EKSTREM SKJØNNHET: Linjeføringen på Ralph Laurens 1937 Bugatti 57S Gangloff Cabriolet er noe av det vakreste og mest ekstreme fra slutten av 1930-tallet.

SOBER ELEG

Ralph Lauren har definitivt god smak for biler. Forkjærligheten for Bugatti er stor, og denne unike kabrioleten er en personlig favoritt.

IVAR ENGERUD
MOTOR@FINANSAVISEN.NO

Bugatti revolusjonerte nok bilsporten med introduksjonen av racervognen Type 35 i 1923, men ti år etter var situasjonen på fabrikken kritisk. Racingresultatene var ikke som før, og lagrene var langt fra tømt for gamle, smått utdaterte modeller.

Samtidig hadde Ettore Bugatti mistet mye av interessen for biler. Han brukte mesteparten av sin tid i Paris med arbeid for de franske jernbaneselskapene, hvor Royale-motoren ble brukt som fremdriftsmiddel på nyutviklede motorvogner.

> «Eierne var minst like kjente som karosseribyggerne

I stedet var det sønnen Jean på kun 23 år som hadde tatt roret på bilsiden i Molsheim. Med sin oppvekst og sitt artistiske talent tok han på seg oppgaven med å lede utviklingen av både en ny racerbil og en ny produksjonsmodell bygget etter samme konsept: En ny 3,3-liters rekkeåtter med doble overliggende kamaksler og en effekt på 130 hestekrefter.

MESTERVERK: Sansen for detaljer er noe av det Jean Bugatti og Ralph Lauren har felles.

Alt på ett kort

Selv om det var viktig med racingsuksess, trengte Bugatti enda mer en ny «storselger» for å kunne overleve som bilprodusent.

Racingsatsingen var et kostnadssluk som måtte finansieres, og kilden til å få snudd resultatene skulle være Type 57, den eneste personbilmodellen Jean ønsket å beholde i produksjon.

Type 57 ble premierevist på Paris-utstillingen i 1933, og de første kundene fikk levering i begynnelsen av året etter.

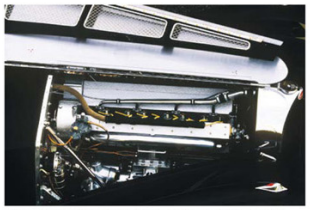
Uten å benekte sin herkomst, og med de fleste av merkets karaktertrekk i behold, var den likevel betydelig mer «sivilisert» enn de fleste av dens forgjengere. Den var også langt mer perfeksjonert enn Type 49, som den erstattet.

Mens fabrikken i Molsheim kun produserte chassis og motor, eide Bugatti også karosserifabrikken Gangloff i Col-

ALLE FOTO: RUNE BAASHUS

ANSE

Jean Bugatti-design
Bygget av Gangloff
Perfekt restaurert



KUNSTNERISKE DETALJER: En titt i motorrommet på en Bugatti 57S er som å titte på et funksjonalistisk kunstverk.

mar, like «nedi gata». Her ble bilene bygd etter Jean Bugattis design som katalogmodeller: Ventoux Coach, Stelvio Coupé og Galibier Saloon. Disse var fra starten ganske konservative designer - målt med Bugattis skala.

Type 57S og SC

Men i forbindelse med introduksjonen av den langt mer sportslige, korte utgaven 57S i 1936, skulle Jean få vist sitt artistiske talent på så vel åpne kabrioleter som et par utrolig vakre coupéer: Atlantique og Atalante.

Rammen var forkortet fra 130 tommer i standardutgaven til 113 tommer i 57S. En rekke motormodifikasjoner ble også utført, blant annet doble oljepumper og økt kompresjon, som ga en økning av effekten til 170 hestekrefter.

Chassiset ble et yndet utgangspunkt for Europas beste karosserifirmaer. Graber i Sveits, Corsica og James Young i England og ikke minst Figoni & Falaschi i Frankrike bygde noen elegante stilstudier i ulike karosserityper for Bugatti Type 57S. Og eierne var minst like kjente som karosseribyggerne; Kongen av Belgia, Sultanen av Marokko, Irans prins og Svenskeprinsen hørte med på kundelisten.

> «Den havnet i Ohio, hvor den norskættede bilsamleren Karl Kleve kjøpte den

Det gjorde også racerføreren Malcolm Campbell, som skrøt uhemmet av sin 57S: «En absolutt glede å kjøre, og selv om den er designet for raske langturer, er den forbløffende praktisk i London-trafikken. Noe som er svært uvanlig for en bil av denne typen.»

Unik kabriolet på langtur

En normal Type 57 kunne nå 150 km/t uten problemer, men med kompressormating, som ble introdusert i 1936, var topphastigheten enorme 195 km/t. Fantastiske tall på den tiden. Kompressormodellen ble bygget i kun 96 eksemplarer. Bilens sterkeste karaktertrekk er suverene kjøreegenskaper, kraftfull akselerasjon og svært kraftige bremser. Den virkelige kruttpakken av 57-modellene var 57SC-ene, som hadde kort sportschassis med kompressormatet motor. De få 57SC som ble laget fikk da også som regel eksepsjonell karosseridesign.

EKTE ENTUSIAST: Ralph Lauren har alltid vært interessert i biler og design, og suksessen som klesdesigner har gjort at han har kunnet bygge opp en av verdens fineste privatsamlinger.

