

SCH



www.elferpool.de • Tel. 07251 / 367436

911 SC 3.0 van Harley Davidson-telg

ITTEREND

ER WORDT ALLEEN NIET MEE GEREDEN...

Dit is een schitterende Porsche 911 SC. Schitterend gerestaureerd. Met een schitterend verhaal. Met diverse schitterende – lees: beroemde – eigenaren. En schitteren zal hij waarschijnlijk nog vele jaren. Want de auto staat helaas stil. Doodstil...





Om dit verhaal goed te begrijpen duiken we eerst even in de rijke Porsche racegeschiedenis. Zegt de naam Georg Follmer je iets? Inderdaad, in de jaren zeventig zwaaide Porsche de scepter over de Amerikaanse CanAm-serie met de machtige Porsche 917/10 en vanaf 1973 met de 917/30. Het was in 1972 George Follmer die zich in de witte 917/10 verzekerde van de kampioenstitel. Voor hem was dat de eerste stap naar faam en roem in de sport, gecombineerd met een carrière als Porsche-dealer.

In die functie leverde Follmer op 28 augustus 1980 een fraaie 911 SC aan de Californiër Dave Davidson. Inderdaad, een nakomeling van de oprichters van Harley-Davidson.

Vele jaren later, om precies te zijn in februari 2011, kocht een zekere Benny Schöllhorn uit Rödental (Duitsland, omgeving Beieren) die bewuste 911 SC en verscheepte hem naar Duitsland. Hij wist wat hij deed. Al eerder had hij, samen met zijn vader een 911 SC gerestaureerd. Wat heet, met een bijna ziekelijke precisie hadden zij de 911 SC 3,0 in 2006 niet alleen geres-





taureerd, maar ook verfiind. Daar hadden ze twee jaar tijd voor uitgetrokken. Dat krijg je als je de dingen nauwgezet wilt doen. Zo nauwgezet zelfs dat Porsche-handelaar Heinrich Botz, die hen destijds de basisauto had verkocht, met stomheid was geslagen toen hij de auto twee jaar – en slechts 2.000 kilometer – later weer innam. De Schöllhorns kochten een 964 Turbo bij zijn bedrijf Elferpool, een onderneming die ook bij Nederlandse Porsche-liefhebbers bekend is. De handelaar kreeg grote waardering voor de twee mannen. Sterker nog, een tijd lang golden ze zo ongeveer als zijn ontdekking – alsof hij de winnaars van X-Factor onder zijn hoede had. In februari 2011 leek de geschiedenis rond de 911 SC zich te herhalen. Maar niets in het leven is zoals de eerste keer...

TERUGGESCHOTEN

Vader Dietmar was in 2011 inmiddels niet meer in leven. Benny informeerde handelaar Botz dus in zijn eentje over het arriveren van zijn nieuwste aanwinst, de Californische 911 SC die nog van een Harley-Davidson-

telg was geweest. "O ja, en hij is ooit eens van een of andere coureur geweest," mompelde hij tegen Botz. Benny Schöllhorn was te jong om te begrijpen wie George Follmer was. Botz sloeg er wel op aan. "Maar die ken ik!" Hij riep het opgetogen terwijl het voelde alsof hij linea recta werd teruggeschoten naar begin jaren zeventig. Zijn geest dwaalde af naar een race in 1972, op de Hockenheimring, waar hij Follmer nog had zien racen. Botz had al jarenlang een schaalmodel van Follmers witte 917/10 in de vensterbank staan, links van zijn bureau. Voor de handelaar stond het vast: die 911 uit de voorraad van George Follmer, die moest hij hebben. Niet om hem verder te verhandelen, maar uit persoonlijke belangstelling. Heinrich Botz: "Toen stond voor mij ook vast dat ik deze auto nooit meer zou wegdoen!"

DUIZENDEN DOLLARS

Wat deze 911 SC voor Botz verder zo bijzonder maakte was dat de cilinderinhoud in de Verenigde Staten al was verruimd van 3,0 naar 3,4 liter, een aanpassing



die nauwgezet was gedocumenteerd. Volgens de originele rekeningen vloeide alleen al 2.200 dollar in een set zuigers en cilinders. Nog eens 14.500 dollar investeerde Dave Davidson in twee nieuwe cilinderkoppen, klepsteelrubbers, stalen synchomesh-ringen, sportnokkenassen en natuurlijk in de mankracht om al deze mechanische onderdelen samen te voegen.

Aan de benzine-inspuiting – in het modeljaar 1980 was de K-Jetronic de gangbare Porsche-standaard – veranderde niets, terwijl een roestvrijstalen uitlaatsysteem het totale budget extra opdreef. En dan was er ook nog een factuur van 4.000 dollar voor de revisie van de oorspronkelijke 915-vijfbak. Om er zeker van te zijn dat de koets helemaal roest- en lasvrij was, namen Botz en Schöllhorn een grondig besluit: alle lak moest eraf! “Toen bleek gelukkig dat deze koets honderd procent vrij was van laswerk,” vertelt Botz. “Benny Schöllhorn heeft alle ruiten, alle rubbers en afdichtingen gedemonteerd om het zekere voor het onzekere te nemen. Vakwerk!” Bij het aansluitend opnieuw in ‘Glanzschwarz’ opbouwen





van de lak was de jonge Benny, een gediplomeerd spuitspecialist, in zijn element. Het resultaat was verbluffend. Op het eerste gezicht leek het alsof de sportcoupé rechtstreeks uit een collectie was gehaald en alleen maar was afgestoft. En dat niet alleen. Uiteraard liep de auto ook als nieuw. Eén draai aan de sleutel en de luchtgekoelde aluminium boxer-motor wordt wakker. Geheel in lijn der verwachtingen zijn ook de airco-compressor in de motorruimte en het stalen schuifdak volledig functioneel. Zo hoort het.

DOODSTIL

Het project is dus inmiddels afgerond. Maar de opgefriste klassieker hangt nu hetzelfde lot boven het hoofd als dat Indisch Rot-gespoten G-model dat Benny Schöllhorn samen met z'n vader in 2006 restaureerde. Die zou bijna niet meer in beweging komen. En ook deze fraaie zwarte 911 staat vooral stil. Met een interieur dat bij de autobekleider opnieuw met maagdelijk zwart leer is bekleed. Met Bridgestone 'S-02' vers uit het schap, op gerestaureerde

Fuchs velgen. Met sportief afgestelde Nederlandse Konischokdempers, nieuw uit de doos. En in die staat zullen al die onderdelen voorlopig wel blijven. Want wat is hij schitterend. Maar wat staat ie stil. Doodstil... 

PORSCHE 911 SC 3,0 COUPE (1980)

Inhoud (cm³)	2.994
Cilinderconfiguratie	6B
Kleppen per cilinder	2
Vermogen (pk bij r/min)	180/5.800
Koppel (Nm bij r/min)	265/4.200
Maximalsnelheid (km/h)	225
Acceleratie 0-100 km/h (sec)	7,0
L x b x h (cm)	429 x 156 x 132
Wielbasis (cm)	227
Massa (kg)	1.2500