

TÄHDELLISET



LEHTI MERCEDES-BENZ-HARRASTAJILLE

4•2017

nro
89



Klubijaosten
kesää

Taksiautoilua
120 vuotta

Mercedes voittoisa
Alppien mäkilopauissa



"Großer Mercedes"

SUOMEN SOTAMARSALKKA MANNERHEIMIN MERCEDES-BENZ 770 (W 150)

Suomi lähti Saksan rinnalla sotaan Neuvostoliittoa vastaan kesällä 1941. Saksan ylin johto halusi osoittaa kunnioitusta Marsalkka Mannerheimille lahjoittamalla hänelle parhaan auton, minkä Kolmas Valtakunta pystyi tarjoamaan. Monen mielestä auto oli maailman paras.

Lahjoitushetkellä päämajan edessä Mikkeliissä autossa oli vielä SS-02047-rekisterikilvet.

The Finnish Marshal Mannerheim got a 770 from Germany as a present. It was given to him at the Finnish Army HQ in Mikkeli on 16.12.1941, at that time the car still had German SSplates.

Vuonna 1930 Daimler-Benz esitteli ensimmäisen sukupolven (W 07) Großer Mercedes-mallista, joka oli aikansa hienoimpia edustusautoja, mutta kulmikkaana vanhahtavan näköinen. Seuraajaa se tuskin olisi saanut, ellei Kolmannen Valtakunnan johto olisi ihastunut malliin. Pidempi, matalampi ja leveämpi seuraajamalli W 150 esiteltiin Berliinin kansainvälisessä autonäyttelyssä vuonna 1938. Saksan valtakunnankansleri Adolf Hitler käytti autoja taitavasti myös propagandavälineinä ja voittoisien hopeanuolten rinnalle kehitettiin upeita edustusmalleja. Hitlerin autokuljettaja Erich Kempka vastasi ns. Führer-Wagen-mallien kehittämisestä yhteistyöstä Daimler-Benzin kanssa.

Sodan lähestyessä Hitlerin lähipiiri ehdotti panssaroitun auton hankintaa, mutta hän vastusti ajatusta

tiukasti. Kempka otti riskin, tilasi 1939 yhden panssariauton ilman lupaa ja esitteli sen vastahakoiselle Hitlerille valtakunnankanslian pihalla. Ulkoisesti auto ei poikennut normaalimalleista. Kempka kirjoitti "Uusi panssariautoni oli saanut johtajan haltioihinsa. Minun tehtäväksi annettiin saman tien teettää vielä muutama samanlainen auto." Autoista tuli myös suosittu lahja ulkomaalaisille valtionpäämiehille. Näiden hyvin yksilöllisten autojen valmistusta Kempka seurasi säännöllisesti tehtaalla. Kempka vastasi autojen luovutuksesta ja käyttäjäkoulutuksesta ulkomaiden päämiehille. Myös Hitler oli kiinnostunut mallien kehittämisestä ja hän mm. paheksui ulkoministerinsä 770:ä tuhkakuppien runsaudesta. Hitlerillä ei ollut omaa nimikkoautoa, vaan hän käytti tarpeen mukaan Kempkan valitsemaa Valtakunnankanslian ajoneuvoja.

Führerin adjutanttitoimisto tilasi Daimler-Benz AG:lta 27.6.1941, kaksi päivää Jatkosodan syttymisen jälkeen, auton Suomen sotamarsalkka Mannerheimille. Kyseessä oli malli Offener Tourenwagen (gepanzert). Kori oli tummansininen ja lokasuojat astinlautoineen mustat, kuten myös massiivinen kangaskatto. Kuten saksankielisestä tyyppimerkinnästä voi päätellä, oli 770 myös panssaroitu.

Vaunu valmistui Sindelfingenin tehtaalla Stuttgartissa 13. marraskuuta 1941. Varusteluun kuuluivat muun muassa työkalut moottoritallassa, nahkaiset varaosalaukut sekä sähköosille että moottorin huolto-osille, hopeaheloitettu lääkärilaukku täydellisellä ensiapuvälineillä ja suomenkielillä ohjekirjalla täydennettynä, kuljettajan parranajo- ja saappaanhoitolaukku, talvisuojat jäähdyttimelle, sotavalosuojat päävalonheittimille ja lisävaloille sekä varsinainen sotamarssivalo keskelle jäähdyttimen eteen. Varustukseen kuului myös putkiradio.

Führerin tarkastus ja auton luovutus sotamarsalkalle

Auto ajettiin 15. marraskuuta 1941 Stuttgartista Berliiniin, jossa se luovutettiin valtakunnankanslian henkilökunnalle. Hitler lähetti auton valmistumisesta kertovan kirjeen marsalkka Mannerheimille. Berliinistä auto ajettiin Hitlerin päämajaan Sudenpesään (Wolfschanze) Itä-Preussin Rastenburgiin. Siellä Hitler tarkasti auton huolellisesti. Rastenburgista auto ajettiin Stettinin satamaan, mistä se laivattiin Suomeen, Poriin. Sieltä Großer ajettiin Mikkeliin. Saksalainen rekisteri SS-02047 oli käytössä siihen saakka,

kunnes auto luovutettiin suomalaisille Mikkeliissä. Tässä vaiheessa auton matkamittariin oli kertynyt 3000 kilometriä. Kempka antoi Suomessa tyyppikoulutuksen Mannerheimin kuljettaja ylikersantti Kauko Rannalle. Ajokoulutuksen Ranta sai Daimler-Benz AG:n huoltovastaava herra Katzenwadellilta.

