

61711 Österreich € 5,00 · Schweiz sfr. 9,00 · Benelux € 5,30 · Spanien € 5,70 · Italien € 5,70 · Griechenland € 5,70 · Finnland € 5,70 · Portugal (cont.) € 5,70 · Frankreich € 5,30 · Norwegen nok 62,00 · Slowakei € 6,80

PORSCHE SCENE LIVE

01 - 02/2014 Unabhängiges Magazin für die Porsche-Community 01 - Februar 2014 · Deutschland · € 4,30



QUERTREIBER!

1988er 911 Carrera 3,2: Zuhause auf der Piste

WWW.PORSCHE-SCENE.DE



Wertvoll:
Seltener Sportwagen
718/1500 RSK Spyder (1959)



Vielseitig:
Durch Dick & Dünn
Macan (2014)



Auffällig:
Breitbau für Genießer
RWB 930 (1987)





Der saturngelbe 914 steht heute da, als käme er gerade aus dem Showroom

Vom Autofriedhof in den Showroom - was nach einem automobilen Märchen klingt, ist in Frankreich, beziehungsweise in der Schweiz, wahr geworden: Der Porscheliebhaber Heinz Egli ließ einen saturngelben Porsche 914 in einem wahnwitzigen, 2.500 Stunden umfassenden Mammutprojekt neues Leben einhauchen. Auf diese Weise wurde aus einem Haufen Schrott ein 40 Jahre alter Neuwagen, der aussieht, riecht und sich fährt, als wäre er soeben vom Band gerollt...

Die erste Begegnung mit dem saturngelben 914 des Schweizers Heinz Egli überwältigt: Der Wagen des Jahrgangs 1974 steht da, als hätte ihn sein Besitzer soeben als Neuwagen beim Porsche-Händler abgeholt. Der Lack glänzt makellos, das Interieur riecht und sieht aus wie neu. Der Motor schnurrt wie eine Nähmaschine. Ein traumhaftes Exemplar des ersten Großserien-Mittelmotorwagens der Welt, der das Ergebnis einer Kooperation von VW und Porsche war. Einst als Volks-Porsche

verschrien, hat der 914 mittlerweile Kultstatus erlangt. Ein 2- beziehungsweise 3-Sitzer mit Targadach, einer kurvengierigen Straßenlage und, im Fall von Heinz Eglis Auto, einem kernigen 2-Liter-Boxer mit 100 PS. Der Vierzylinder ersetzte ab 1973 den Porsche 914/6, der den Sechszylinder aus dem Porsche 911 T hinter seinen Sitzen trug.

Was für ein Glücksgriff für Heinz Egli - vermutlich aus erster Rentner-Hand? "Nein", lautet es eindringlich aus seinem Mund, "bis vor kurzem war der VW-Porsche noch ein Haufen Schrott!" Das kann nicht sein, suggeriert das geübte Auge. Der Beweis folgt im Handumdrehen. Egli zückt einen USB-Stick, schiebt ihn in den Slot seines Laptops und öffnet einen Ordner "Restauration 914". Ein weiterer Klick, das erste Foto erscheint. Eglis nüchterne Worte bekommen mit einem Mal Nachdruck. Beim Kauf des Autos im Mai 2012 war der VW-Porsche wirklich alles andere als die vorzeigbare Pretiose von heute. Rost, Kratzer und Dellen





Die Art Restoration Garage hauchte dem Wrack neues Leben ein



Beim Kauf prägten Rost, Kratzer und Dellen das Aussehen

verliehen ihm ein erbärmliches Aussehen. Detailaufnahmen des Motors zeigen überdies, dass der Vierzylinder allenfalls das Metall wert war, aus dem er gegossen worden ist. Dann wechselt Egli zu den Aufbaubildern. Über 1800 an der Zahl seien es.

