

## VETERAN

# SORT JUV

**Ralph Lauren eier noen av verdens mest verdifulle biler. Hans Mercedes-Benz SSK fra 1930 er en favoritt for bilentusiaster verden over.**

**IVAR ENGERUD**  
MOTOR@FINANSVISEN.NO

**Grev Carlo Felice** Trossi var arving til et italiensk tekstilimperium, og han bodde på sitt middelalderslott ved Gaglianico i Piemonte-distriktet i Italia. Ved siden av sin interesse for ornitologi, var båter, fly

og biler hans lidenskap. Spesielt de som gikk fort.

### Spesialbygd toseter

To år etter at Alfa Romeos racingteam Scuderia Ferrari ble dannet i 1929 ble Trossi leder for teamet, kun 23 år gam-

mel. Han ble hentet dit av Enzo Ferrari. Ikke så mye fordi han var en god administrator eller fører. Teamet manglet finansiering, og pengene måtte komme fra Trossis egen lomme. Da var det ikke mer enn rett og rimelig (mente Trossi) at han også fikk en plass som fører. Og det gikk bra. I mai 1932 kom han inn på andreplass i Mille Miglia sammen med Antonio Brivio.

**Som leder av teamet hadde Trossi lyst på en ny og meget spesiell bil. Ulik alt annet på veiene. Han hadde bivånet**

**Rudolf Caracciola vinne Mille Miglia året før i en SSKL - Mercedes-Benz sin desidert ræste modell for racing. Trossi ville han en slik for gatebruk.**

Han kom over et SSK-chassis som var blitt ferdigstilt på fabrikken sommeren 1930 som et rent utstillingschassis. Det var utstyrt med den berømte 7,1-liters rekkemotoren forsynt med den største kompressoren. Det hadde blitt brukt på bilutstillinger så langt vekk som Japan før det hadde havnet hos Mercedes-importøren i Italia. Der fikk Trossi kloen i det, og

**POETISK:** Aftenlyset kaster sine siste spede vinterstråler over Ralph Laurens unike Mercedes-Benz SSK ved Essex Bay i Massachusetts.





# EL



**FRANSKE LYKTER:** Det franske bidraget på bilen er de praktfulle frontlyktene fra Marchal.

## ■ En av kun 33 Mercedes-Benz SSK ■ Spesialdesignet for italiensk greve ■ Unikt karosseri bygd i England

han hadde som sagt store planer for sin kommende bil.

Chassiset ble sendt til den ukjente britiske karosseribyggeren Willy White. Ingen har hørt om andre biler han har bygd, så ut fra bilens linjer har bilhistorien gått glipp av et stort talent.

### Ferdinand Porsche-konstruksjon

Om mannen bak karosseriet er en ukjent figur, er mannen bak teknikken i Mercedes-Benz SSK ingen hvemsomhelst. Ferdinand Porsche hadde begynt som teknisk sjef allerede i 1924, og han hadde kommet opp med flere herlige racerbiler utover 1920-tallet med stadig større seks-sylindrede motorer på opp til 6,7 liter – med kompressor. Den 225 hestekrefters motoren ble montert i et lavt og lett chassis. S-modellen var født, og «S» sto for Sport. Modellen var perfekt for den nye prestisjebanen Nürburgring hvor Rudolf Caracciola viste hva den hvite elefanten var god for med en overbevisende seier i åpningsracet i 1927.

Etterfølgeren Super Sport fikk en enda større motor på 7,1 liter, og da den ble montert i det optimale korte chassiset var SSK født. Med den heftigste kompressoren lå ytelsen på hele 300 hestekrefter. Det er denne Trossis bil var utstyrt med. Totalt ble det bare bygd 33 SSK-modeller frem til 1931.

