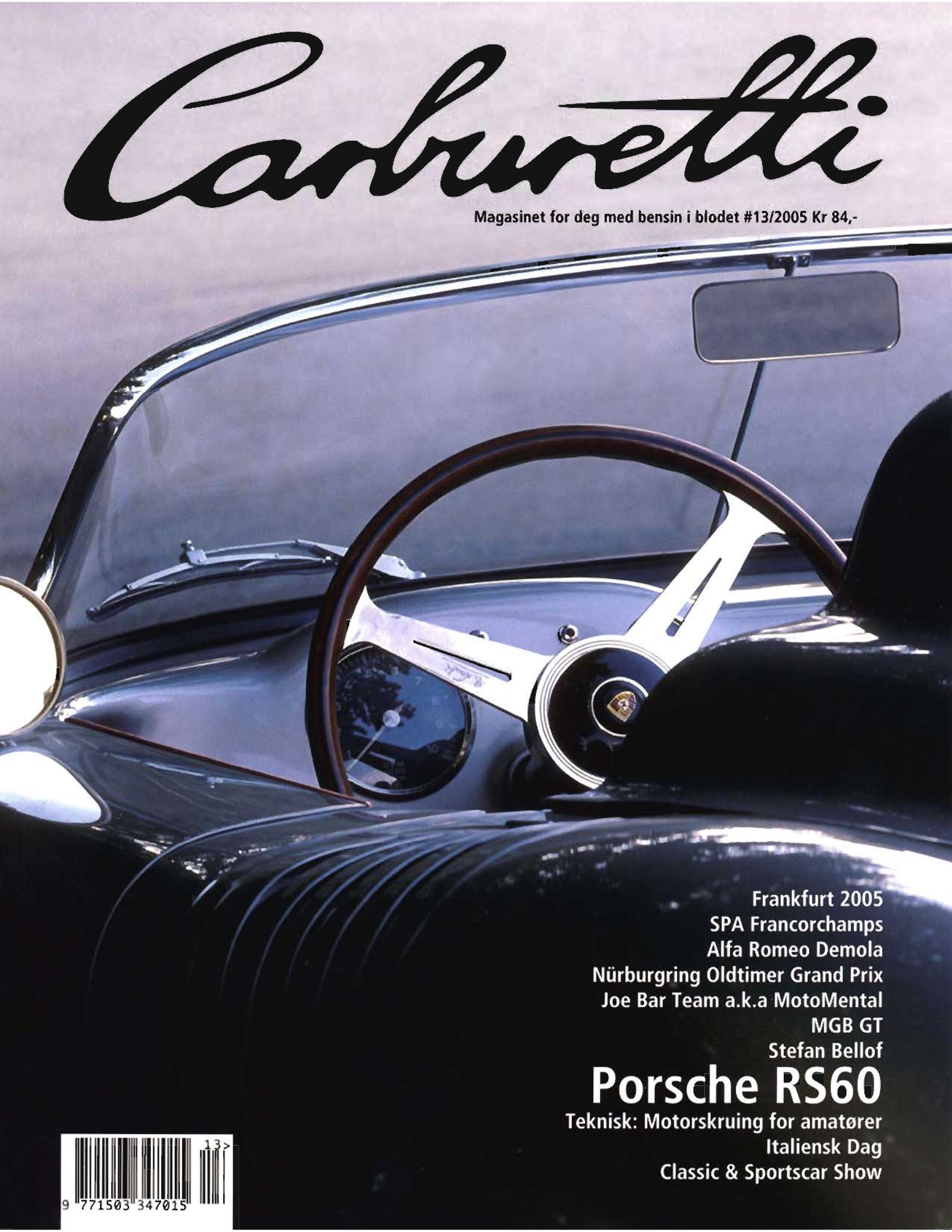
Carburetti

Magasinet for deg med bensin i blodet #13/2005 Kr 84,-



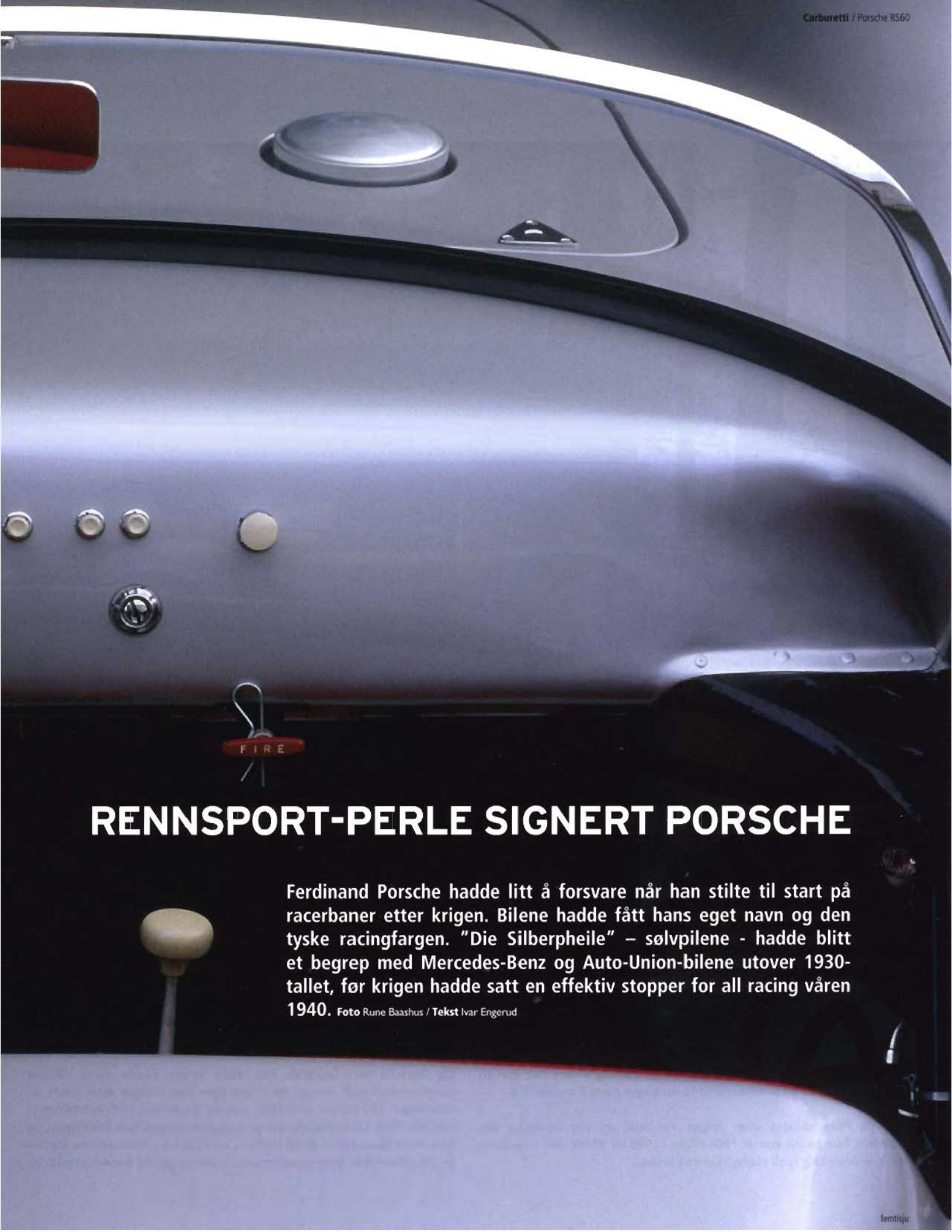
Frankfurt 2005
SPA Francorchamps
Alfa Romeo Demola
Nürburgring Oldtimer Grand Prix
Joe Bar Team a.k.a MotoMental
MGB GT
Stefan Bellof

