SUBLIM STORMAN

I februar 1937 sto denne Mercedes-Benz 540K Special Roadster på Berlin-utstillingen. 75 år senere er den en av verdens mest verdifulle Mercedeser.

IVAR ENGERUD
MOTOR@FINANSAVISEN.NO

Denne 540K med chassisnummer 154151 var kledd opp med et Special Roadster-karosseri fra fabrikkens eget karosseriverksted i Sindelfingen, slik at den var klar til å stilles ut på Berlin Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung 20. februar 1937.

Adolf Hitler var en selvskreven æresgjest på utstillingen, hvor dette var den fremste bilen på standen til hans favorittmerke, Mercedes-Benz. Fortsatt var jo krigen enda et par år unna, og resten av Europa og USA hadde fortsatt forbindelser til Tyskland.

Kjøpt av filmmogul

En av dem som så den enorme toseteren var Jack Warner, som forelsket seg umiddelbart.

Som eier og sjef for det ikke ukjente filmselskapet Warner Brothers hadde han de midlene som skulle til for å kjøpe kolossen. I Tyskland kostet den 28.000 reichmarks. Det tilsvarte prisen på vel 30 eksemplarer av den nyintroduserte Volkswagen. Før den ble tatt til USA via importøren Mitropa Motors i New York var den igjen en tur innom fabrikken for å tilpasses med amerikansk speedometer i «miles per hour» og «Made in Germany»-skilt.

Mitropa var på sin side så stolte av salget at de brukte bilen i sine annonser. Prisen «over there» var like heftige 14.000 dollar. For samme pris kunne du for eksempel få fire eksemplarer av den 12-sylindrede Packard Convertible Coupé - pluss en mellomklassebil på kjøpet.

DISKRET LUKSUS: Restaureringen har ført bilen tilbake til den sobre, neddempede elegansen som den utstrålte i 1937.

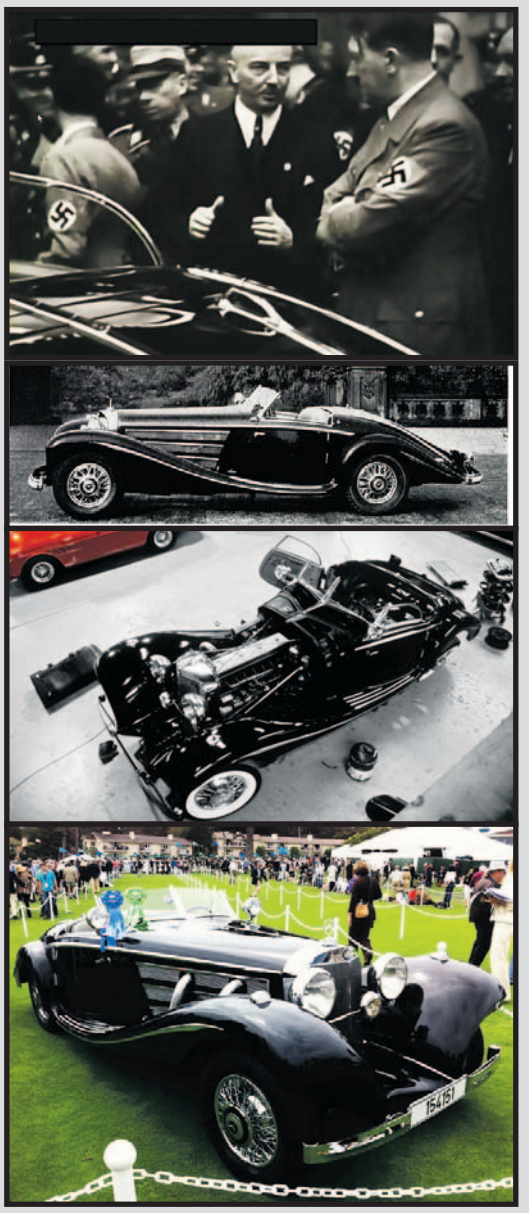
Urørt original

Jack Warner var så fornøyd med bilen at han beholdt den i over ti år. Etter å ha vært innom eier nummer to i kun en kort periode, ble den videresolgt til veterinæren George Bitgood i Connecticut i 1949. Han brukte den svært lite, og etter et par år satte han den vekk sammen med sine andre Mercedes-Benz 540K-biler i en garasje med jordgulv. Der ble den stående urørt i 35 år, inntil restaureringsekspert Paul Russell kjøpte den på vegne av sin kunde Bud Lyon. Sistnevnte ønsket en fullstendig

> « Dette er Grand Touring på sitt beste

NSGALSKAP

GIGANTISK TOSETER: Mercedes-Benz 540K Special Roadster måler 5,25 meter mellom støtfangerne, 5,25 meter med svøpende og herlige linjer og proporsjoner. FOTO: RUNE BAASHUS



RIKT LIV: 75 år er gått siden Adolf Hitler tok bilen i øyesyn på Mercedes-Benz sin stand på Berlin-utstillingen. Helt fra den ble skipet til USA samme år har den levd et godt liv med lite kjøring. Restaureringen startet i 1993, og etter premierevisningen i 1995 var den igjen invitert til Pebble Beach i 2011.