Auton luovutus marsalkka Mannerheimille tapahtui 16. joulukuuta 1941 Mikkeliissä päämajan pihassa. Tilaisuutta kunnioittivat Mannerheimin ja päämajan upseerien lisäksi kuljettajat Kauko Ranta ja Erich Kempka, herra Katzenwadell ja Hitlerin adjutantti majuri Engel. Pikaiselle koeajolle osallistuivat Mannerheimin lisäksi kenraali Hanell ja saksalaisten yhteysupseeri kenraali Erfurth. Luovutuksen jälkeen SS-kilpi vaihtui ylipäällikön SA-1-rekisteritunnukseen.

Mannerheimin käytössä

Großer Mercedes oli Mannerheimin lempiauto, jota hän käytti mielellään. Kehuja vaunu sai tarjoamastaan tasaisesta kyydistä, lämpimyydestään ja hyvästä ajettavuudestaan. Ensimmäisen koeajon jälkeen Marski vaati kuitenkin yhden kattokaaren poistamista, koska takapenkillä istuvat saattoivat helposti loukata siihen pänsä. Tuon ajan tiet Suomessa olivat kuoppaisia ja vain Tuusulan ja Käpylän välillä voitiin nauttia kestopäällysteellä 770:n tehoreserveistä. Marsalkan hovikuljettaja Ranta on jälkikäteen muistellut, että Mikkelin-Helsinki-väliä ajettiin monesti kovaa, toisinaan nopeus nousi jopa 120 kilometriin tunnissa, vaikka tehtaan suositus panssaroiduille malleille, johtuen renkaista, olikin vain 80 kilometriä tunnissa. Marskin autossa ei käytetty luodinkestäviä renkaita, vaan

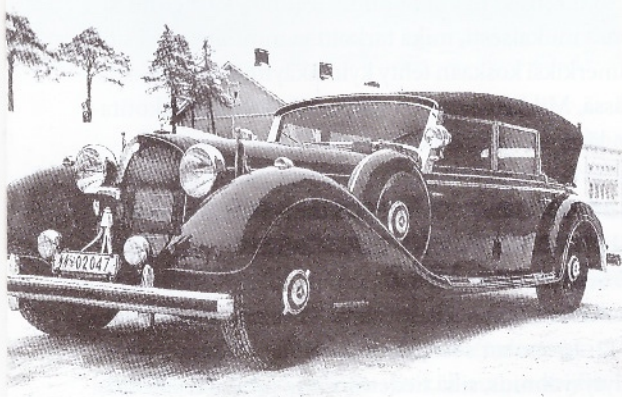
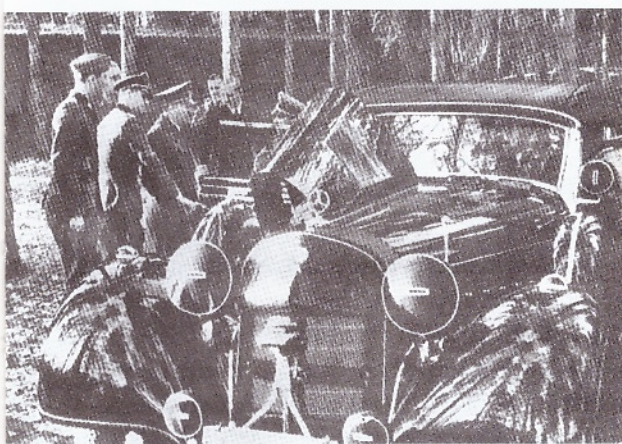
Hitler tarkasti auton omassa päämajassaan Sudenpesässä ennen lähettämistä Suomeen, jossa sen esittelystä vastasi Erich Kempka.

Before sending the car to Finland it was inspected by Hitler at Wolfschanze.

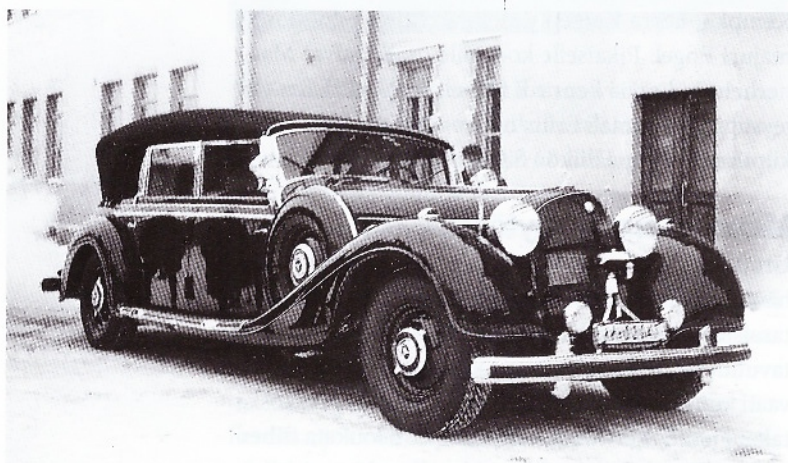
Autonkuljettaja Kempka esittelee auton 7.7-litraisen moottorin marsalkalle.

Hitler's driver Erich Kempka presents the car to Marschall Mannerheim.

Auton luovutus marsalkka Mannerheimille tapahtui 16.12.1941 Mikkeliissä. Tilaisuudessa olivat Mannerheimin ja päämajan upseerien lisäksi kuljettajat Kauko Ranta ja Erich Kempka, herra Katzenwadell ja Hitlerin adjutantti majuri Engel.



Tilausmerkinnät runkonumerolle 429317 "Lahja-auto sotamarsalkka Mannerheimille Helsingissä".



