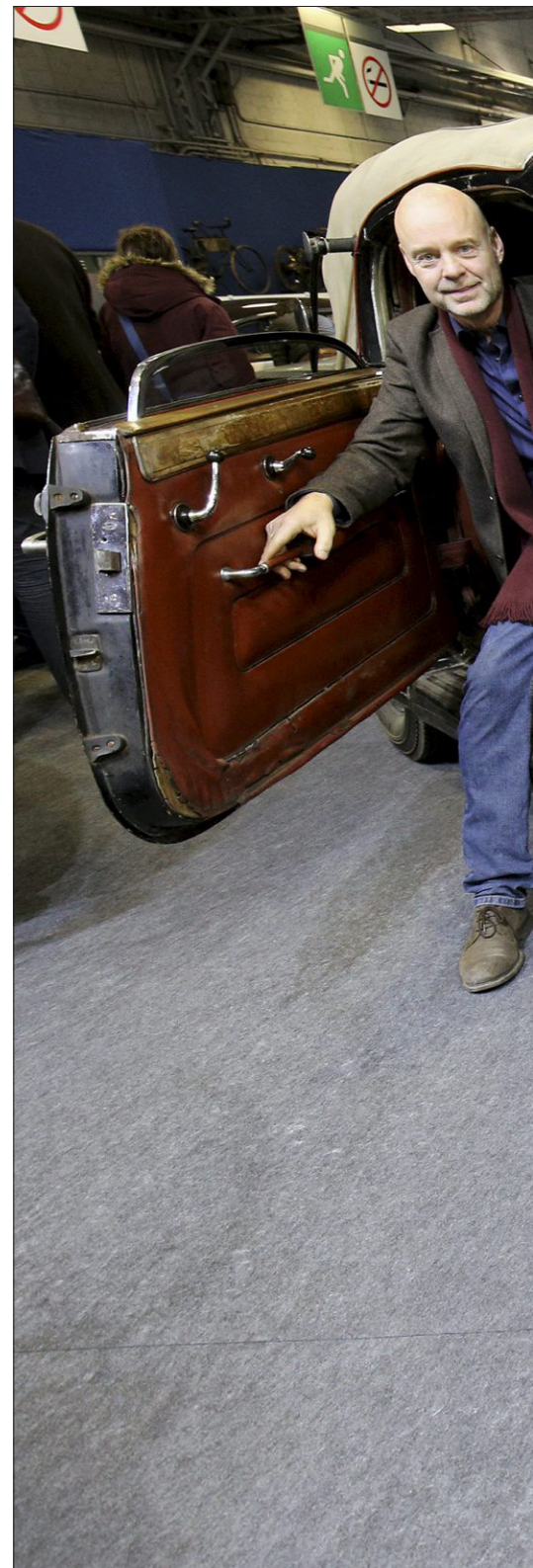




OVERVELDENDE: Bilmessa Retromobile i Paris overgår det meste på veteranfeltet. Dette er et utsnitt fra én av tre haller.



UR-METALLIC: Martin forklarer japanske venner at de ikke kan polere en Delahaye 135 M fra -50. Da begynner den å ruste.



HAN LIKER IKKE TYSKE BILER...

Så er dagen kommet hvor konsul Holms gamle stasvogn – proppfull av historie – skifter eier. Den havner høyst trolig i Amerika.

Martin Waltz visste ingenting om bilen da han kom over den på utstilling hjemme i Tyskland for noen år siden.

– Men jeg ble betatt av Horchen akkurat slik som den sto. Spesielt at den er i helt urørt originalstand, forteller Waltz.

Siden har han funnet ut det meste som er verd å vite, inspirert av noen vage bruddstykker fra bilens høydramatiske livsløp i krigstidas Norge.

Episodene knyttet til denne skyssen rommer mye menneskelig erfaring. Opp- og nedturer. Suksess. Tragedie.

1937 853 Horch Sport Cabriolet. Den suverent dyreste vogna som Bertel O.

Steen solgte dette året. Noe av det råeste som var å få for penger på trettitallet.

Vi treffer Martin og Horchen i en av de tre gigantiske messehallene i Paris hvor den respekterte messa Retromobile 2018 holdes.