Kjøpt ny av filmmogulen Jack Warner

Kostet det samme som fire Packard V12

Karosseri bygd i kun seks eksemplarer

og så autentisk restaurering som mulig.

– Vi ble helt betatt av hvor original den var. Etter mer enn 50 år var den kun blitt kjørt i underkant av 11.000 miles. Den hadde aldri vært utsatt for noen ulykke eller blitt tatt fra hverandre, men lagringen hadde ikke vært ideell. Men vi kunne virkelig få et innblikk i metodene håndverkerne hadde brukt på alle detaljer både i karosseri og interiør. Det var en uvurderlig kilde til informasjon da vi skulle restaurere bilen og gjøre den så eksakt lik originalt som mulig - ned til minste detalj. Og da snakker vi helt ned til teksturen i skinnet i setene for å få det så likt 1937-utgaven som mulig, forteller Russel.

Perfeksjonert vinnerbil

Av de totalt 26 540K Special Roadsterne som ble bygd fra høsten 1936 til 1939, er denne en av kun seks som ble utstyrt med et helt dekket reservehjul i hekken. Det gjør den til den mest attraktive utgaven av modellen, som har ekstreme, men meget vakre proporsjoner og flytende linjer fra støtfanger til støtfanger. Og da snakker vi over 5,25 meter toseter! Riktignok er det et lite svigermorsete for to små og akrobatiske passasjerer, men det har nok knapt vært i bruk.

> « Adolf Hitler var en selvskreven æresgjest på utstillingen

Russell tok Special Roadsteren inn i verkstedet i 1993 for demontering, mekanisk overhaling og oppussing ved hjelp av sine omkring 15 velkvalifiserte håndverkere. Sommeren 1995 var den klar for å vises for Pebble Beach-dommernes granskende blikk. Kledd i mørk blå lakk, grått skinninteriør og sjenerøse mengder krom var den tatt tilbake til utgangspunktet fra 1937.

Resultatet på prestisjearrangementet var klasseseier og Mercedes-Benz Trophy, og i årene som fulgte var den rundt om i hele USA og sanket førsteplasser på flere av de største Concours d'Elegance-arrangementer.

LEKKERT: Ikke mye å utsette på hverken design eller finish på den imponerende fronten.

Den 5,4-liters rekkeåtteren med kompressor er ikke bare et visuelt mesterverk, men også en kraftpakke på 180 hestekrefter med kompressor – som virker.

PREMIEREN: Bud Lyons hentet sine første – av mange – trofeer på Pebble Beach Concours d'Elegance i 1995.

– Den er stor, nei, enorm, men både styring, pedaler og giring er bevis på hvor langt fremme Mercedes-Benz var teknisk. Den er forholdsvis letthåndterlig og presis – i hvert fall når den er riktig satt opp, forklarer Russell, som har fått noen mil

FORTSETTER NESTE SIDE »

SOLGT TIL USA: Filmmogulen Jack Warner kjøpte bilen rett fra Berlin-utstillingen i februar 1937, og den har vært i USA hele tiden siden den gang.

FOTO: RUNE BAASHUS

» FORTSETTER FRA FORRIGE SIDE

bak seg i kolossen siden den forlot verkstedet i Essex, Massachusetts for første gang i 1995.

– Dette er «Grand Touring» på sitt beste, smiler restaureringseksperten, som har Mercedes-Benz som et av sine spesialfelt. Siden han startet Gullwing Company i 1978 har han bygd opp noen titalls av verdens fineste 300SL-eksemplarer. Blant annet for Mercedes-Benz selv og Ralph Lauren. Sistnevnte ga ham også ansvaret for å restaurere en SSK, og siden er det blitt ytterligere et par 540K-er og en 1939 W154, en av de gamle sølvpilracerne.

Premiert på jubileum

Bud Lyon solgte bilen etter noen år til fordel for andre prosjekter, og etter et par korte eierforhold har den nå kommet til en eier som ønsket å løfte den tilbake dit den var etter restaureringen i 1995.

> «For samme pris kunne du for eksempel få fire 12-sylindrede Packarder

Bilen var ønsket tilbake på Pebble Beach sist høst i forbindelse med Mercedes-Benz sitt 125-årsjubileum der, og den nye eieren, Richard Lundquist, ga Paul Russell & Co. oppdraget å preparere den for visningen.

