

PORSCHE SCENE LIVE

02/2012 Unabhängiges Magazin für die Porsche-Community

Februar 2012 · Deutschland · € 4,30



EIN KESSEL BUNTES: 2006er Carrera 4S DR



LICHT AUS, SPOT AN! Replikat des 911 2,3 GT



KULT & ZEITGEIST: 1991er Carrera 2 Coupé



Reinterpretation des F-Modells: Retro-Projekt aus Bayern

ROCK 'N' ROLL HIGH SCHOOL

WWW.PORSCHE-SCENE.DE



4 195955 704304

Starten Sie mit uns in die Sportfahrer-Saison 2012

Gewinnen Sie ein exklusives Rundstrecken-Coaching!



Gesucht und gefunden: Strasbourg im Mai 2011 – die Profis der "Art Restoration Garage" bauten den Zweiliter-Vierzylinder komplett neu auf



Keine Kompromisse: Die Elektrik – hätten Sie etwas anderes erwartet? – ist in vollem Umfang überholt worden



Glänzende Ansichten: Lack und Chromleisten blitzen um die Wette, die Außenlackierung hört auf die schöne Original-Farbezeichnung "Saturn Yellow" (L13M)



Wie sollte es auch anders sein? Neue Fuchs-Felgen in 5,5J x 15 mit ebenfalls neuer Vredestein-Bereifung in 165 R 15

Wer hat's erfunden – die Schweizer oder die Elsässer?

Präzision bis ins kleinste Detail: 1974er VW-Porsche 914-2,0

Heinz Egli aus Uetendorf bei Thun im Schweizer Kanton Bern erwarb im Mai des vergangenen Jahres einen "Saturn"-gelben VW-Porsche 914-2,0 in Frankreich. "So weit, so gut", mögen Sie vielleicht einwenden, "aber was ist an diesem auf den ersten Blick sicherlich 'gut gepflegten Franzosen' schon besonders?" Die Aufklärung folgt prompt. Allein die Tatsache, dass der 914er bei den Eidgenossen als Veteran geprüft und auch zugelassen worden ist, dürfte Kennern genügen. Denn nur top-gepflegte Originalfahrzeuge erhalten im "Schwyzerländli" ein Zertifikat, welches die so genannte Motorfahrzeug-Kontrolle (MFK) nurmehr alle sechs Jahre notwendig werden lässt. Aber bei diesem Modell mit Erstzulassung im Januar 1974 trägt der schöne Schein trotzdem ein wenig. Kaum vorstellbar ist, dass dieses ursprünglich in Grün vom Band gelaufene Exemplar noch vor Monaten wie ein abgewrackter Haufen Altmetall aussah. Erst eine sehr aufwändige Restauration ließ es wieder im "Glanz eines Neuwagens" – und das im wahrsten Sinne des Wortes – erstrahlen.

In der Schweiz hätte sich vermutlich niemand an diese Herkules-Aufgabe herangewagt, den ehemals vom Rost zernagten 914-2,0 doch noch zu retten. Der Gang zum Verwerter wäre wohl die einzige, da allzu logische Konsequenz gewesen. Aber in Frankreich – dort, wo Heinz Egli und sein Geschäftspartner Heinz Mathys den Porsche-Klassiker entdeckten –, sind Mechanikerstunden vermutlich etwas niedriger angesetzt als in der Schweiz. Anders lässt sich eine derartig umfassende Restauration kaum erklären, geschweige denn rechtfertigen. Nun gut – Heinz Egli kam dieser Umstand natürlich sehr gelegen!

