

JAKTEN PÅ DEN FÖRSTA 911:AN

Världens första, fortfarande existerande Porsche 911 finns inte på museet i Zuffenhausen. Utan i ett garage i en sömnig småstad i Pennsylvania.

TEXT AXEL & CATTON BILD GREG JAREM BEARBETNING OSKAR HAMMARKRANTZ

Vid en första anblick ser den ut som vilken tidig Porsche 911 som helst. Men ett tränat öga upptäcker snart några "konstigheter". Som de platta navkapslarna och de dubbla avgasutblåsen. Och att glasrutaernas höjning inte riktigt ser ut som vi har kommit att vänja oss vid. Men så är det här heller inte vilken vanlig Porsche 911 som helst. Det är den enda överlevande av de 13 prototyper som byggdes innan man startade produktionen av Porsche 901, som senare döptas om till 911. Eller enklare uttryckt, världens första 911.

Don Meluzio, en bilhandlare från Pennsylvania, och aktiv i Porsche Club North America var på jakt efter ett spännande objekt att sätta tänderna i. 1984 hittade han en liten radannons i klubbtidningen om en "prototyp till salu". Så mycket mer stod inte att läsa ut av annonsen.

Don Meluzio blev ändå nyfiken, om än en smula skeptisk och begav sig till New York och ett garage där klenoden skulle hålla till. – Den var i ett högt bedrövligt skick. Det var knappt ens en bil. Det var mest diverse karossbitar som hölls ihop av gammal, röd lack, säger Don Meluzio när Porsche Magasin möter honom hemma i York, Pennsylvania.

Men det är en sak som får honom att haka till. En liten plåtbit med serienumret VIN 13 327. Som Porsche-entusiast visste han att det betydde en mycket tidig bil eftersom alla tidiga 901 och 911 har nummer som börjar på 300. Kunde det här vara en av de allra första 901 som byggts, eller var allt bara ett bedrägeri? Han chansade och betalade 14 000 dollar, en astronomisk summa för ett bilvrak på 1980-talet. Och sedan var det dags att sätta igång detektivarbetet. Han skickade brev till Porsches historiska arkiv i Zuffenhausen och fick ett ganska nedsärande och kortfattat svar tillbaka: "Vi har inga uppgifter om en VIN 13 327".

Don Meluzio började känna sig uppgiven. Om inte ens Porsche i Zuffenhausen har några uppgifter om bilen kan den ju knappast vara äkta?

DETEKTIVARBETE

Men ett drygt år senare dök ett nytt brev upp. De enstränga historikerna hos Porsche hade grävt vidare:

"Fordonet med ovan nämnda chassinummer har byggts som en testbil i november 1963. Det är en typ 901 med fordonsnummer 7. Hur detta fordon senare hamnat i USA är inte känt för oss".

I klarspråk betydde det att det där garagefyndet var den sjunde 911-prototyp som någonsin byggts. Och den enda av de 13 prototyper som totalt byggdes som finns kvar. Alla andra är försvunna, skrotade eller bortrostade.

Don Meluzio nöjde sig inte med den knapphändiga informationen utan blev snabbt stamkund på flyget mellan New York och Stuttgart för att få veta mer. Och grävandet gav resultat. Det visade sig att bilen fått smeknamnet Barbarossa, vilket betyder röd-skägg på italienska, och använts för att testa fjädringssystem första gången i februari 1964. Några månader senare fick den tjänstgöra i en vintunnel i Untertürkheim i östra Stuttgart. Hela tiden utrustades den med nya delar som skulle testas, främst olika typer av bromsar och ventilationslösningar. När bilen väl klarat av alla testuppgifter hade den hunnit rulla drygt 4 000 mil. Men den var fortfarande i hyggligt skick och det ekonomiskt hårt pressade Porsche behövde pengar för att sätta igång med serieproduktionen. Så man valde helt enkelt att sälja bilen till motorjournalisten och racerföraren Richard von Frankenberg 1965.

Han hade den i sin ägo fram till sin död i en bilolycka 1973, men vad som sedan hände med bilen var okänt.

Don Meluzio i sitt garage i York, Pennsylvania.



Resultatet av nästan tio års restaurering.



fram till att den ett drygt årtionde senare dök upp i ett garage i New York.

EN VERKLIG KLENOD

Nu när Don Meluzio visste att det var en verklig klenod han fått tag i började det långa restaureringsarbetet som skulle vara i nästan tio år.

– En "vanlig" 911 är ganska enkel att återställa till ursprungsskick eftersom det finns ritningar och dokumentation och inte minst andra bilar att jämföra med. Men titta här. Taklinjen, sidokonturen, dörrarna, fönstren, allt har andra dimensioner än de serioproducerade bilarna. Det mest uppenbara är kanske sidopanelerna som inte är rundade i botten som på senare 911:or, utan snarare raka som på en 356. Dörrarna är kortare och högre men längden på sidofönsterglasat är längre. Så det har varit ett evigt pusslande och många, långa givande diskussioner med ingenjörer som faktiskt var med och jobbade på den här bilen.

Det godigna restaureringsarbetet, i samarbete med bilkonser-vatorn och Porsche-experten Dennis Frick, har gott resultat. Hela framrutan på Barbarossa är belamrad med medaljer och priser.

– Vi har varit på alla de stora amerikanska bilträffarna, Pebble Beach, Amelia Island och St Johns. Och vi har vunnit vår klass varje gång.

URFADERN TILL ALLA PORSCHE 911

Don Meluzio ger mig nycklarna och erbjuder mig att ta en provtur i klenoden. Jag tvekar lite först, den historiska bilen, urfadern till alla Porsche 911 går ju inte ens att värdera i pengar. Men samtidigt är det en unik känsla jag inte vill missa.

Jag letar efter tändningen på vänster sida om ratten, men här sitter den till höger, precis som på en 356. Den så kallade Le Mans-tändningen kom alltså först till produktionsbilarna. Ratten är hämtad från en 356, men i övrigt känns allt förvånansvärt bekant för en van 911-förare. De smala stolparna och de väl >



tilltagna rutorna ger fantastisk sikt. Att det inte finns några nackstöd förstärker den luftiga känslan. Den långa växelspaken med otydliga lägen är kanske det minst tilltalande med bilen, men det är bara att vänja sig. Ute på de torra, jämna vägarna omkring York betar sig Barbarossa som vilken tidig 911 som helst. Ultralätt men exakt styrning och den största delen av vikt på bakaxeln. Jämn och kvick acceleration på alla växlar.

Redan här hade man alltså hittat grundreceptet för vad som av många anses vara världens bästa sportbil.

Molnen börjar bli lite mörkare, så Don Meluzio tycker att det är hög tid att köra hem Barbarossa till garaget igen.

– Jag har aldrig kört bilen i regn. Och jag behandlar under-

redet med möbelpolish. Visst, det är tramsigt, men utställningsdomarna älskar sådant. Jag har heller aldrig justerat fjäderingen sedan restaureringen. Muttrarna är målade, precis som när bilen var ny, och om man försöker skruva på dem kan färgen spricka.

Att Don Meluzio är rädd om sin bil är det ingen tvekan om. Och med all rätt. Barbarossa är ju själva urfadern till världens mest populära och ikoniska sportbil. Ja, till alla en miljon Porsche 911 som sålts sedan 1964. Och då förtjänar man att pysslas om lite extra ibland. ■

Bilen är restaurerad i samarbete med experten Dennis Frick.