Datum	Besteller	Auftrag-Schein v	Bemerkungen
6.7.41	Daimler-Benz Aktiengesellschaft Herrn Adjutant des Führers Geschenkswagen. für Herrn Mannerheim Helsinki Berlin 770	6.7.41.	Typ: 7,7 Liter. Fahrgestell-Nr. 429317 Motor-Nr. 200767. Karosserie-Nr. 200767. Karosserie 6-ber. off. Tour (genau). Versand-Vorschriften: Schl. Lind. 19.6.41 Adj. M. Berlin 13. NOV. 1941 Bemerkungen: Karosserie v. Sindelf. n. Ul. abgeliefert nach: Sindelfingen am: 20. JUN. 1941 Berlin 15. NOV. 1941 Typenbescheinigung Nr. bezw. Kraftfahrzeugbrief: 8824 75. 12. Nov 1941 Papiere: 12. Nov 1941

"normaaleja" Continentaleja.

Ratsumiehenä ylipäälikkö halusi tulla kyyditettäväksi katto auki aina, kun se vain oli mahdollista. Kerrotaan, että herrat Mannerheim ja kenraali Walden ajoivat autoillaan kilpaakin. Kirjassa "Marski läheltä ja kaukaa" hänen kuljettajansa automestari Ranta kertoo:

– Olimme tulossa Helsinkiin, ja matkassa oli seurueeseen kuuluva kenraali Walden omalla vaunullaan (Mercedes-Benz 320 Pullman Limousine 142042/0628). Ennen Hyrylää Walden oli kertonut kuinka hänen kuljettajansa oli ajanut välin Hyrylä-Helsinki siinä ja siinä ajassa. Jatkettuamme matkaa Marski sanoi minulle: "Ranta, kokeillaanpa missä ajassa me tuon välin taitamme". Saimme loistavan voiton. Marski piti kovasta vauhdista, mutta ei koskaan yllyttänyt. Hänen ajatuksensa oli, että jos tie sallii, niin antaa mennä.

Mercedes-Benz 770:llä ei ajettu rintamalla, vaan siihen käyttöön marsalkalla oli käytössään pienempi Mercedes, 320 Cabriolet F -malli (runkonumero 860805) ja Hitlerin 1942 lahjoittamat Steyr-maastot. Großer oli helppo ajettava, joskin talviaikaan ongelmia aiheutti leveä raideväli, joka ei sopinut muiden autojen tekemiin uriin. Talvirenkaita autoon ei ollut, ja vain erittäin liukkailla teillä käytettiin lumiketjuja.

Kahdeksansylinterinen moottori oli tehokas ja kompressoriarvittiin vain harvoissa ohitustilanteissa. Myös polttoaine asetti rajoituksia auton käytölle. Saksasta toimitettiin Mikkeliin korkeaktaanista erikoispolttoainetta, joka kelpasi Mercedesen 7,7-litraiselle koneelle (toim. nykyaikainen 98E sopii moottorille hyvin). Alkuperäiseen lahjoitukseen kuului myös

15 000 litraa polttoainetta, joka toimitettiin useassa erässä Mikkeliin. Kulutus oli raskaalle ja tehokkaalle autolle kohtuulliset 27 litraa sadalla kilometrillä. Varsinaisen polttoainetankin 195 ja varatankin 20 litraa takasivat vaunulle 750 kilometrin toimintasäteen.

Varsinkin Neuvostoliiton suurhyökkäyksen aikana kesällä 1944 autolla ajettiin usein yöaikaan sotavaloja käyttäen. Tavallisimmin kyydissä olivat Mannerheimin lisäksi tykistökenraali Vilho Nenonen ja päämajoitustemestari Aksel Airo. Kauko Rannan mukaan eräällä näistä öisistä matkoista Mannerheim asettui etupenkille, Ranta löi oven kiinni, mutta taakse juuri nousseen Nenosen sormi jäi oven väliin ja meni nivelestä poikki. Tähän kenraali Nenonen totesi rauhallisena:

– Kyllä ne saksalaiset osaavat hyviä autoja laittaa, mutta eivät nekään näköjään osaa kaikkia mahdollisuuksia ajatella.

Talvikäyttöä helpotti myös auton tehdasvarusteluun kuulunut ulkopuolinen tuulilaslämmittimen puhallin, joka sai lämpimän ilman pakoputkistolta. Auto oli myös hyvin lämmin. Vaunua käsiteltiin arvonsa mukaisesti, mikä tarkoittaa mm. sitä, ettei sillä esimerkiksi koskaan tehty kylmäkäynnistystä pakkasäässä. Mikkeliin autoa säilytettiin erään omakotitalon lämpimässä tallissa.

Mannerheimin Mercedesen huomionarvoisin edustusajo kesäkuussa 1942

Marsalkka Mannerheim täytti 75 vuotta 4. kesäkuuta 1942. Immolan sotilaslentokentälle oli komennettu hälytysvalmius, sillä tiedettiin, että juhliin osallistuisi

Suomen valtiojohtoa. Immolassa olleiden hämmästyksiksi kentälle laskeutui pian puolen päivän jälkeen myös suuri nelimoottorinen matkustajalentokone Focke-Wulf Fw 200 Condor. Tästä koneesta, joka laskeutui Immolan kentälle tavallista suuremmalla nopeudella ja jonka vasen jarruhihna syytyi kovan jarrutuksen vuoksi tuleen, astui ulos monien suureksi yllätykseksi Saksan valtakunnanjohtaja Adolf Hitler.

Kunniakomppanian tarkastuksen jälkeen Hitler astui yhdessä tasavallan presidentti Risto Rytin kanssa Mannerheimin Mercedes 770:een. Sillä ajettiin Kaukopään tehtaiden pistoraiteelle tuodun juhlahunan luokse. Großeria ajoi Kauko Ranta vieressään Rytin adjutantti, jääkärieverstiluutnantti Börje Söderström. Ranta on myöhemmin muistellut, että Hitler oli koko automatkan ajan äänessä taukoamatta.