"Es ist ein wunderschönes Fahrzeug, innen wie außen," schwärmt der 57-Jährige noch

heute, rund ein halbes Jahr nach dem Erwerb, von seiner neuesten Errungenschaft. "Der 914er ist praktisch fabrikneu, und er bewegt sich tatsächlich auch wie ein Neuwagen aus der Zeit vor rund 40 Jahren – oder sogar noch besser", begeistert sich der in Oberhofen am Thunersee wohnende Unternehmer für das tolle Fahrgefühl, das ihm der Oldie beschert. "Ich habe fast mehr Spass mit diesem Auto als mit meinem weiß-roten 2010er GT3 RS. Ich bin erstaunt, wie gut der VW-Porsche auch in den Kurven liegt. Dank des Mittelmotors und des niedrigen Gewichts lässt er sich wunderbar durch die Kurven dirigieren." Heinz Egli fährt seit 1978 Zuffenhausener Sportwagen und hat eigentlich jeden 911 RS gefahren, leider aber auch immer wieder verkauft oder eingetauscht. Er kennt

praktisch jeden Rundkurs in Europa und hat viele Rennen selbst bestritten. Seine Lieblingsstrecke ist und bleibt die "Grüne Hölle", die Nürburgring-Nordschleife. Der Porsche-Liebhaber betreibt immer noch aktiven Motorsport auf der Rundstrecke und am Berg. In Zukunft könnten vielleicht auch historische Events mit dem 914er hinzukommen.

Heinz Egli wirkte 25 Jahre im Vorstand des Porsche Club Zytglogge Bärn mit. Im Klartext: Dreizehn Jahre war er Rennleiter und zwölf Jahre Präsident. Heute ist er Ehrenmitglied. Der Maschinenimporteur hatte sehr lange gesucht, bis er endlich im Mai 2011 dieses tolle Fahrzeug in Frankreich fand. "Ich wollte den perfekten 914er", gesteht er – "am liebsten in Gelb/Schwarz, alternativ in Orange



Erstklassiges Exemplar aus Frankreich: 1974er VW-Porsche 914-2,0, vom Elsässer Patrick Pugin mit ganz erheblichem Aufwand restauriert



Perfektionistischer Anspruch bis in die kleinsten Einzelheiten: Makellos präsentiert sich auch der hintere Gepäckraum



Erstrahlt in neuer Frische: Die schwarze Kunstleder-Cord-Ausstattung im Original-Zustand ist ebenfalls komplett aufgearbeitet worden



Kein Spur mehr vom alten, verschlissenen Gestühl: Pilotensitze in Velours-Leder-Optik zieren den frisch renovierten Fahrgastraum

oder Grün – und bei Patrick Pugin in der Nähe von Strasbourg bin ich endlich fündig geworden. Ich kann wirklich sagen, dass alles an diesem 914 besser ist als neu.“ In der Tat: Mit der vorliegenden Totalrestauration haben die Profis vom Restaurations-Fachbetrieb "Art Restoration Garage" – online unter www.art-restoration.eu zu finden – sicherlich ein Meisterstück abgeliefert. Zusammen mit Heinz Mathys – mit dem er in Uetendorf bei Thun im Kanton Bern die "H+H Autogalerie" unterhält – sah sich Heinz Egli im Vorfeld in Frankreich um. "Wir wollten uns von der peniblen und akkuraten Arbeitsweise des Porsche-Enthusiasten vor Ort überzeugen

und merkten recht schnell: Das ist Patricks Passion, in der Arbeit mit den klassischen Porsche geht er voll auf! Was restaurierte Fahrzeuge angeht, bin auch ich sehr genau. Spaltmaße müssen bei mir absolut perfekt sein und auch bei der Technik gehe ich keinerlei Kompromisse ein. Alle meine Kriterien und Ansprüche erfüllte der gelbe 914 von Patrick Pugin im höchsten Maße, sodass ich mich ziemlich rasch mit dem Gedanken anfreundete, diesen erstklassig restaurierten targa zu kaufen. Sicherlich haben wir auch in der Schweiz hervorragende Karosserie-Fachbetriebe – aber eine solch aufwändige Instandsetzung, wie es die Franzosen gemacht

haben, wäre bei uns schier unbezahlbar. Jede Schraube, jedes Motoren- und Getriebeteil, jeder Achsschenkel und vieles mehr sind ersetzt oder fachmännisch aufbereitet worden – auch die Innenausstattung hat Patrick Pugin komplett erneuert."

