507 BMWS FØRSTE ETTERKRIGSSPORTSBIL

BMW feiret store triumfer med sin sportslige 328 før 2. Verdenskrig, men det skulle gå ti år etter freden før de igjen kom med en virkelig sportsbil. Men da ble det til gjengjeld en av de vakreste toseterne som hadde sett dagens lys, signert en USA-basert tysk adelig industridesigner, Albrecht Graf Goertz. De vakre linjene ga imidlertid ikke salg som forventet, og etter 251 biler var det slutt i 1959. Men det gjør den jo ikke mindre ettertraktet i dag. Carburettis fotograf Rune Baashus har hatt et eksklusivt møte med et av de 39 solgte eksemplarene i USA – Erwin "Bud" Lyons 1959-modell.

Foto Rune Baashus / **Tekst** Ivar Engerud

Sportsbilsatsingens regi – Max Hoffman

BMW hadde bare kommet med én ny bil etter krigen, da de lanserte sin nye lettvekts V8 motor på Genève-utstillingen i 1954. Den skulle tjene som supplement til den allerede gamle førkrigssekseren som fortsatt ble brukt i 501 Salon, som fremdeles hentet utseendet fra førkrigsmodellene. Det var tid for forandring!

Firmaets ledelse hadde en toseters sportsbil i tankene som et flaggskip i den nye satsingen. En bil som kunne skape en moderne image for merket fra München. Den amerikanske BMW-importøren Max Hoffman hadde bygd opp sitt imperium i New York som importør av europeiske merker, med spesiell kunnskap om sportsbiler. Han hadde allerede hatt suksess med engelske og italienske merker, og nå var tiden moden for de tyske produsentene. Han kunne love suksess: Navnet var der og markedet ekspanderte – det eneste som manglet var Bilen.

Da BMW responderte positivt på Hoffmans ønske om en sportsbil, hadde han sågar forslag på hvem som skulle stå for utformingen av bilen – den USA-baserte industridesigneren Albrecht Graf Goertz. Den aristokratiske designeren var av tysk adelig herkomst, og han hadde etablert seg i USA i teamet hos Raymond Loewy. Her hadde han blitt god venn av Hoffman, som foreslo at Goertz skulle lage noen skisser på en vakker toseters sportsbil. Som sagt så gjort, og tegningene ble sendt til BMW. Det var nok til å overbevise ledelsen om at han var den rette til oppgaven. Bilen skulle få betegnelsen 507. Ikke nok med det, han fikk også i oppdrag å utvikle en fireseters luksuscoupé og cabriolet, 503, parallelt! Prosessen med å sette bort designen var høyst uortodoks, men så var også Hoffman en høyst uvanlig importør og forhandler. Han hadde gjort deler av den samme øvelsen for Mercedes-Benz-ledelsen for å få 300SL-prosjektet fra racebil til salgbar sportsbil.

Ernst Loof var leder for utviklingsavdelingen i BMW, som holdt til på Nürburgring på den tiden. Han var mildt sagt sur på ledelsen i München som hadde gitt designoppdraget for den nye sportsbilen til en totalt utenforstående. For å gi Loof og hans team muligheten til å vise hva de var gode for, fikk de chassis nummer 70,001. De jobbet hardt for å kuppe prosessen

og utviklet sitt forslag raskere enn Goertz. Bilen ble vist på en utstilling i Bad Neuenahr samme høst, hvor den sågar vant gullmedalje. Men han greide ikke å overbevise BMW-ledelsen om designen, så oppdraget gikk til Goertz som planlagt. Hoffman hadde også sin klare mening om Loofs forslag da det ble presentert i 1954: "Den vil aldri selge!" Deretter var det aldri noe mer snakk om Loof i denne sammenheng.

USA-lansering

Max Hoffman hadde hele regien over BMWs sportsbilsatsing, som var kraftig innrettet mot det amerikanske markedet. Introduksjonen var derfor ikke lagt til et av de store bilshowene. I stedet ble den lansert under en eksklusiv visning på Waldorf-Astoria Hotell i New York i juli 1955, før den ble vist sammen med 503 på Frankfurt Auto Show samme høst. Samtidig debuterte også BMW Isetta.

Et entusiastisk publikum applauderte den sensasjonelt vakre designen som Goertz hadde gitt den nye sportsbilen. Linjene var muskuløse og aggressive, men samtidig meget harmoniske. De nydelige salgsbrosjyrene for produksjonsmodellen kunne love en topphastighet på 220 km/t fra den 3,2 liters V8'eren på 150 hk.