Mannerheimin ja Hitlerin ensitapaaminen tapahtui marsalkan junalla. Alkumuodollisuuksien jälkeen valtakunnankansleri esitteli marsalkalle lahjaksi antamansa kolme Steyr 1500 A/02 Kommandeurwagen Kfz 21 -maastautoa.

Paluumatkalla Immolan kentälle marsalkka oli mukana saattamassa saksalaista yllätysvierastaan. Tämänkin matkan presidentti Ryti ja Hitler ajoivat Mannerheimin Mercedesillä, kun marski itse ajoi kenraalisotamarsalkka Wilhelm Keitelin autossa. Lyhyt ja yllättävä syntymäpäiväonnittelevierailu päättyi kello 18.30, kun Hitlerin Condor nousi ilmaan Immolasta.

Saksalaista huoltopalvelua

Myös 770:n huolto ja hoito vaativat omat erikoistaitonsa. Daimler-Benz AG:n huoltovastaava, herra Katzenwadell kävi luovutushuollon jälkeen vielä kolmesti Suomessa varmistamassa auton moitteettoman toiminnan. Varsinaisia vikoja tai ongelmia autossa ei havaittu koskaan sen Suomessa olon aikana. Laadusta

kertoo sekin, ettei edes sytytystulppia tai virranjakajan katkojan kärkiä tarvinnut vaihtaa tai öljyä lisätä huoltojen välillä. Ainakin kerran auto jouduttiin kuitenkin kuljettamaan lavetilla perille määränpäähän polttoaineen loppumisen vuoksi, erikoispolttoainetta kun ei saatu matkan varrelta. Siirtotöihin komennettiin myös autosotamies Heimo Otto Halonen, Klubin rungollisten tyyppivastaava Kimmo Halosen isä. Myös toinen klubilainen, Jorma Rautakorpi, törmäsi autoon jo varhaisessa vaiheessa. Kun pikkupoika Jormalta Jatkosodan aikana kysyttiin mitä hänestä tulee isona, oli vastauksena Mannerheimin autonkuljettaja.

Autossa oli alun perin nelivaihteinen vaihteisto, jossa ykkönen oli synkronimaton. Vaikka vaihteistossa ei ollutkaan mitään vikaa, tehdas vaihdatti sen tilalle 1943 täyssynkronoidun viisivaihteisen vaihteiston, jossa oli myös öljynkiertopumppu. Samalla autoon vaihdettiin nopeus- ja matkamittari. Työt tehtiin Nikolajeffin korjaamolla, sillä heillä oli laajempi kokemus kompressorivaunuista kuin 1939 perustetulla Veholla. Vaihtotyöt teki työnjohtaja Kenkkilä, ja Katzenwadellin lisäksi työtä valvoi Kauko Ranta.

