kan være et problem, især hvis man skal udskifte pladedele og ruder, idet begge dele er vanskelige at finde. Motor og gearkasse er utroligt pålidelige, hvis olie og tændrør skiftes jævnligt. Sliddele i reservedele er rimelige at finde og betale, da mange af disse passer sammen med Amazonen, der også findes i stort tal på vejene.

Prisen for en "træt" model ligger fra omkring 60.000 kr., mens en P 1800 fuldt istandsat koster mellem 130.000 og 150.000 kr.

Kilde: JydskeVestkystens "Kør godt",Sport Cars, m.m. HØ/oktober 2007.

MOR'S BIKE'S
v/ Anne Grethe Corvinus
Gl. Landevej 16, Lindved, 7100 Vejle.
Tlf. 4575851681, Fax. 4575851564.
mors.bikes@mail.tele.dk - www.mors-bikes.dk

For at følge med udviklingen er vi begyndt at importere italienske motorcykler såsom Ducati, og Laverda. Men det er – og vil altid være – de klassiske, engelske motorcykler – eks. Triumph, BSA, Norton, Velocette, Vincent, Ariel, Royal Enfield – som udgør størstedelen af vort program. Vi skaffer alt i reservedele. Vi udfører alle former for reparation, renovering og servicering af engelske/italienske motorcykler,

Vi gir dig den tid – og service – du har behov for!

KPMG
Havnegade 33,6701 Esbjerg
Tlf.7911 5200 Fax.7929 3030
www.kpmg.dk

VALLØ
HÅR PLEJE
- NÅR HÅR ER HOVEDSAGEN
STOREGADE 60
TLF. 75 18 03 33
DAME- OG HERREFRISØR V/LENA VALLØ

Firmaet GLAS

16 år er for lidt til, at man i automobilindustrien kan kalde en virksomhed traditionsrig, men for GLAS var en sådan tidsramme nok til at skabe en interessant automobilhistorie.

Historien om GLAS firmaet starter med en landbrugs-maskinfabrik, der blev grundlagt i 1883. Navnet på dette familieforetagendes produkter var Isari, og firmaets hjemsted var i Niederbayern.
Overvejelser omkring nye afsætningsmarkeder opstod på usædvanlig vis under en landbrugsmaskinudstilling i Modena, Italien efter den anden verdenskrig. På udstillingen bemærkede junior chef Andreas Glas den succes italienske Vespascooter havde, og han fornemmede, at dette boom kunne opnås i efterkrigs-Tyskland.
Tilbage i Dingolfing påbegyndte han straks udviklingen af en scooter og fremstillingen af den første prototype, og i juli 1951 påbegyndtes seriefremstillingen af en GLAS scooter med en 125 ccm Ilo-totaktsmotor med tre gear. Navnet på scooteren blev Goggo – det samme som kælenavnet på familien Glas'es yngste medlem.

Goggo havde en akselafstand på 1352 mm, og passage-rens vægt lå et stykke foran bagakslen. Gearskiftet var præcist med en dobbeltpedal

I starten gik afsætningen godt, men med stigende velstand begyndte tyskerne at udskifte det to-hjulede køretøj med små biler, og derfor besluttede GLAS i 1955 at starte en produktion af små biler.

Den første lille bil – Goggomobil 250. Motoren var en 2 cylindret twinmotor med et slagvolumen på 247 ccm., senere øget til 296 ccm og 395 ccm med ydelser på 13,5 hk / 15 hk og 20 hk. Motoren var placeret bag bagsæde. Fra 1955 til 1969 produceredes i alt 214.198 stk. af modellen.

Goggomobil fremstilledes også i et sportsligt design som coupe model. Frontgrillen var dekoration, idet motoren var anbragt bag i bilen.

I 1959 introducerede GLAS en stor Goggomobil under navnet Glas-Isar 600 og 700, men størrelsen tilfredsstillede ikke GLAS, så i 1961 introduceredes en større bil – Glas 1004, og af denne model blev der i årene 1961 – 1967 produceret 9.346 stk..

Glas 1004 med motorstørrelser på 992 ccm/1189 ccm, og tilsvarende effekter på 42 hk/64 hk.

I årene 1964 – 1967 blev Glas 1300 GT/1700 GT produce- ret i et antal af 3.760 stk./1.802 stk.. Glas 1300 GT havde en motor med 85 hk og 1700 GT modellen 105 hk.
Glas ønskede at tage konkurrencen op med BMW og Mercedes, og til det formål designede det italienske firma Frua en større bil, der blev udstyret med en 8 cylindret motor.