Porsche RS60

Teknisk: Motorskruing for amatører
Italiensk Dag
Classic & Sportscar Show

13>
9 771503 347015

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
UPM
x1000



RENNSPORT-PERLE SIGNERT PORSCHE

Ferdinand Porsche hadde litt å forsvare når han stilte til start på racerbaner etter krigen. Bilene hadde fått hans eget navn og den tyske racingfargen. "Die Silberpheile" – sølvpilene - hadde blitt et begrep med Mercedes-Benz og Auto-Union-bilene utover 1930-tallet, før krigen hadde satt en effektiv stopper for all racing våren 1940. **Foto** Rune Baashus / **Tekst** Ivar Engerud

Ferdinand Porsche hadde allerede lenge før krigen vært involvert i Steyr og Austro-Daimler hjemme i Østerrike, samt Mercedes-Benz og de fantastiske racingprosjektene for Auto-Union midt på 1930-tallet, da han fikk i oppdrag å designe det som skulle bli Volkswagen. Men heller ikke her greide han å la være å klå på designet i racingretning. Når folkeprosjeketet var kommet så langt at det var testet og klart til produksjon, bygde han tre strømlinjeformede coupeer under eget navn til løpet Berlin – Roma i 1938. Linjene skulle vise seg å være mer enn en liten indikasjon på en produksjonsbil i hans eget navn, Porsche 356.

Med på Porsche-laget etter krigen var også en viss Huschke von Hanstein. Han hadde vunnet Mille Miglia i 1940 for BMW, det siste løpet før 2. verdenskrig la all racing i Europa brakk.

Men det skulle ikke gå mange årene etter freden før konkurransen mellom produsenter av små racerbiler som OSCA i Italia, Gordini i Frankrike, Jowett i England og Porsche i Tyskland tok kraftig av. De populære landeveisløpene fra før krigen ble gjenopptatt, Le Mans kom i gang igjen og Formel 1 startet i 1950. Optimismen og den fredelige, men alvorlige nasjonskampen på racingfronten nådde stadig nye nivåer.

Og Porsche var Tysklands håp. Etter krigen hadde deres Gmund aluminiumscoupeer vunnet flere løp. Men den trengte etter hvert en etterfølger. 550 Spyder med 1500 ccm ble presentert på Prisutstillingen i oktober 1953. Da hadde allerede prototypene vunnet både Eifelrennen, og ikke minst klasseseire i så vel Le Mans som Carrera Panamericana samme år. De sølvfargede, strømlinjeformede Spyderne gjorde suksess overalt, og

ble legendariske i hendene på førere som Hans Hermann, Huschke von Hanstein og Umberto Maglioli.

Suksessen ga et løft for markedsføringen av Porsche i USA, som ble importert av Max Hoffman i New York og Johnny von Neuman i Los Angeles. En av hans kunder var den unge skuespilleren James Dean, som var glad i racing. Han skulle gjøre modellen og seg selv nærmest til ikoner på en tragisk måte for nøyaktig 50 år siden – 30. september 1955. Da hadde han hentet den nye Spyderen hos George Barris verksted i Los Angeles for å kjøre til race i Salinas ved Monterrey. Turen endte i et av bilhistoriens mest berømte og tragiske ulykker, med dødelig utgang for den 24 år gamle Dean. Det betydde imidlertid ikke slutten for Porsches racingsuksess med 550.

Porsche vant Targa Florio i 1956 med Umberto Magioli bak rattet, og de gjentok bedriften i 1959 og 1960. I 1961 stilte team Camoradi to team med fabrikksbacking, Stirling Moss/Graham Hill og Jo Bonnier/Dan Gurney. Porsche stilte med 2-liters motorer med høyt dreiemoment som passet banen på Sicilia. Stirling tok ledelsen, og etter å ha skiftet på ledelsen med lagkameratene og en mye kraftigere Ferrari underveis, så det ut til å kunne loggføres nok en seier. 8 kilometer før mål sa differensialen takk for seg, og en sikker seier ble forvandlet til en kjempenedtur.