– Det var svært hyggelig å få den tilbake i verkstedet etter 16 år for et «spa-opphold» før Pebble Beach 2011. Lakkfinishen og alle detaljer ble «hentet opp igjen», nok til at den ble kåret til den mest elegante kabriolet og beste Mercedes-Benz.

Samme helg ble en nær identisk Special Roadster solgt for vel 56 millioner kroner på RMs auksjon i Monterey, rett borti gata for Pebble Beach. Den ble dermed den dyreste Mercedes-Benz solgt på auksjon noen gang.

KUN SEKS EKSEMPLARER: Reservehjulet er nedsenket under deksel i hekken, slik at linjene ble helt ubrutte, en detalj som kun ble gjort på seks av totalt 26 Special Roadster-utgaver.

Teknologiens underverker

Siste halvdel av 1930-tallet var en epoke hvor Tyskland skulle demonstrere sin overlegenhet på alle fronter. Også i luften, med hjelp fra Mercedes.

Hindenburg brukt i markedsføringen av 540K

Utstyrt med fire dieselmotorer fra Daimler-Benz

Parallelt med utviklingen og introduksjonen av Mercedes-Benz 500K og 540K utviklet Luftschiffbau Zeppelin verdens største luftskip, Hindenburg, i Friedrichshafen.

Fem år etter at byggingen av den imponerende konstruksjonen startet i 1931, var det klart for jomfruturen 4. mars 1936. Luftskipet skulle settes i trafikk for å fly opptil 75 passasjerer og et mannskap på drøyt 50 personer på den planlagte ruten til USA.

Fra helium til hydrogen

Dimensjonene var enorme: Lengden var på 245 meter og diameteren 41 meter i en kropp som til sammen hadde et volum på 200.000 kubikkmeter. Selve kroppen var bygd rundt en fagverksstruktur i lettvekts duralumin, hvorav ironisk nok nærmere 5.000 kilogram var fra et krasjet engelsk luftskip. Innvendig var strukturen fylt med 16 gassballonger, og utvendig var det hele trukket med impregnert bomullsduk.

> «Det var bare ett stort problem. Hydrogen er ekstremt brennbart

Planen var å bruke helium for å løfte hele konstruksjonen, fordi gassen ikke er brennbar, men uhyre lett. Det var bare et par haker ved planen. Helium var ekstremt dyrt, og det var bare tilgjengelig fra naturgasskilder i USA. Og amerikanerne var ikke spesielt begeistret for å skulle eksportere store mengder helium til naziregimet i Tyskland. De nektet eksport, og luftskipet måtte redesignes for å bruke hydrogen som løftegass.

Motorene levert fra Daimler-Benz

Hva har Hindenburg med Mercedes-Benz å gjøre, spør du kanskje. Luftskipet trengte jo fremdrift også, og den ble besørget av fire Daimler-Benz 16-sylindrede dieselmotorer, hver på 1.200 hestekrefter. Nok til å gi hele farkosten en glidefart på 135 km/t (i stille vær). Hindenburg var nok en demonstrasjon av tyskernes overlegenhet, også i luften, med Mercedes-Benz sin hjelp.

I forbindelse med lanseringen av 540K Special Roadster tok de dette fantastiske reklamebildet av den nye prestisjemodellen, med luftskipet glidende over bilen

KATASTROFEN: 6. mai 1937 tok 200.000 kubikkmeter hydrogen fyr, og Hindenburg var historie.

mens en kvinne kaster et drevent blikk opp på vidunderet.

Ti turer til USA og syv til Brasil ble fasiten for Hindenburg i 1936-sesongen. Total flydistanse hadde passert 300.000 kilometer. Fremtiden så lys ut for luftskipet.

Katastrofen

Det var bare ett stort problem. Hydrogen er ekstremt brennbart. Men ingeniørene hadde stor tro på at de hadde løst alle problemer og potensielt farlige situasjoner. Spesielt ble det tatt forholdsregler ved konstruksjonen av røykesalongen, som var laget som et lukket kammer. I tillegg var mannskapet var pålagt å følge nøye med så ingen røyket i kabinene eller spisesalen. Røykeforbud på en tredagers tur over Atlanteren var selvsagt helt utenkelig. Nå var det ikke en sigarett som endte luftskipets historie i et gigantisk flammehav, men problemer under landingen utenfor New York 6. mai 1937.

KOLOSSER: Reklamebildet av en nydelig Mercedes-Benz 540K Special Roadster med Hindenburg glidende over er et fantastisk tidsbilde, som ikke kunne brukes etter 6. mai 1937.

FOTO: MERCEDES-BENZ