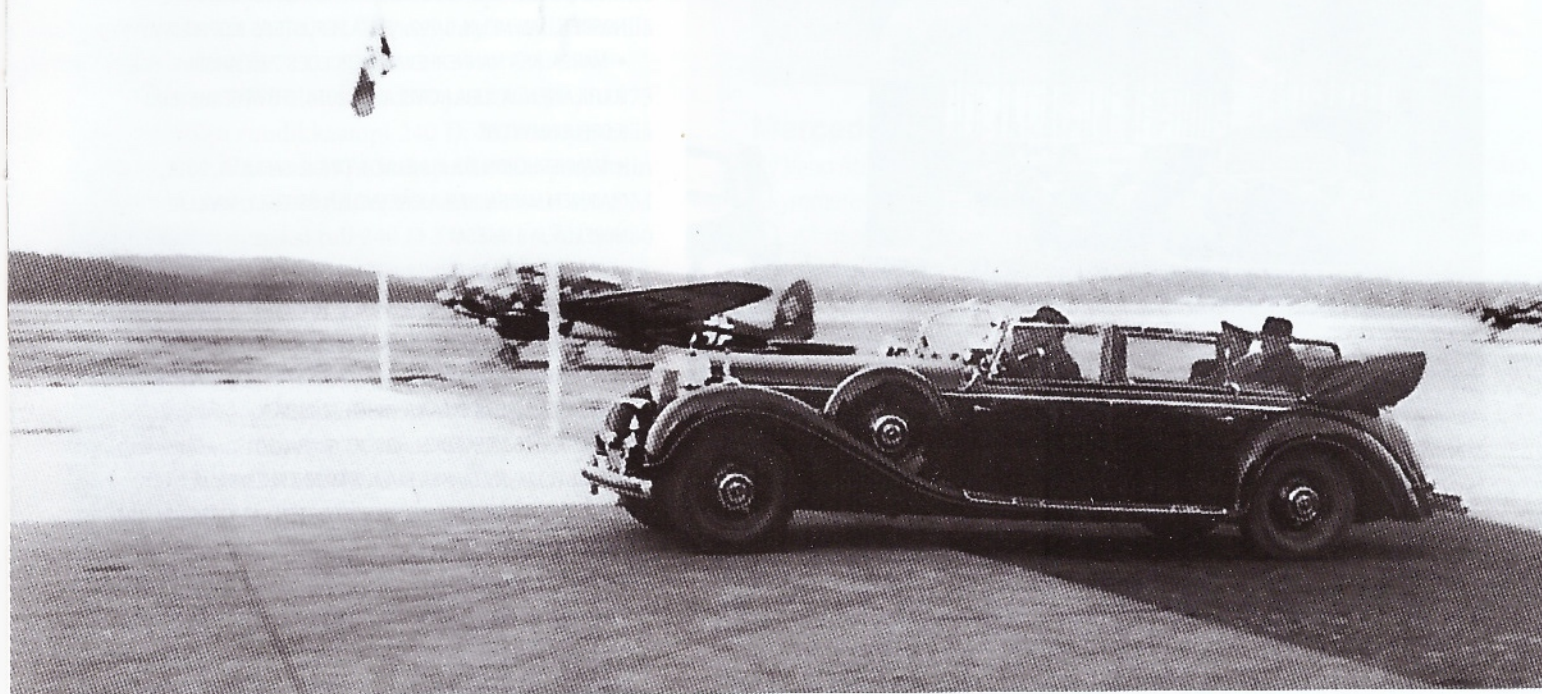
Pidetystä piilotelluksi

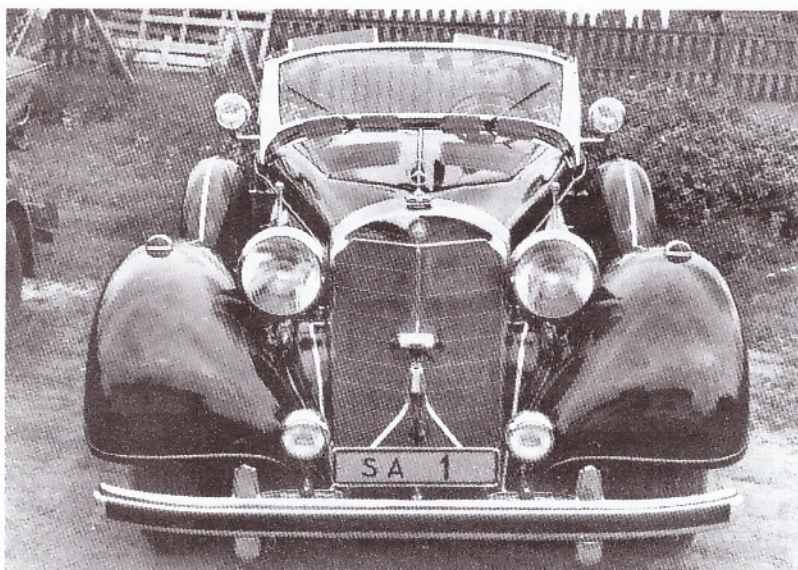
Marski oli kiinnostunut autostaan ja kyseli kuljettajalta usein sen toimivuudesta. Hän tutustui myös auton teknisiin hienouksiin ja oli tarkka siitä, kuka autoa sai ajaa. Varsinainen kuljettaja Kauko Ranta, varakuljettaja Erkki Rohunen ja nimetty asentaja huolehtivat 770:stä. Hyvästä kohtelusta kertoo myös auton pesu, johon Ranta kertoo kuluneen yleensä neljä tuntia. Kaiken kaikkiaan hänen mukaansa Marskin 770 oli paras auto, jota hän oli koskaan ajanut.

Jatkosota päättyi 4. syyskuuta 1944 aselepoon. Pari viikkoa myöhemmin Neuvostoliitto ja Suomi allekirjoittivat välirauhansopimuksen. Tämän jälkeen moni

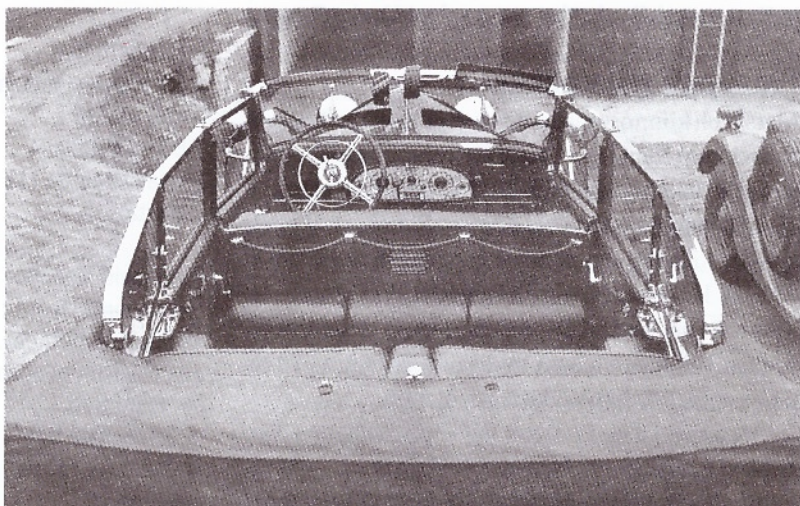
Presidentti Ryti nouti Hitlerin Immolan lentokentältä 4.6.1942. Takana saksalaisten He-111-koneita.

Hitler paid Mannerheim a surprise visit on his 75th birthday. The Finnish President Mr. Risto Ryti accompanies Hitler on the drive to the celebration.





Autoa säilytettiin päämajakaupunki Mikkeliissä omakotitalon pihassa. Yläkuvassa erottuvat hienosti auton lukuisat valot. Rekisterikilven yläpuolella oleva "sotavalo" mahdollisti ajon pimennyksen aikana. Sisätilojen ilme on arvokkaan tyylikäs.



Marsalkan syntymäpäivillä 4.6.1942 isännän auton viereen on pysäköity kenraali Erfurthin malli ja Saksan suurlähettilään Waldemar von Blücherin 290 Pullman Limousine.