Dette var Stirlings eneste løp med en RS60, men han har fortsatt mange lovord å si om modellen: "A super car, beautifully well balanced and simply tailor-made for Targa Florio... That was one morning when

I woke up and could say to myself: For today's race you have got the ideal car…"

Det er komplimenter fra en kompetent fører. Stirling hadde den gang allerede sittet bak rattet i mer enn 70 ulike sports- og racerbiler i omkring 500 løp. Han kjørte alle slags løp, med all slags redskap, blant annet Ferarri 250 GT SWB, Aston Martin DB4 GTZ, Austin Healey Sprite, Mercedes-Benz 300 SLR. Han var midt inne i sine to mest hektiske sesonger som fører i 1960 og 1961, hvor han deltok i ikke mindre enn 96 race og vant 46 av dem!

Porscehe var, som nevnt, også populær på racingarenaene i USA. Dette var tiden da førere som Ken Miles, Augie Pabst, Chuck Daigh, Tony Bettenhausen, Lance Reventlow, Jim Hall, Paul O'Shea, Dan Guerney, Max Balchowsky, Carrol Shelby og den kvinnelige Denise McCluggage var blant de mest kjente på denne siden av Atlanteren.

Hvilket syn det må ha vært i for eksempel 1959 Daytona 1000 km, da Porsche 550A og 718RSK konkurrerte mot Jaguar D-Type, Ferrari 121LM, Maserati 450S, Fiat Abarth og de amerikanske Ford Thunderbird, Kurtis, Sadler, Scarab, Buick Ol'Yeller og Bocar. Hvilken herlig blanding av fabrikkracere og private, kompetente low-budget prosjekter!

RS60 718 060

William Wuesthoff var den opprinnelige eieren av bilen på disse sidene – RS60 718 060. Han begynte å selge Volkswagen i Milwaukee i 1955,

som forhandler av Max Hoffmans etter hvert utrolige importimperium av europeiske sportsbiler. Samme år startet han også med salg av Porsche, Jaguar og Lancia.

Wuesthoff startet sin racingkarriere med en MG TD og en 1300 ccm Alfa Romeo roadster før han måtte i militærtjeneste i Tyskland. Her skaffet han seg en Porsche Super Speedster, som han deltok med i ulike klubbløp. Kameraten William Wilbourne hadde en 356A Speedster som de startet med i Nurburgring 1000 km race i 1958. Stirling Moss/Jack Brabham vant løpet i Aston Martins DBR1 foran et kobbel av Ferrari 250 Testa Rossaer med berømte førere som Mike Hawthorn, Peter Collins, Wolfgang von Trips, Olivier Gendebien, Phil Hill og Luigi Musso. Av de totalt seks Testa Rossaene kom også en fra Finland – Scuderia Askolin som kom inn på 27. plass. Teamet Wilbourne/Wuesthoff kom to plasser foran, på en respektabel 25. plass.

Vel tilbake i USA forsatte Wuesthoff med en Alfa Romeo Veloce i en kort periode, før han bestilte vognen på disse sidene fra Porsche Car Import i Northbrook, Illinois, som distribuerte merket i Midt-Vesten. Den sølvmetallic Spyderen ble fakturert fra Porsche i Zuffenhausen 9. juni 1960 med $9000, og den ble viderefakturert Wuesthoffs Concours Motors uten påslag drøye to uker senere. Den var da utstyrt med en 1500 ccm motor.

RS60en skulle bli Wuesthoffs leketøy på racebanene i fire sesonger, fra 1960 til september 1963, da han avsluttet med Road America 500-mile racet. Da hadde han oppnådd totalt 17 pallplasseringer, med et dusin førsteplasser.

Allerede i debutsesongen kunne han ta hjem seire i 1500 ccm-klassen på Elkhart Lake, Meadowdale og Kentucky Derby Road Races. På Watkins Glen Grand Prix i september kom han på 2. plass etter Roger Penske.