Heinz Egli hat eine Auflistung über die Arbeitsstunden eingesehen und über 1.800 Fotos erhalten, die den enormen Umfang dieses Mammut-Projekts dokumentieren. Es würde zwangsläufig den Rahmen sprengen, die einzelnen Arbeitsschritte im Detail wiederzugeben. Der folgende kleine Abriss in Auszügen aus dem "Werkstattbuch" soll

hier genügen, die umfangreichen Schritte der Franzosen (siehe auch Archiv-Bilder) auch nur ansatzweise erahnen zu lassen. Wir zitieren: "Zielsetzung der Restauration war es, den Porsche quasi wieder in den Neuwagenzustand zu versetzen. Der Aufbau sollte so genau wie möglich und sehr penibel bis ins kleinste Detail durchgeführt werden. Die Karosserie befand sich in einem sehr schlechten, um nicht zu sagen erbärmlichen Zustand. Sie wurde komplett gesandstrahlt, anschließend sind alle kariösen Stellen Stück für Stück durch neue oder angefertigte Bleche – falls verfügbar – durch Neuteile wie Kotflügel oder Türen ersetzt worden.

Das Heckteil und ein Seitenteil mussten in mühevoller Handarbeit wiederhergestellt werden. Alle Schweißnähte sind sorgsam verzinkt worden. An dem 914er befindet sich kein Gramm Spachtel. Zur Konservierung – um der braunen Pest für alle Zeiten den Garaus zu machen – ist ein mehrschichtiges Rostschutz-Vorsorgeprogramm durchgeführt worden. Der Antriebsstrang – sprich: Motor und Getriebe – befanden sich ebenfalls in einem sehr miserablen Zustand: Sämtliche Komponenten sind zerlegt und mit Neuteilen revidiert worden. Dasselbe gilt für das ebenfalls überholte Fahrwerk. Alle relevanten Komponenten sind gesandstrahlt, pulverbe-

schichtet oder lackiert worden. Selbstredend ist, dass auch die Bremsanlage des Mittelmotor-Sportwagens von einer Revision nicht verschont blieb..."

Der Rapport liest sich insgesamt wie ein unendlich langer Reparatur-Auftragsschein mit der Vorgabe: "Tausche alt und ersetze durch neu!" – es war ein unglaublicher Restaurationsmarathon, der nach sage und schreibe 2.500 Arbeitsstunden ein durch und durch sehenswertes Ergebnis mit sich brachte! Heinz Egli konnte sich also wirklich keinen triftigen Grund vorstellen, warum er den VW-Porsche nicht zu sich in



Luftgekühlter,
1.957 ccm großer
Vierzylinder-
Mittelmotor in
Boxer-Anord-
nung: Bei 5.000/
min stehen 100 PS
zur Verfügung

914er vor den
Räumlichkeiten
in Uetendorf bei
Thun: Mit der H+H
Autogalerie machten
Heinz Egli und
Heinz Mathys ihr
gemeinsames Hob-
by zum Zweitberuf



die Autogalerie ins Berner Oberland holen sollte. Einen kleinen Wermutstropfen gab es dennoch zu beklagen. Denn zur Historie des gelben Franzosen konnte nur recht wenig in Erfahrung gebracht werden. Der Mittelmotor-Sportwagen ist von Porsche ab Werk nach Frankreich ausgeliefert worden und dann scheinbar immer nur dort zugelassen gewesen – mehr konnte der Schweizer nicht recherchieren. Der 914-2,0 hat seit der Fertigstellung 3.500 Kilometer zurückgelegt. Im Kaufpreis war der anstehende erste Service mit inbegriffen. Und sollte Heinz Egli dieser Tage – natürlich nur bei strahlendem

Sonnenschein – nicht gerade mit seinem "Neuwagen" die Schweizer Landstraßen erkunden und auch sein zweites Standbahn, die "H+H Autogalerie" einmal geschlossen haben, engagiert sich der Geschäftsmann ebenso wie sein Namensvetter Heinz Mathys und PORSCHE-SCENE-Fotograf Roger Mathys im Organisationskomitee der weit über die Schweizer Grenzen bekannten "Porsche Showtime Interlaken".