The cars of Marschall Mannerheim, German general Erfurth and German ambassador Waldemar von Blücher are parked on Kaukopää factory area during the celebrations on 4.6.1942. SA-1 registerplate on Mannerheim's car stands for Suomen Armeija (Finnish Army).

asia muuttui Suomessa. Kaikella tapahtuneella oli oma heijastusvaikutuksensa myös marsalkka Mannerheimin käytössä olleeseen Mercedes-Benziin. Aikaisemmin miellyttävänä pidetystä autosta tuli poliittisen ilmapiirin muuttuessa kiusallinen rasi- te, jota peitti lahjoittajansa luoma varjo. Jatkosodan aikana Marskin 770:llä oli ajettu 25 000 kilometriä. Suuren ja näyttävän auton käyttäminen sodasta toipuvassa maassa ei olisi muutenkaan ollut korrek- tia. Mannerheim nimitettiin tasavallan presidentik- si elokuussa 1944. Virkaanastujaisiinsa hän saapui Packardilla. Sotamarsalkka Mannerheimin toimi- essa siirtymäajan presidenttinä autolla ei tiettävästi ajettu muutenkaan, vaan se pysyi tallissa Helsingin Mechelinkadulla, jossa sen hoidosta vastasi Vieno "Vikke" Kannisto.

Suomesta Ruotsin kautta Yhdysvaltoihin

Toistaiseksi auton tarina Suomessa päättyi 28.1.1947, jolloin se laivattiin Tukholmaan, jonne Manner- heim oli sen myynyt. Großerin vaiheista Ruotsissa ja 18.6.1948 alkaen Yhdysvalloissa kerrotaan tar- kemmin Tähdelliset-lehden seuraavassa numerossa.

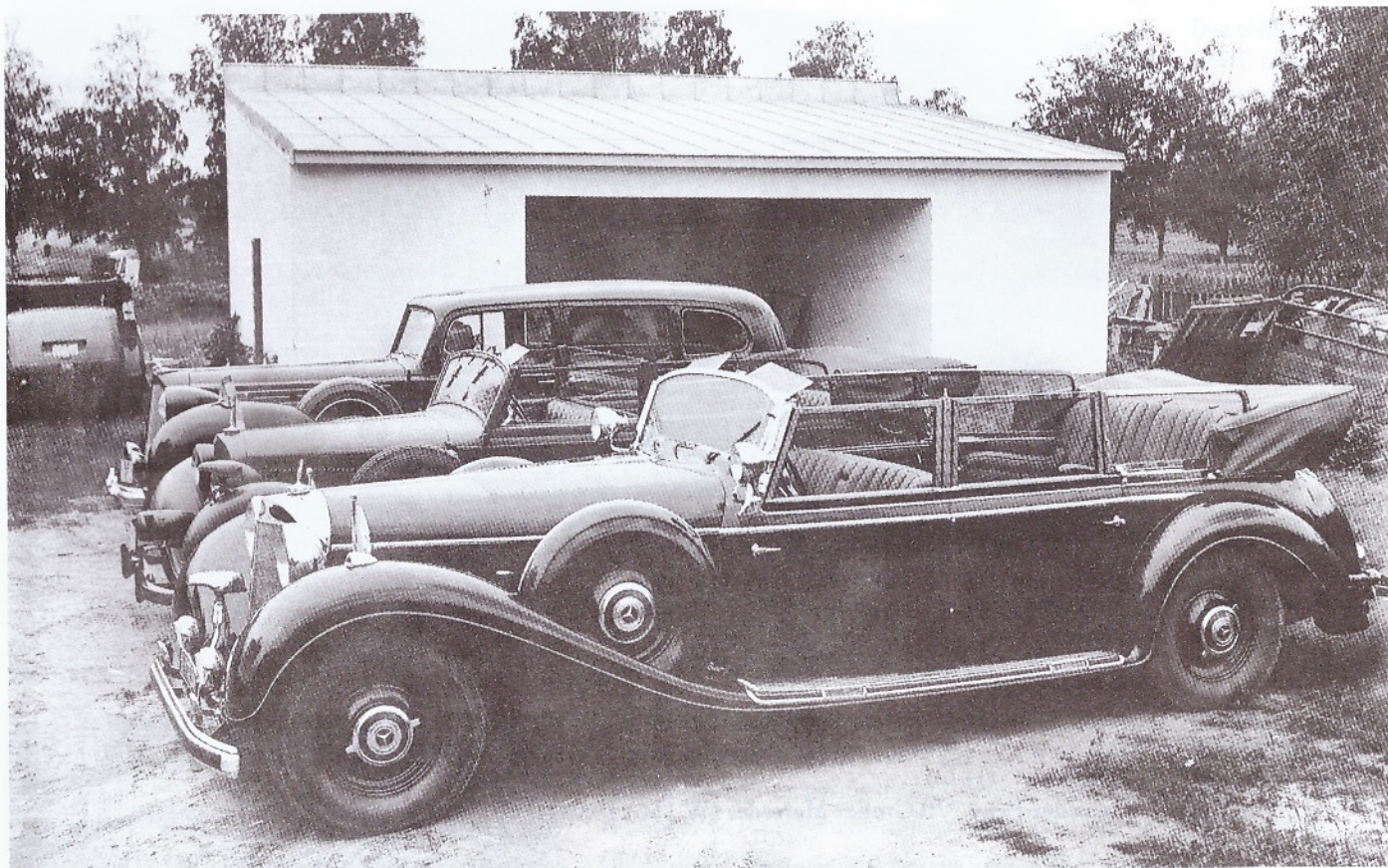
Minulle Großer on ollut aina hienoin auto, jonka Mercedes-Benz on koskaan valmistanut. Sääli, että sen maine Kolmannen Valtakunnan paraatiautona estää sen esiinnoston teknisesti ja muotoilullisesti erinomaisena Mercedesenä.