### Fartsglad greve

Til forskjell fra de fabrikkbygde tose-



**ITALIENSK FORTID:** Lauren har beholdt det opprinnelige registreringsnummeret fra Grev Trossi.



**SORT PERLE:** Paul Russells team har brukt tusenvis av timer for å gjenskape den berømte Trossi-roadsteren.

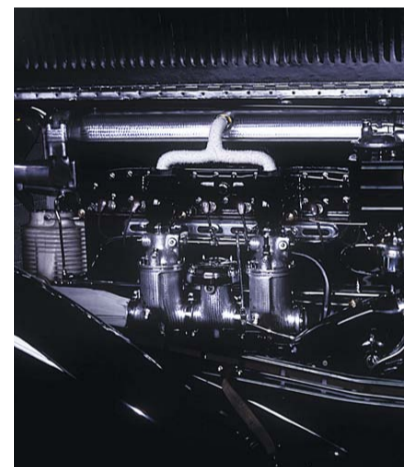
ALLE VINTERBILDER: RUNE BAASHUS

terne, som nærmest var rene minimalistiske racingutgaver, fikk Trossis vogn et dramatisk, nydelig utformet roadsterkarosseri. Mest særpreg har den avrundede hekken som ender i en lav spiss som reflekteres i bakkannten av alle skjermene. De mektige lyktene er levert av det franske firmaet Marchal. Ingenting ble overlatt til tilfeldighetene på utformingen av detaljene på bilen.

Instrumentbordet er i hamret og høyglanspolert aluminium. På turtelleren er det skrevet inn for hånd hvilken hastighet turtallet tilsvarer på ulike gir. 4.000 omdreininger på fjerdegir tilsvarer 248 km/t. Den orket nok ikke helt dit, men en standard SSK hadde en toppfart på over 210 km/t.

Som en kontrast til Mercedes-Benz' egne hvite racingbiler, lakkerte Trossi sin utgave i skinnende sort. Den unge greven elsket sin unike SSK, og etter å ha solgt den kjøpte han den senere tilbake og beholdt den til sin død.

Trossis racingkarriere i Alfa Romeo på 1930-tallet var selvsagt i skyggen av navn som gigantene Tazio Nuvolari, Achille Varzi, René Dreyfus og Louis Chiron. Men han oppnådde flere plasser blant topp fem i GP-løpene i Europa. Han forsøkte seg sågar som konstruktør og bygde en egen 16-sylindret, luftkjølt stjernemotor i 1934. Da racingen ble tatt opp igjen etter 2. verdenskrig vant Trossi det italienske Grand Prix i 1947 og det sveitsiske året etter. Da led han allerede av svulst på hjernen, en sykdom som tok



### PORSCHE-KONSTRUKSJON:

Den praktfulle 7,1-liters rekkeseksseren med kompressormating er utviklet av Ferdinand Porsche. Effekten er på 300 hestekrefter.

livet av ham i 1949, bare 41 år gammel.

### Omflakkende tilværelse

Den eksklusive bruktbilen ble solgt av Trossi-familien til den velstående argentineren Ricardo Polledo, som tok den med til Syd-Amerika. I Chile ble den beslaglagt av Perón-regjeringen, som beholdt den i to år. Da Polledo endelig fikk bilen fri igjen, var han så lei at han solgte den til USA, hvor den havnet hos Mercedesentusiast Charles Schaub i New York.

Etter ytterligere et par eierskifter for rundt 5.500 dollar, kom den i hendene på karosserikunstneren Ray Jones. Han hadde allerede sett det økonomiske potensialet i å gjøre falske replikaer av spe-

FORTSETTER NESTE SIDE >>>



# VETERAN



**DRAMATISKE LINJER:** Denne SSK-modellen har utrolig dramatiske og samtidig vakre og harmoniske karosserilinjeringer som reflekteres i skjermene.



**UNIK:** Grev Trossi ønsket seg noe helt spesielt da han lot den ukjente engelske karosseribyggeren Willy White gjøre jobben. Og det fikk han!