FORTSETTER NESTE SIDE >>

UNIK: Jean Bugatti designet denne skjønnheten som ble bygd i ett eksemplar.

KJØREMASKIN: Bugatti 57S har en toppfart på rundt 170 km/t, noe som gjorde den blant de raskeste du kunne få kjøpt over disk for 75 år siden.

» FORTSETTER FRA FORRIGE SIDE

Bilen ble så kostbar å produsere at totalt kun 41 biler av 57S og 57SC forlot fabrikken i løpet av årene fra 1936 til 1938.

Da er det muligens unødvendig å nevne at disse er blant de mest ettertraktede klassiske biler på kloden. De er kort og godt blant de aller, aller ypperste av alle automobiler. Kunstverk som de fleste entusiaster verden over bare kan drømme om. Nå som på 1930-tallet.

Et av de chassiser som fikk Jean Bugattis design var denne unike Gangloff toseters kabriolet, som ble bestilt av nattklubbeieren Philippe Levy på «Les Grands Moulins» i Strasbourg. Sommeren 1937 kunne han reise til nabobyen Molsheim og hente bilen, som ble registrert på «8821 NV3». Levy forlot Frankrike da annen verdenskrig brøt ut og etterlot bilen, men etter krigen dukket den opp igjen i Paris.

« Blant de mest ettertraktede klassiske biler på kloden

Tidlig på 1950-tallet ble den (som så mange andreeksklusive førkrigs sportsbiler) eksportert til USA. Fra den ankom New Jersey, skiftet den stadig eiere og farge, og på begynnelsen av 1960-tallet hadde den havnet i Ohio, hvor den norskættede bilsamleren Karl Kleve kjøpte den. Kleve hadde allerede kjøpt hundrevis av klassiske biler siden rett etter krigen, og han hadde den unike Bugattien i kun et par år før den ble solgt videre til Robert Fergus.

DRAMATISK: Det finnes knapt en vinkel som er ufordelaktig på denne ekstreme kabrioleten.

Sort magi

Det var hos ham Ralph Lauren fant den på midten av 1980-tallet. Da var Lauren i sin mest aktive periode med å bygge opp sin klassiske bilsamling. Han så skjønnheten i den forfalne og gamle stoltheten av en bil. Bilen ble transportert til Paul Russells verksted i Essex, Massachusetts.

Russell hadde allerede restaurert et par Mercedes-Benz 300 SL, en 1930 Mercedes-Benz SSK og ikke minst en Bugatti 57SC Atlantique Coupé for motekongen. Lauren var mildt sagt meget fornøyd med kvaliteten på arbeidet. Så med et budsjett som sannsynligvis ville fått mang en kultursjef i norske kommuner til å juble ble bilen møysommelig tatt ned og bygget opp igjen helt etter Laurens smak. I Bugatti-sammenheng er det ensbetydende med sort – sort magi.

Det ferdige resultatet ble vist første gang på Pebble Beach i 1997. Da så alle skjønnheten med den brutale fronten hvor skjermer og lykter stikker seg langt foran den subtilt utformede V-grillen.

PERFEKSJON: Ikke en skrue er tilfeldig ved denne restaureringen.

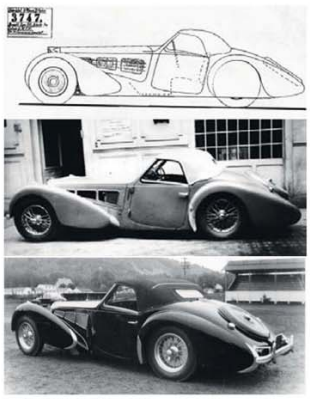
Grillen som skiller S-modellen klart fra en standard Type 57. Sort karosseri og forkrommede detaljer som elegant forsterker bilens dramatiske linjer. Bugattis uslåelige detaljdesign av alle komponenter og ikke minst eierens utrolige evne til å yte disse detaljene rettferdighet i en perfekt restaurering. En vinner!

Alle andre steder enn på Pebble Beach, hvor den sublime skjønnheten var bare en hårsbredd fra å vinne «Best of Show». Kanskje ville det blitt litt for mye med tre slike seire til Ralph Lauren i løpet av ni år…

Bilgal motekonge

Den legendariske amerikanske motedesigneren med snart 45 år i gamet har en automobil interesse som er «more than skin deep» som det heter på de trakter. Helt siden starten som slipsselger i 1967, via det store gjennombruddet med kostymene til filmen «The Great Gatsby» i 1973, har han utviklet imperiet til en årlig omsetning på godt over 10 milliarder dollar!

«Polo Ralph Lauren» er synonymt med «American Style and Quality» og fullbyrdelsen av «The American Dream», fra starten med de såkalt tomme hendene osv.…Parallelt med suksessen har han bygd opp en ikke helt uvesentlig samling automobiler fra ulike tidsepoker med sportslig tilsnitt. 17 av disse skal vises i Paris i sommer, men blant de bilene som forblir hjemme i New York er denne Bugatti-perlen. Så du får nøye deg med den i all sin prakt eksklusivt foreviget for Finansavisen Motor i Essex, Massachusetts med velvillig assistanse fra Paul Russell.



RIK HISTORIE: Helt fra Jean Bugattis skisser til i dag har denne Bugattien levd et rikt liv, først i Frankrike og så i USA fra 1950-tallet.