Dr. Waltz begynte tidlig å samle. Alt starta med en Mercedes 220 fra 1956. I årenes løp har fascinasjonen for tyske biler imidlertid sluppet taket, forstår vi på ham. En anna lidelse plager doktoren i dag. Et fransk virus, så å si.

– Sjøl om jeg er glad i Horch-en, bryr jeg meg egentlig ikke så mye om tyske merker. Samlinga mi på 45 biler har ei anna innretning nå. Dessuten har jeg et visst begrenset budsjett å bruke på dette arbeidet, så derfor må jeg selge unna litt, forklarer liebhaveren.

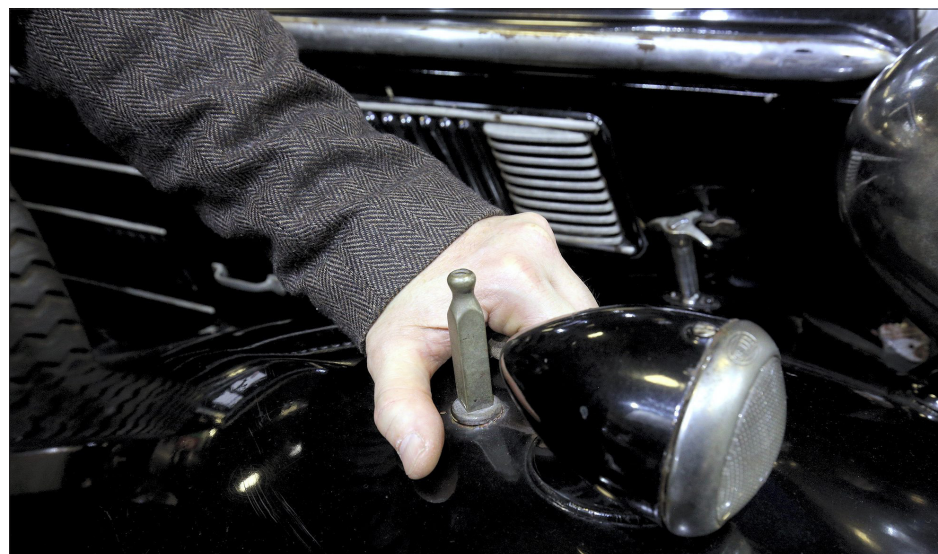
Martin Waltz framstår som en ledende ekspert på biler med Vanvooren-karosseri. Alle de største og dyreste kunne spesialleveres med bygg derfra.

I dag finnes det noe sånt som 150 igjen på verdensbasis, og Martin – bilhistorikeren – har kontroll på de fleste.

Parisfabrikken gikk inn rundt 1950.

Aksel Holms Horch var imidlertid tysk originalvare. Den følger med på salgslasset som bonus.

I ettermiddag smeller auksjonsklubba.



FLAGGFESTE: Med kronprins Olav på tur til Trondheim i maidagene 1945, var det bare en ting å gjøre: Bore hull i Horch-en og ordne feste til flagget. Hva ellers?