Firmaet GLAS

Glas V8, der i årene1966 - 1968 blev produceret i et antal af 371 stk. Motoren var på 2.580 ccm, og var 2 sammenbyggede 1.300 cylinderblokke. Effekten var 150 hk.

GLAS firmaet havde hele tiden haft succes, så længe de producerede de små biler, der blev solgt i tusindvis, men da ambitionerne fik firmaet ind på andre markedsområder, begyndte det at gå skidt for firmaet.
I 1966 overtog BMW firmaet GLAS, og fortsatte med at fremstille Glas 1300 GT, Glas 1700 GT og Glas V8 indtil 1968, men med BMW motorer og under navnene BMW 1300 GT, BMW 1700 GT og BMW 3000.
Hermed slutter denne hurtige gennemgang af 16 oplevelsesrige år, hvor det lykkedes GLAS at skrive automobilhistorie. De tekniske ydelser var bemærkelsesværdige og produkterne overbevisende. Dette profiterer i dag alle, der i dag holder historien levende ved at være ejer af et 2 eller 4 hjulet Glaskøretøj og derved er med til at bibeholde erindringen om et fantastisk mærke.

Lad os tage afsked med billedet af en virkelig perle fra firmaets produktprogram: **Glas 1300 GT/1700 GT** senere ved BMW's overtagelse af firmaet omdøbt til: **BMW 1300 GT / 1700 GT.**

Kilde: Die Hans GLAS Gmbh's Geschichte udgivet af GLAS Automobil Club International e.V./ bogen Saloon Cars 1945 – 1975/ HØ. 29.10.07.

Modelhistorie
Bugatti

Af Rupert Banner, Christies UK – oversat.

Tekniske detaljer:

Bugatti type 15 år 1912 Chassis nr. 446 Motor nr. 88
Fire cylinder, topventilet, 1327cm^3, 15 hk ved 2,500rpm
Fire trins gearkasse Affjedring: For og bag - enkelt-elliptiske bladfjedre Bremser: To hjuls tromlebremser bag Styring i højre side To sædet sportsvogn
Hvid med sort indtræk

Model historie
Bugattis første produktionsbil - introduceret i 1910 - bliver ofte benævnt type 13, skønt samtidig litteratur bekræfter fem varianter af fire cylindre biler med otte ventiler fra den periode. Den adskillende egenskab var aksleafstanden, idet type 13 var 2 meter, og to andre modeller var 2,4 meter. Type 15 var 2,55 meter. Type 17 var også på listen. De sidste to biler havde dobbelt bagfjedre og kørte på store 400 x 85 mm dæk. Det var ikke før det følgende år omvendte kvart-eliptiske fjedre, der blev synonym med mærket, fremkom på de opdaterede type 15 og 17 modeller.

Bilerne var forholdsvisse lette konstruktioner - selv for den tid - og Bugatti foretrak brugen af de fineste materialer. Kombineret med hans ekseptionelle konstruktions kunnen fik disse biler ydelse, som var ude af proportion med deres størrelse. Bilerne fik favorabel presseomtale – ikke mindst af W.F. Bradley i The Motor in November 1910, hvor han kommenterer: ”som en brugsbil forekommer Bugatti ideel for landeveje. Den er ligeså hurtig som enhver af de større biler, og i trafik er den hurtigere på grund af håndterligheden”. ”Producenten garanterer, at den lille Bugatti kan opretholde 60 miles i timen, en påstand som syntes vel funderet”. De otte ventilede biler blev straks sendt ud I forskellige løb, og resultaterne blev stolt præsenteret I salgskataloger. Tidligste succeser var første pladser ved La Sarthe 4 og 5 juni 1911.

Produktionen af disse Bugatti'er løb fra 1910 til udbruddet af krigen i 1914 og androg over 300 biler. Den foresatte efter krigen i et år efter 1919, og det bragte den samlede produktion på 435.

Chassisnumrene begyndte med 361, hvilket gjorde den ovenfor omtalte bil til nr. 86, der blev bygget. Der er mindre end 20 overlevende eksempler af modellen: Chassis 365 som står på Science and Technical Museum i Prag; chassis 366 ses på National Motor Museum Beaulieu; 424 menes at være i Australien; og 442 er i

Frankrig.

Specifik historie om bilen
Bugatti historikeren David Sewell har bekræftet, at chassis nr. 446 monteret med motor nummer 88 blev leveret fra Bugatti's Molsheim fabrik 25. maj 1912 som et kørende chassis til Hr. Hasskerl fra Strasbourg. Han var firmaets agent for hele Tyskland. Bilen kom videre til Luxus Automobil Gesellschaft i Munchen for at blive solgt til Greve von Seilern, som tilsyneladende aldrig fik den leveret, for den 6. september 1912 blev den leveret til Lammel, en lokal agent eller værksted i Chemnitz i det gamle østtyskland. Til sidst blev den solgt til den føste egentlig ejer – en Hr. Kresse.