## » FORTSETTER FRA FORRIGE SIDE

sielle Mercedes-Benz. Oppskriften var enkel: Få tak i en sjelden originalbil og restaurer den om til to ved hjelp av ekstra deler. Han planla selvsagt å lage en replika av Trossi-roadsteren.

Jones var allerede godt i gang med å produsere et nytt karosseri da det begynte å bli hett rundt ørene på svindleren. I all hast fikk han pakket med seg alt sitt jordiske gods og rømte til Frankrike. I en av containerne var også denne SSK, som ble gjemt unna i en fransk garasje så fort den ankom. Der ble den stående i flere år til det hele "roet seg". På slutten av 1970-tallet ble den solgt til den engelske veteranbilhandleren Charles Howard som fikk den restaurert for salg.

« 4.000 omdreininger på fjerde-gir tilsvarer 248 km/t

I 1983 var den igjen på vei over Atlanteren til USA, hvor Silicon Valley-gründeren Tom Perkins\* bygde opp en fantastisk klassikersamling. Etter hvert ble imidlertid Perkins' båtinteresse større enn bilinteressen, og i 1988 ble bilen solgt til motekongen Ralph Lauren.

### Eksklusive visninger

Lauren sendte den unike SSK-modellen rett til restaureringseksperter Paul Russell i Essex, Massachusetts. Heldigvis

hadde ikke Ray Jones ødelagt noe på bilen, så Russell kunne gjennomføre restaureringen med den originale motoren og karosseriet. Ralph Lauren hadde selvsagt Pebble Beach Concours d'Elegance som mål for arbeidet, og i 1993 var prosjektet endelig klart til visning og

bedømming. Det er ingen overdrivelse å si at så vel publikum som dommere fikk bakoversveis av den fantastiske bilen, gjenspekt i sin sorte glans over en av bilhistoriens mest dramatiske linjeføringer. «Car of the Show»-tittelen var ikke truet, og det har den knapt vært de få gangene bilen har blitt vist for publikum senere heller. I 2007 returnerte den til Italia for første gang på 57 år og vant på Concorso d'Eleganza Villa d'Este. Året etter var den en tur tilbake i England, hvor karosseriet ble bygd for vel 80 år siden.



**DEBUTEN:** Restaureringseksperter Paul Russell og Ralph Lauren på Pebble Beach Concours d'Elegance i 1993.

FOTO: IVAR ENGERUD

bedømming.

Det er ingen overdrivelse å si at så vel publikum som dommere fikk bakoversveis av den fantastiske bilen, gjenspekt i sin sorte glans over en av bilhistoriens mest dramatiske linjeføringer. «Car of the Show»-tittelen var ikke truet, og det har den knapt vært de få gangene bilen har blitt vist for publikum senere heller. I 2007 returnerte den til Italia for første gang på 57 år og vant på Concorso d'Eleganza Villa d'Este. Året etter var den en tur tilbake i England, hvor karosseriet ble bygd for vel 80 år siden.

Nå er den igjen tilbake i Laurens private samling, og vil neppe bli vist offentlig i Europa på mange år. I mellomtiden får du greie deg med vinterbilder av den sorte juvelen - ute i snøen ved Paul Russells verksted.

\* Tom Perkins var sentral i Hewlett-Packard-oppbyggingen, og har drevet sitt eget investeringselskap KCPB, som har



### EKSKLUSIVE VISNINGER:

SSKen har kun vært to turer i Europa siden restaurering. Til Villa d'Este i 2007 og på Goodwood i 2008.

startet et utall høyteknologibedrifter i California (Amazon, AOL, Genentech, Google er blant dem). Han var gift med nå avdøde Gerd Thune-Ellefsen fra Hamar, og han finansierte byggingen av glassbygget over Domkirkeruinene til minne om henne. I de senere år har han vært i nyhetsbildet gjennom byggingen av verdens største seilbåt «Maltese Falcon».



**TRIVELIG FØRERMILJØ:** En gedigen turteller dominerer midt i det maskinpolerte aluminiumsdashbordet.