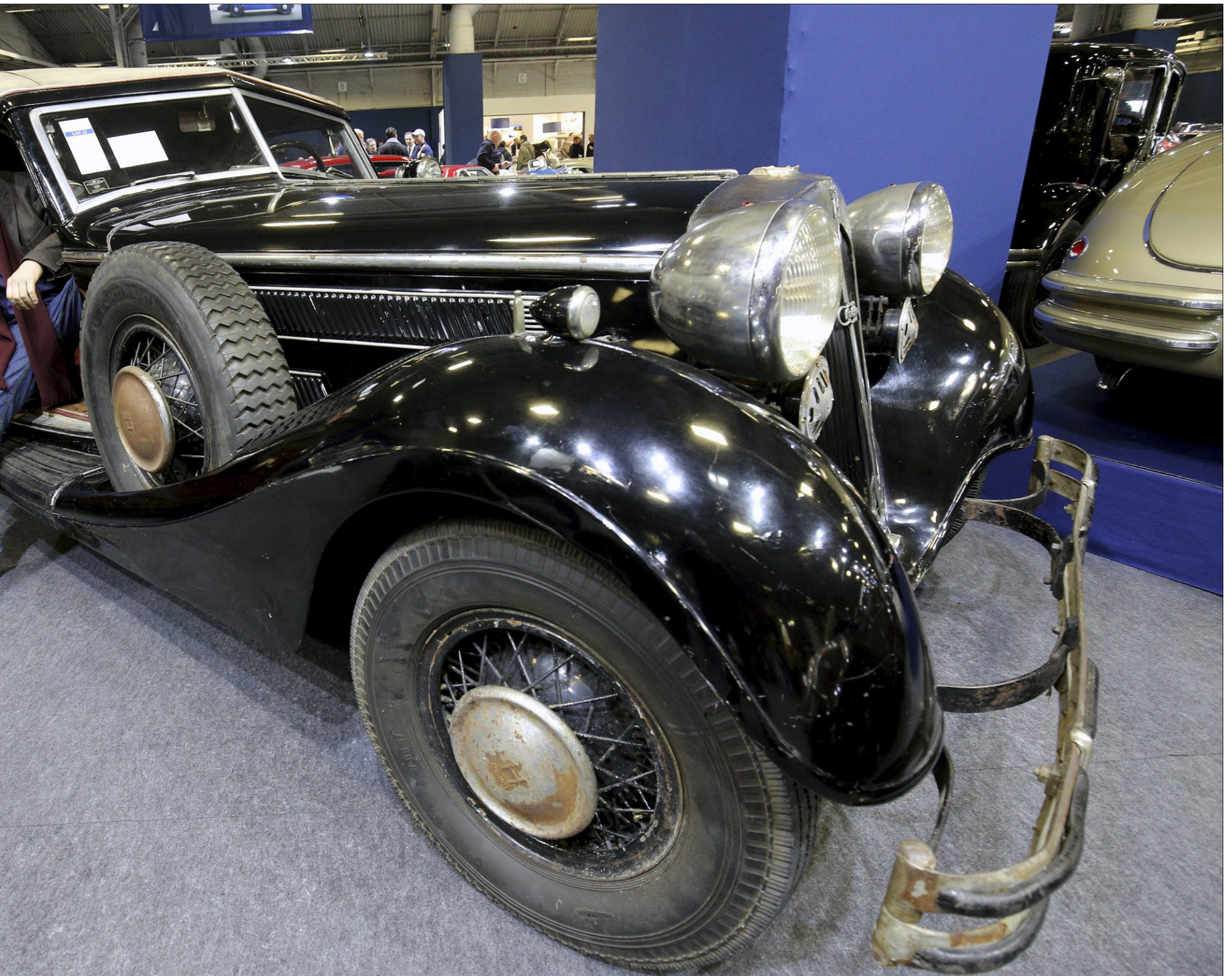
– Det har vært betydelig interesse for bilen. Særlig i USA, og det flyr inn folk hit utelukkende på grunn av Horch-en, sier Waltz.

Prisanslaget sier mellom seks og åtte millioner kroner. Det er høyst realistisk.

– Vi har gjort nokså mye for å innhente og formidle Horchens unike his-

torie, så jeg håper den nye eieren vil se poenget med å holde bilen akkurat som den er, legger selgeren til. Han var først noe nervøs for akkurat dette, men ser annerledes på det nå.

– Ja, jeg tror det går bra og at bilen får et godt hjem. Det er i alle fall håpet mitt. Bilen som Aksel Holm måtte gi fra seg



SELGER: Martin Waltz er glad i bilen som konsul Aksel Holm var første eier av. Men han strigler samlinga si til å omfatte kun biler med det ultra-sjeldne Vanvooren-karosseriet. Derfor går Holms Horch 853 Sport Cabriolet under hammeren.

til nazistene og som både kronprins Olav og triumferende hjemmestyrker brukte har overlevd mer enn de fleste.

– Ola Borge på Osterøy var djupest sett ikke så veldig opptatt av å ta vare på bilene sine. Han satte dem på tørt lager uten å konservere på noen måte.

Derfor ser Horch-en ut som den gjør, etter seks tiårs oppbevaring. Det er helt utrolig, mener Martin Waltz.