I perioden 1912 – 1919 er ejerskabet ikke kendt, men undersøgelser foretaget af Hebsgaard familien har sporet bilens danske oprindelse tilbage til 1919.

Bilen vides derefter at gennem tre danske ejere: Peter Sand i Herning, Victor Hanke i Vestervig og Jens Nielsen i Hurup. Nielsen menes at hav købt bilen i 1935. Endvidere menes det, at bilen mens den var ejet af Nielsen blev ombygget, og det var nok kun en kosmetisk revision, der var almindelig praksis i den periode for et antal mærker. For chassis nr. 446 inkluderede dette arbejde montage af en skærm for radiatoren, som skulle få den til at ligne en mere moderne Bugatti. Også tidssvarende karrosseri arbejde blev udført.

Siden sidst i 50'erne lå bilen i adskilt stand, idet Nielsen havde til hensigt at restaurere bilen, men han fik det aldrig gjort. Den nuværende ejers far opsøgte Nielsen og forsøgte at købe bilen ved flere lejligheder, men han blev altid afvist. Imidlertid blev en offentlig auktion muligheden, da Nielsen døde. Lokal notater oplyser, at auktionen blev afholdt på en særlig vanskelig lokal dialekt ”thybosk” , som forvirrede alle de potentielle internationale og institutionelle investorer, og før de blev opmærksom på, at auktionen var begyndt, var bilen allerede solgt til en lokal auktionsdeltager.

Efter købet blev restaureringen påbegyndt. Omhyggelig samling af alle dele gjorde det klart, at der var mange manglende dele, og provokerede mange ture tilbage til Nielsens hus. Historien om disse besøg er interessant løsning. Fantastisk nok blev et tændrør fra den rigtige periode fundet monteret i en landbrugstraktor. Bondemanden havde købt det af Nielsen mange år tidligere.

I juni 1966 var bilen igen på vejene og er forblevet I aktiv brug siden da.

Ved inspektion ser Bugattien original ud og er op til

fabriksspecifikationerne. Bilen har bevaret den originale motor nummer 88, som er stemplet forskellige steder på motorkomponenterne. Yderligere er chassiset, akslerne, gearkassen, styrehuset helt tydeligt de originale dele ligesom vandpumpen og smøresystemet. Selv hjulene har det originale 1912 mønster. Radiatoren er I bemærkelsesværdig god kosmetisk stand, selvom den har en mindre utæthed og stadig bærer det originale fabrikant mærke; Automobil Kühler 'PATENT' Dr Zimmermann fabrik Ludwigshafen am Rhein.

KØB-SALG-BYTTE
Modelhistorie
Bugatti

Sælges:

Velo Solex 3800, med tank - i model.
Julegaven til manden der har alt.
tlf. 75 13852 email:norgesgade@esenet.dk

Det sparsomme karosseri er konstrueret i perioden letvægt stil med bagmonteret brændstoftank bag hvilken reservehjulet er monteret. Det ukomplicerede instrumentbord bærer stolt dets originale chassis plade, og ved siden af er drypsmøresystemet og et moderne manometer monteret.

Mekanisk set er bilen brugbar stand og ved en nylig inspektion sprang den prompte i gang. Ved en kort prøvetur kunne den hurtig overbevise forfatteren om dens kapable ydeevne så vel som en forbavsende komfortabel kørsel.

Skulle du nu have fået lyst til at dykke længere ned I emnet Bugatti, er det oplagt at besøge Cité de l'Automobile i Mulhouse, Alsace, Frankrig. Museet hedder også The Schlumph Collection. Det ligger i Mulhouse i den sydligste spids af Alsace, hvor Tyskland, Frankrig og Schweiz mødes, så næste gang du er på rejse sydpå, kan det anbefales at afsætte en ekstra dag til et besøg.

Her kan bla. denne formidable Bugatti Royale ses

Vil du træffe veteraner?
Så skulle du måske overveje et medlemskab i
Vestjysk Motorveteran Klub!
Stedet hvor du under hyggelige former
- møder veterankørere - som du udveksler erfaringer med
- oplever ture, løb, træf, o.m.m.