TEKSTI: ANSSI JUUTILAINEN

KUVAT: VELI VARTIALA JA SA-KUVA

LÄHTEET:

- MERCEDES-BENZ 1930-TALET'S KOMPRESSORVAGNAR I NORDEN, JAN MELIN, 1992, "HYVÄ PERUSTEOS (LOPPUUNMYTTY)"
- MARSALKKA MANNERHEIMIN MERCEDES 770, ANSSI JUUTILAINEN JA JUHA KOIVULAHTI, 2014, "HYVÄ PERUSTEOS (LOPPUUNMYTTY)"
- MANNERHEIMIN KULKUNEUVOT, CINGIZ SAFIULLA, 2011, "KAIKKIEN MARSALKAN AJONEUVOJEN ESITTELY, MAALLA, MERELLÄ JA ILMASSA"
- OLIN HITLERIN AUTONKULJETTAJA, ERICH KEMPKA, 1951/2010 "KEMPKALLA OLI VARMASTI PARAS W 150 -OSAAMINEN, OSALLISTUIHAN HÄN AUTON SUUNNITTELUUN JA KÄYTTÖÖN, SEKÄ PEREHDYTTI MONET KULJETTAJAT YMPÄRI EUROOPPA, ITSE AUTOSTA KIRJASSA ON AIKA VÄHÄN TEKSTIÄ."
- THE DEVIL'S MERCEDES, ROBERT KLARA, 2017 "PITKÄSTYTÄVÄN TARKKA KUVAUS MANNERHEIMIN, JA KOLMANNEN VALTAKUNNAN, MERCEDESTEN VAIHEISTA USA:SSA, MONESSA KOHDIN PROPAGANDISTINEN OTE. ERINOMAISESTI TEHDYT TAUSTATYÖT."
- MANNERHEIMIN MERSU, DOKUMENTTIELOKUVA, VELI VARTIALA, 2017, YLE1 "ERINOMAINEN TV-DOKUMENTTI".

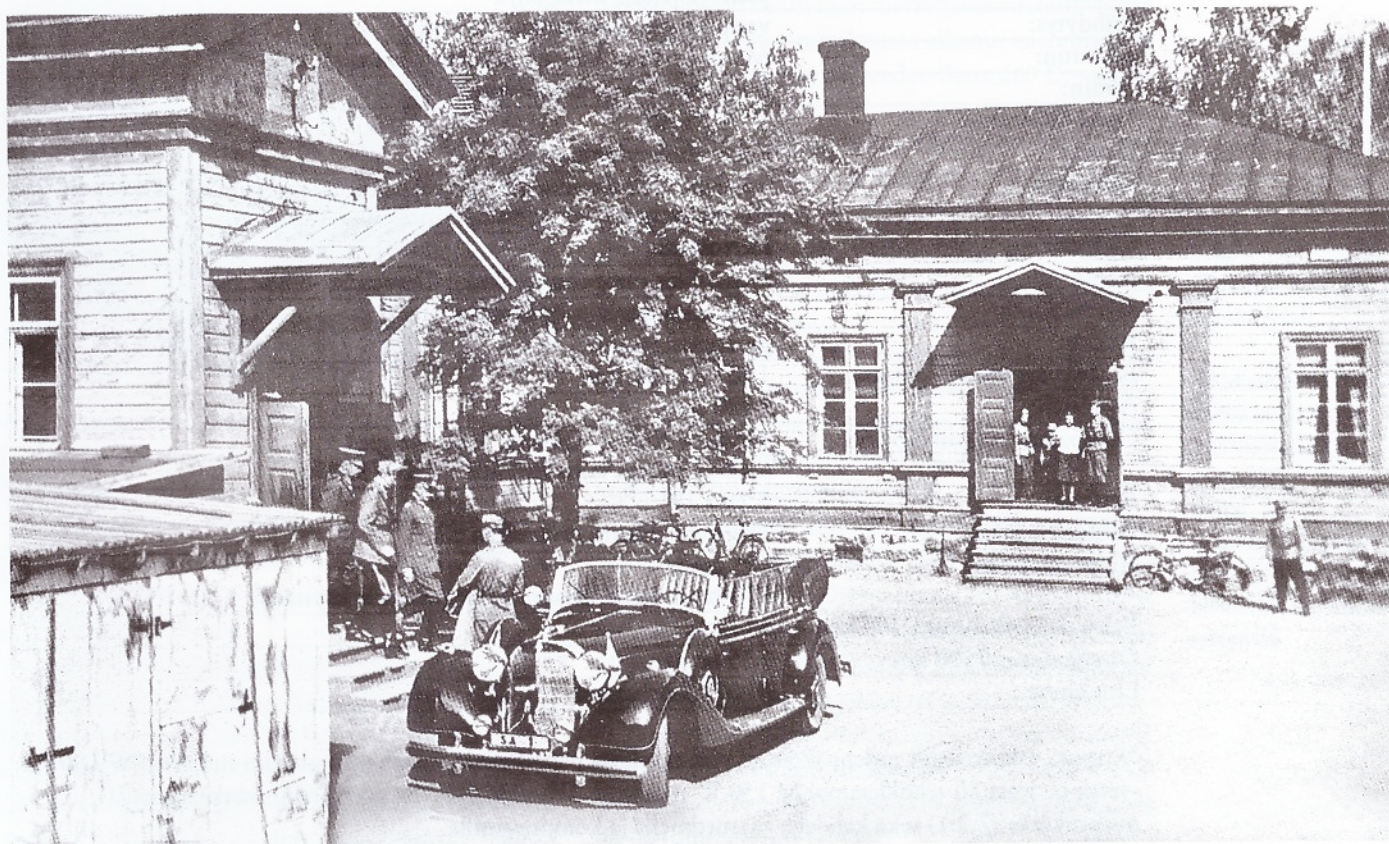


Marsalkka Mannerheimin SA-1:t Mercedes-Benz 770, Mercedes 320 Cabriolet ja V12 Packard. Vasemmassa yläkulmassa erottuu Steyr-maastoauto.