Wuesthoff var kjent som en meget pålitelig og sikker fører, som svært sjelden kom opp i nestenulykker. "He didn't stick his nose in where it didn't belong" sier mekanikeren hans, Glen Carroll. Han hadde en meget god kontroll over redskapen, og merket med en gang om noe var galt i motor eller drivverk.

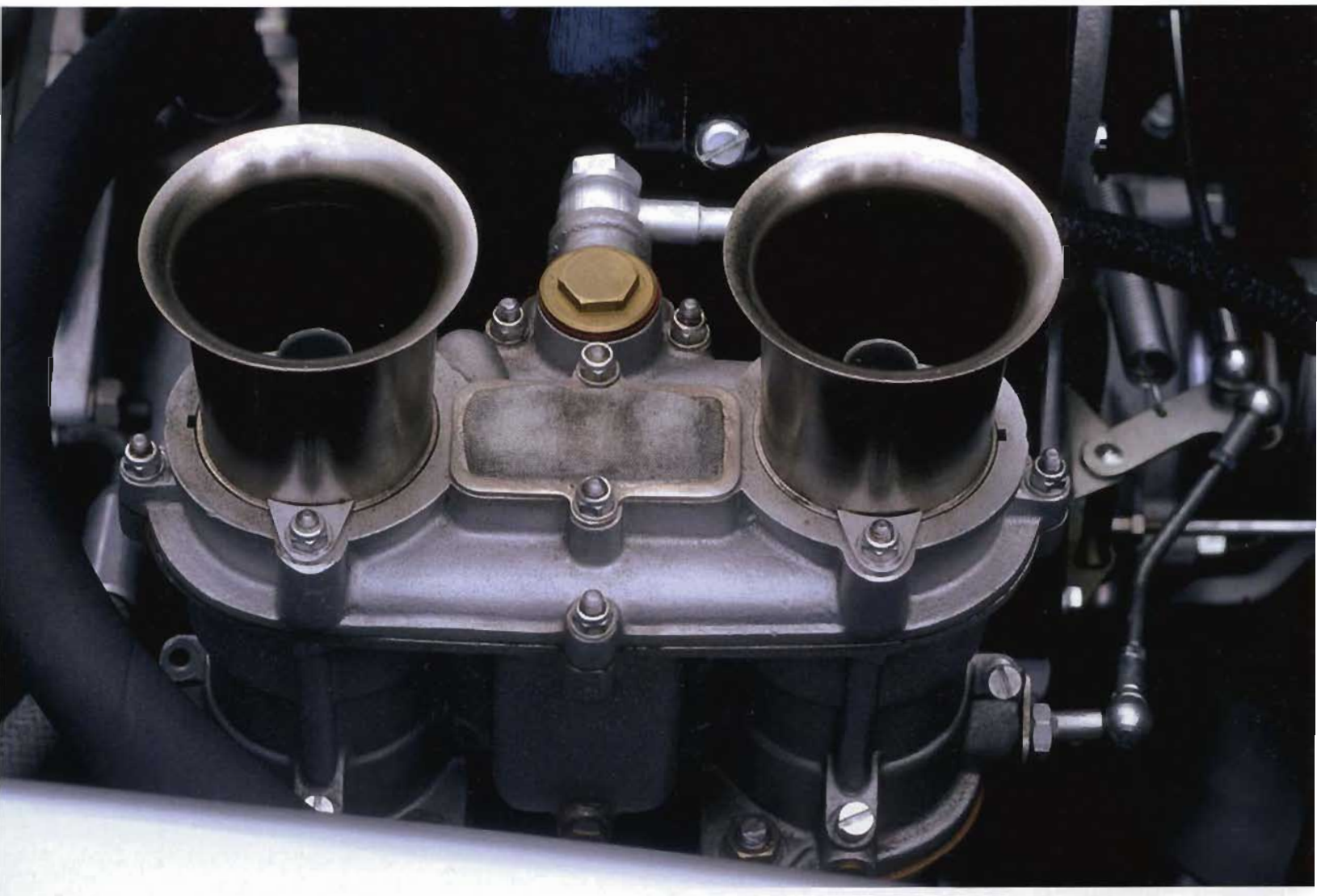
I 1961 og 1962 fortsatte han å vinne på Elkhart Lake, Wisconsin Grand Prix, Wilmont, Meadowdale og Milwaukee. Han benyttet aldri bilen i de lengste løpene, som for eksempel Sebring 12-timers i mars 1962. Her kjørte han en tilsvarende bil sammen med eieren Frank Rand og Bruce Jennings til en sikker seier i klassen under 1600 ccm, vinner av Index of Performance og 3. plass totalt. Seieren ble også lagt merke til av Porsche sentralt som lagde en egen reklameposter for anledningen.