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler årgang 1900 - 1950

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
50.000 kr.	538 kr.
100.000 kr.	767 kr.
150.000 kr.	892 kr.
200.000 kr.	970 kr.
250.000 kr.	1.164 kr.
300.000 kr.	1.287 kr.

Vintage biler årgang 1951 - 1972

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
50.000 kr.	598 kr.
100.000 kr.	852 kr.
150.000 kr.	991 kr.
200.000 kr.	1.078 kr.
250.000 kr.	1.293 kr.
300.000 kr.	1.430 kr.

Klassiske biler årgang 1973 - 1982

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
25.000 kr.	1.585 kr.
50.000 kr.	2.021 kr.
100.000 kr.	2.284 kr.
150.000 kr.	2.700 kr.
200.000 kr.	3.102 kr.
250.000 kr.	3.570 kr.
300.000 kr.	4.061 kr.

Helårlige præmier for 2007

Veteran Forsikringsklubben

Vestjysk Motorveteran Klub
Ved Lars Nørgård
Ravnsbjergparken 16, 6710 Esbjerg
Tlf. 2944 9908 (man. og tors. 16-18)
E-mail: Forsikring@vmklub.dk

Veteranmotorcykler årgang 1900 - 1972

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
50.000 kr.	512 kr.
100.000 kr.	697 kr.
150.000 kr.	973 kr.

Klassiske motorcykler årgang 1973 - 1982

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
25.000 kr.	1.236 kr.
50.000 kr.	1.513 kr.
75.000 kr.	2.066 kr.

Vinterkørsel

* I perioden 15. marts til 15. november er der normal dækning for ansvars- og kasko-skader.
I perioden 16. november til 14. marts er dækningen begrænset til skader som følge af brand, tyveri, hærværk og nedstyrtende genstande.
Hvis du ønsker at køre om vinteren, bliver det lidt dyrere. Se mere på Runas hjemmeside - www.runa.dk - eller rekvirer en brochure.

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske campingvogne samt Falck-abonnement. Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes privatforsikringer i RUNA til fordelagtige priser. Ring til Vestjysk Motorveteran Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer.

Denne annonce erstatter ikke forsikringsvilkårene. Der tages forbehold for trykfejl og præmieregulering. Alle præmier er baseret på helårlig indbetaling.

EKSTRAUDSTYR ER STANDARD. DEN HELT NYE VOLVO S80. FRA KR. 549.599,- excl. lev. kr. 5.350,-

Den helt *nye* Volvo S80 forener glæden ved at være undervejs med et smukt design og kraftige turbomotorer. Den fås med en lang række nyskabelser inden for sikkerhed og komfort. F.eks. 200 hk turbomotor med sekstrins gearkasse, alt i aktiv og passiv sikkerhed, fuldautomatisk klimaanlæg med pollenfilter og performance lydanlæg for blot at nævne et par ting. Og selv i grundversionen bliver rejsen hurtigt til selve målet bag rattet i den helt nye Volvo S80. Kom ned til os og start din egen rejse med Volvo. Læs mere på www.s80.dk

Volvo S80 motorprogram spænder fra 163-315 hk. Ved blandet kørsel er brændstofforbruget fra 8,4-15,9 km/l og CO_2 udslippet fra 167-284 g/km. Biler er vist med ekstraudstyr. Adaptive Cruise Control fås som tilbehør til 3,2, D5 og V8 motorer (pris kr. 44.995,-).

BENDTSEN BILER A/S VOLVO
WWW.BENDTSENBILER.DK
HERNING Viborgvej 103-107 - 7400 Herning - 96 26 62 00
SILKEBORG Nørremarken 2 - 8600 Silkeborg - 86 82 59 00
ESBJERG Storegade 246 - 6705 Esbjerg Ø - 76 12 56 00

POST B
PP DANMARK

Vestjysk Motorveteran
Harry Ørsted
Golfvej 56
6715 Esbjerg N.

OriginalereservedelefraMercedes-Benz.

Hvornåreren Mercedes en Mercedes?

Hel edeneral ids a afdelene. ager anendel dellerndrer dengårde dover el eden. enn Mercedes-Benzer selvden inds es r e es e å r dsog vrs.Ogen veroriginal reservedel olderdesa e e va li e snor er. ård n ar e al for Mercedes vali e ogsi er ed vor forsåi e evaredenveda r ge originalereservedele. åer ilen

- s adigenMercedes-Benznård s al slgedenigen. åvrforn f igns e
- gangd s als if edele ådin Mercedes. e os eri ee s ra. vr i od.

Mercedes-Benz

Bent Pedersen as

oregade s erg Mandag-fredag l. - . . ndag - . lf.

www.bent-pedersen.dk