The 770 was Marschall Mannerheim's favourite car and he preferred using it mainly top down. He also had a Packard V12, a Mercedes-Benz 320 Cabriolet F as well as three Steyr-offroad vehicles.

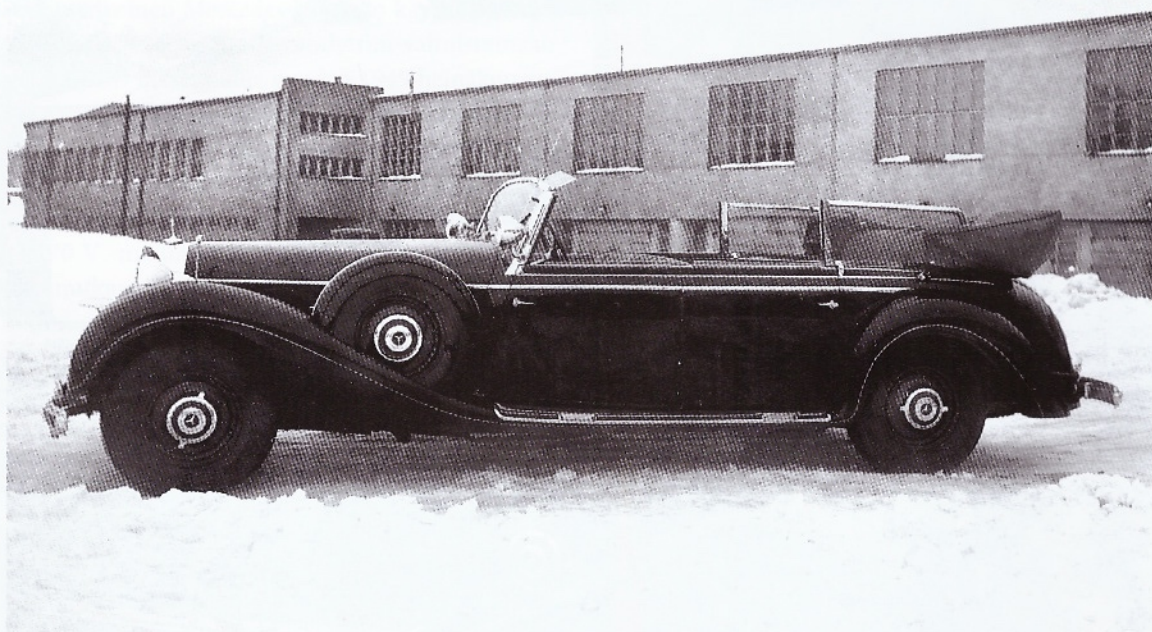
Mannerheim vierailee kenraali Erfurthin esikunnassa Verbindungstab Nordissa Mikkelin kasarmialueella.

Operations between the Finnish and the German armed forces were controlled by the German general Waldemar Erfurth, whose HQ in Mikkeli Mannerheim is visiting.



Sodan jälkeen auto säilytettiin Auto-kompaniassa Helsingin Taivallahden kasarmilla. Kuva on otettu 1947 ennen vaunun siirtoa Ruotsiin.

After the war, Mannerheim did not use the 770 any more. The car was kept in a garrison in Helsinki until 1947 when it was sold to Sweden.



TEKNISET TIEDOT:

Mercedes-Benz 770 Großer Mercedes (W 150) 1938–1943

Moottori:	8-syl. rivimoottori M 150 (M 150 II)*
Sylinterin halk. ja iskunpituus:	95 x 135 mm
Iskutilavuus:	7 655 ccm
Puristussuhde:	1:6,1*
Teho:	155 hv / 3 000 k/min 230 hv / 3 200 k/min (kompressorilla*)
Vääntömomentti:	47 mkg / 1 900 56 mkg / 2 000 (kompressorilla*)
Venttiilit:	riippuvat venttiilit; nokka-akseli sivussa
Voitelu:	painevoitelu; 9 litraa öljyä
Jäähdytys:	vesipumppu; vesitilavuus 32 litraa
Kaasutin:	Mercedes-Benz kolmikurkkuinen kaksoiskaasutin
Ahdin:	2-siipinen Roots-kompressori
Sähköjärjestelmä:	12 V 75 Ah
Kytin:	kuiva yksilevykytkin
Vaihteisto:	vuoteen 1939 4-vaihteinen ylivaihteella, myöhemmin 5-vaihteinen (II–V/täyssynkronoitu) vaihteenvalitsin lattialla
Ohjaus:	kiertokuula
Jarrut:	hydrauliset rumpujarrut Bosch-Dewandre -tehostimella
Seisontajarru:	mekaaninen takapyöriin vaikuttava
Runko:	ovaaliputkirunko
Raideleveys edessä / takana:	1 600 / 1 650 mm
Akseliväli:	3 880 mm
Omapaino / kokonaispaino:	3 450 / 4 200 kg (Offener Tourenwagen) mallien painot vaihteluvälillä 3 450–4 320 kg
Renkaat:	8,25 x 17
Polttoainesäiliö:	195 litraa; takana tavaratilan alla
Huippunopeus:	145 km/h 170 km/h (lyhytaikaisesti kompressoria käyttäen)
Polttoaineenkulutus l/100 km:	30 litraa
Öljynkulutus l/100 km:	0,15 litraa
Listahinta:	45 000 Reichsmark

*Autosta valmistettiin todennäköisesti viisi tavallista panssaroitua mallia raskaammin suojattua W 150 II -versiota, jossa oli tehokkaampi M 150 II -moottori. Teho 160/400 hv saavutettiin korkeammalla puristuksella (7,2:1) sekä kahdella kaasuttimella ja kompressorilla.