Nachdem 2010 die "Organisation Interlaken" das Großereignis mit wenig Esprit (um-) organisierte, viele unzufriedene Gäste zu ver-

zeichnen waren und das Treffen 2011 ausfiel, nehmen 2012 "Heinz Mathys und Compagnie" das Steuerruder erneut in die Hand. Am 18. August 2012 ist es demnach wieder soweit: Die "Porsche Showtime Interlaken" öffnet ihre Tore. Es werden mehr als 1.500 Fahrzeuge aus der Schweiz und dem Umland erwartet. Einer wird mit Sicherheit an Ort und Stelle mit von der Partie sein: Heinz Egli's erstklassig restaurierter VW-Porsche 914-2,0 aus dem Modelljahr 1974.

Text: Andreas Ehm
Fotos: Roger Mathys, Archiv Heinz Egli

TECH-SPECS

(Halterangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben)

Typ: 1974er VW-Porsche 914-2,0

Karosserie: durch Patrick Pugin, Art Restoration Garage, 4, rue Joseph Graff, F-67810 Holtzheim, sehr aufwändig restauriert; 2-türige, 2+1-sitzige, selbsttragende Karmann-Ganzstahl-Karosserie in targa-Bauweise; Porsche-Emblem auf der vorderen Haube; Fernscheinwerfer in den Stoßfängern; Lackierung im Original-Farbtönen "Saturn Yellow" (L13M)

Motor: luftgekühlter 2,0-Liter-Vierzylinder-Mittelmotor in Boxer-Anordnung

Ventilsteuerung: ohv über Stirnräder; eine zentrale Nockenwelle; zwei Ventile pro Zylinder

Gemischaubereitung: Bosch-Einspritzung Typ D-Jetronic

Zündung: Batteriezündung

Schmieresystem: Druckumlauf-Schmierung

Hubraum: 1.957 ccm

Bohrung: 94,0 mm

Hub: 71,0 mm

Verdichtung: 8,0 : 1

Motorleistung: 100 PS bei 5.000/min

maximales Drehmoment: 157 Nm bei 3.500/min

Kraftübertragung: manuelles Fünfgang-Getriebe, Hinterradantrieb

Bremsanlage: Zweikreis-System; Zweikolben-Grauguss-Festsattel; Scheiben vorn/hinten

Radaufhängungen (Vorderachse): einzeln an Stoßdämpferbeinen und Querlenkern; je Rad ein runder Drehstab in Längsrichtung liegend

Radaufhängungen (Hinterachse): einzeln an Längslenkern; je Rad ein Federbein mit Schraubenfeder sowie Gummihohlfeder

1974er VW-Porsche 914-2,0

Räder: Fuchs-Felgen in 5,5J x 15 (vorn/hinten)

Reifen: Vredestein in 165/R 15 (vorn/hinten)

Interieur: schwarze Kunstleder-Cord-Ausstattung im absoluten Original-Zustand; Sitze in Velours-Leder-Optik; Mittelsitzkissen für dritten Insassen; Zusatzinstrumente in der Mittelkonsole; Radio

Leergewicht (DIN): 970 kg

Tankinhalt: 62 Liter

Höchstgeschwindigkeit: 192 km/h

Beschleunigung (0 - 100 km/h): 10,5 sec.

Durchschnittsverbrauch: 9 Liter



Heinz Egli vor seinem weiß-roten 2010er GT3 RS: Der 57-jährige Porsche-Liebhaber betreibt nach wie vor aktiven Motorsport auf der Rundstrecke und am Berg