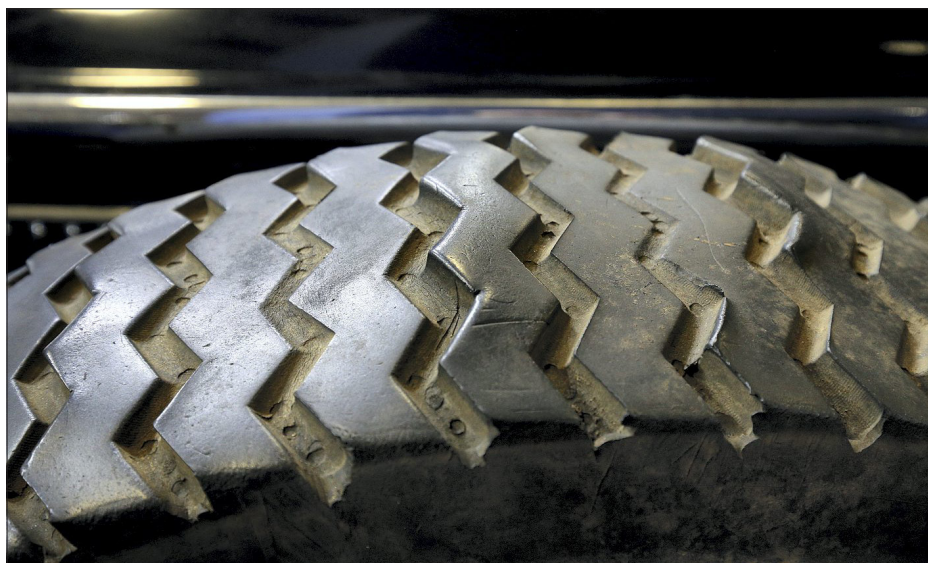
– Ingen bil av i dag hadde tålt det samme, la det være sagt.

Kjørelengden på snaue 20.000 er etter alle solemerker korrekt ut fra det de har funnet f. eks. inne i motoren. Så godt som null slitasje på den utsøkt balanserte rekkeåtterten signert Daimler.

Vi søker naturligvis svaret mange vil lure på: Hvordan er den å kjøre?

– Hvis jeg skal svare ærlig på det, vil ingen by på den, svarer Martin med en lett latter.

– Nei, du kan tenke deg sjøl. Bilen veier tross alt 2.2 tonn. Det er ganske mye arbeid å få den til å gå rett etter vegen. Kommer det en sving, blir det om mulig enda mer hektisk. Dette kan på ingen måte sammenlignes med letterkjørte, moderne etterkrigsbiler. Men noen liker det. Du blir i det minste engasjert bak rattet. Holdt i aktivitet hele tida, forklarer veteranvennen.



KLART GODKJENT: Med slik mønsterdybde endatil på reservehjulene går utekontrollene garantert som en lek.

Blant de åtte Vanvooren-ene han selger, finner vi en Bugatti 57 Cabriolet til ni og en halv million kroner. Ålesunds-bilen er en god nummer to i pris. Resten er to- og tremillioners vogner.

For orden skyld kan vi nevne at fjorårets auksjoner i regi av huset Artcurial innbragte rundt 35 millioner kroner to-

talt. Skal tro hvor sluttsummen vil havne i år? En ting er sikkert: Kurante veteranbiler stiger mer i verdi enn både bolig og alskens spareprodukter bankene måtte komme opp med.

Børsen trenger vi ikke nevne.

– Javel. Hva akter du så å bruke disse friske auksjonsinntektene på?

– Jeg har allerede investert i både en Bentley og en Bugatti. Begge Vanvooren, sjølsagt, røper selgeren med et passe skjelsk smil.

– Så der venter det et par års godt og kostbart restaureringsarbeid på oss, sier Waltz der han tusler videre i utstillingshallene.

Retromobile ser først og fremst ut til å være guttegreier. Ikke alle er like flinke i begrensningens skjøre balansegang som dr. Waltz. Vi kunne ved selvsyn observere en godt voksen kar som fikk øye på litt skinnende messing-snop i en monter.

Et lite klaps på baken og lavmælt mumling fra mor var alt som skulle til for at han samlet seg og tuslet videre, han også.

Akk ja. Det er i sannhet en brutal verden her ute.

BJØRN HALVORSEN
bh@smp.no