I 1956 var den klar for et kresent marked på begge sider av Atlanteren, sammen med en annen konkurrent fra Tyskland: Mercedes-Benz 300SL. Max Hoffman var fortsatt entusiastisk til bilen, men ikke til den endelige prisen ved salgsstart. Han hadde håpet på en pris omkring 12.000 DM, men produksjonskostnadene gikk ut over alle rammer, slik at BMW måtte ha 26.500 DM, pluss 1.500 DM ekstra om du skulle ha med hardtop. Den kostet dermed mer enn dobbelt så mye som en Jaguar XK140, og sågar mer enn en Aston Martin.

For kunder som Elvis Presley, Prince Rainier av Monaco, Aga Kahn eller kongen av Grekenland spilte selvsagt ikke disse forskjellene noen rolle, men for BMW betydde det at den ble for dyr for store deler av målgruppen. Kun 45 biler ble levert første året, og selv om det skjedde flere detaljforandringer i 1957 og 1958, løftet ikke salget vesentlig. Heller ikke 503 solgte som forventet, kun 412 biler ble produsert av den før produksjonen ble

Slutten

I 1959 var det korte 507-eventyret allerede på hell med bare 251 produserte biler, hvorav kun 39 hadde gått til det som skulle være det store markedet: USA. En av de siste av disse er Erwin "Bud" Lyons 1959-modell som vi viser her. Den har vært i USA hele sin levetid, og fikk en velfortjent restaurering hos Paul Russell i 2002-2003.

Paul er en av verdens ledende eksperter på 300SL, og når vi ber ham sammenligne de to tyske sportsbilene fra siste halvdel av 1950-tallet er han klar: "Kjøreopplevelsene er forskjellige, men behagelige. 507 virker mer som en Touring Cruiser og mindre som en sportsbil. Motoren gir en nydelig, myk V8-romling inntil du trykker gassen og lar turtallet gå mot toppen og den gir fra seg et kraftigere bjeff. Lyden av en 300SL er hardere. Akselerasjonen er mer enn kraftig nok, men uten å imponere. Hovedfordelen med 507V8'eren er det høye dreiemomentet over et bredt turtall med tilhørende fleksibilitet. Torsjonsfjæringen foran er litt myk, noe som gir tendenser til understyring, og den stive bakakselen kan være litt uberegnelig på svingete vei med ujevnt underlag. Her er 300SLens uavhengige fjæring en definitiv vinner. Med en sjenerøs bagasjeplass og meget forseggjort interiør er 507 er fremragende bil for langtur, selv i dag!"

Før modellen gikk helt i graven, kom et forslag på en mulig videreføring av modellen designet av den ytterst produktive freelancedesigneren Giovanni Michelotti. Han hadde begynt å designe andre biler for BMW, og fikk derfor et chassis som han sendte til Vignale for realisering. De bygde Coupeen, som ble premierevist i Torino i 1959.

Forslaget ble ikke fulgt opp av BMW-ledelsen, som hadde mer enn nok med å få merket økonomisk på fote. I årsrapporten for 1959 sto det kort og greit: "Mot slutten av regnskapsåret ble tilvirkningen av spesialmodellene 503 og 507 stoppet på grunn av pågående rasjonalisering av produksjonen."

Prototypene

Heldigvis lever både Ernst Loofs prototype fra 1954 og Michelottis bil som interessante deler av 507-historien. Loofs prototype er i privat, tysk eie, og BMW kjøpte den siste til sine samlinger i 2005 etter at den hadde vært lengre tid i USA. I tillegg til disse to spesialmodellene, finnes også en tredje – Raymond Loewys coupe. Loewy var Goertz sjef før han gikk på 507-prosjektet, og han fikk etter hvert også et chassis fra BMW for å komme med et forslag. Coupeen var mer spesiell enn vakker, og den står i dag på Petersson Museet i Los Angeles.

Ingen av designforslagene kom opp mot Goertz 507-design, som har blitt stående igjen i historien som et virkelig ikon. Han skulle komme med flere, om ikke for BMW. Senere var han mannen bak Nissan 240Z, men det får bli en annen historie…

BMW 507

Produsert fra 1956–1959
Motor V8, 3168 kubikk
Effekt 150 hk ved 5000 rpm
Girkasse 4 trinns manuell fullsynkronisert
Forgassere 2 doble stående Zenith 32 NDIX
Topphastighet 190–220 km/t avhengig av utveksling

Diverse 507 prototyper

Erba Prototype

Ernst Loof Prototype

Loof-Goertz Prototype

Michelotti Prototype 1959