Lenger utpå sommeren tok han turen over grensen til Canada for å delta i "Player's 200", hvor Canadas største tobakksfirma hadde fått til et løp som attraherte den desiderte eliten med Stirling Moss, Olivier Gendebien, Masten Gregory, Innes Irland og Jo Bonnier i spissen. Her tok han en 3. plass i klassen under 2000 ccm, bak Bob Holbert og Joakim Bonnier, som også kjørte Porsche RS60.

Foran 1963-sesongen oppgraderte han motoren til 1700 ccm. Han kjørte ytterligere 5 løp i sin RS60, før han fikk tilbud om å kjøre den nye Elva Porsche sammen med Augie Pabst i Road America 500 miles. De vant løpet totalt, og det førte til at Wuesthoff for 1964 fikk en tilsvarende modell sponset av Robert Bosch Corp for å kjøre USRRC-serien. Førsteplass i klassen under 2000 ccm og 2. plass totalt ble resultatet. På den tiden hadde Porsche selv kommet med den nye 904, og i en kort periode racet han med en slik eid av vennen Ed Weschler.

Wuesthoff innså etter hvert at konkurransekraften begynte å bli mindre på den vakre Spyderen, så han solgte den motvillig til Bruce Jennings med beskjed om å ta kontakt hvis han skulle selge den en gang i fremtiden. Jennings glemte visst gentlemansavtalen og bilen gikk videre til en Bill Jackson i Denver på begynnelsen av 1970-tallet. Der ble den til Heritage Classics Motorcar i Hollywood, California kjøpte bilen i 1999.

Her ble den ikke lenge, for Alex Finnigan hos Paul Russell and Company hadde en potensiell kunde på en slik bil, Peter LeSaffre. Bilen var meget bra, den hadde ikke vært ute for noen vesentlige uhell eller ulykker i løpet av karrieren hos de senere eierne. LeSaffre ønsket at bilen skulle være førsteklasses både teknisk og utseendemessig, så han overlot umiddelbart jobben til det respekterte restaureringsfirmaet.



Med det gode utgangspunktet var det viktig å bevare det originale og patinaen mest mulig likt originalen, sier Paul Russell, eier av Paul Russell and Company, så det ble langt fra den mest omfattende jobben vi har hatt! Men at resultatet ble bra kan du selv se!

Han har noen mil bak rattet i bilen etter restaureringen. Han får ikke fullrost den for kjøreegenskapene: "Den er veldig morsom og brukervennlig. Jeg er ingen racefører, men den føles meget presis og forutsigbar i sin oppførsel, ikke minst takket være det lengre og bedre balanserte chassiset enn forgjengerne. Den er rask, med god respons. Du merker godt at den er en meget lett bil, så den 1500 ccm store motoren gjør greit nytten!"

Nå er det Chip Connor II som får gleden av den herlige raceren, etter at han kjøpte den rett før bladet gikk i trykken. Chip er en fast gjest på Goodwood Revival og andre race i Europa, så kanskje det blir mulig for oss å nyte denne herlige "show&go"-raceren i full utfoldelse!?

Og Bill Wuesthoff? Ja, han er fortsatt i Porsche-business, som stor forhandler i Milwaukee!