Die Fotos dokumentieren den Umfang des Mammut-Projekts. Ziel der Restaurierung war es, den Porsche in einen neuwertigen Zustand zu versetzen. Sämtliche Bauteile des VW-Porsche wie Karosserie, Chassis, Antrieb, Fahrwerk und Innenausstattung wurden entweder revidiert und instandgesetzt oder durch neue Teile ersetzt. Der umfangreichste Aspekt der Restaurierung waren erwartungsgemäß

die Karosserie und das Chassis. Nach einer Kompletzerlegung wurden sie fachmännisch mit dem Sandstrahler von Lack beziehungsweise Korrosionsschutz und – so weit möglich – vom Rost befreit. Stellen, die nicht zu retten waren, gab es laut Heinz einige. Sie sind geschweißt und mit Reparaturblechen versehen worden. Andere Teile wie Kotflügel oder Türen wurden vorsorglich direkt gegen neue Teile getauscht. Abschließend wurden die eingeschweißten Teile fein säuberlich verzinkt. "Dabei habe ich größten Wert darauf gelegt, dass an meinem Auto kein Gramm Spachtel zum Einsatz kommt", merkt Egli an, "den Einsatz dieses Materials halte ich für Pfusch." Das Ergebnis des akribischen Maßnahmenkataloges: perfekte Spaltmaße. Weder die eingeschweißten



Beim Öffnen der Tür steigt einem der typische Neuwagengeruch in die Nase

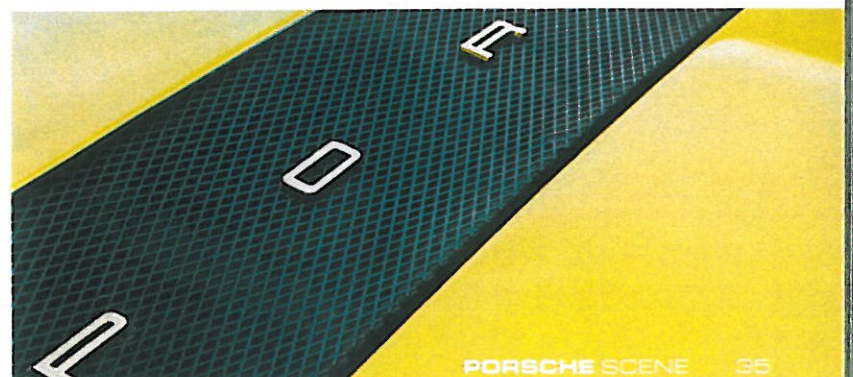


2500 Arbeitsstunden sind in den Wiederaufbau des 914 geflossen



Was nicht mehr zu retten war, wurde durch Neuteile ersetzt

Das Ergebnis des akribischen Maßnahmenkataloges waren perfekte Spaltmaße



Auch der 2-Liter-Boxer zeigt sich in bester Verfassung



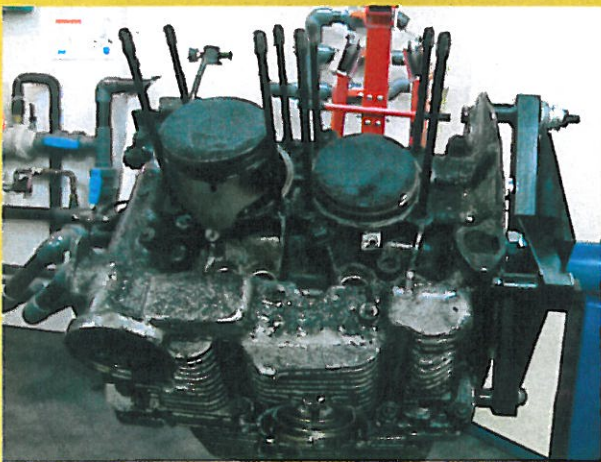
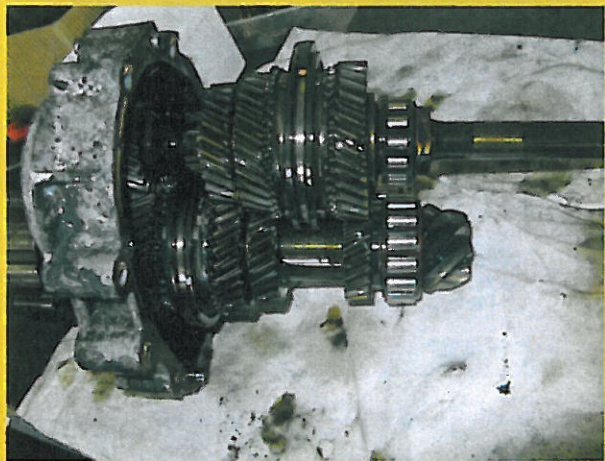
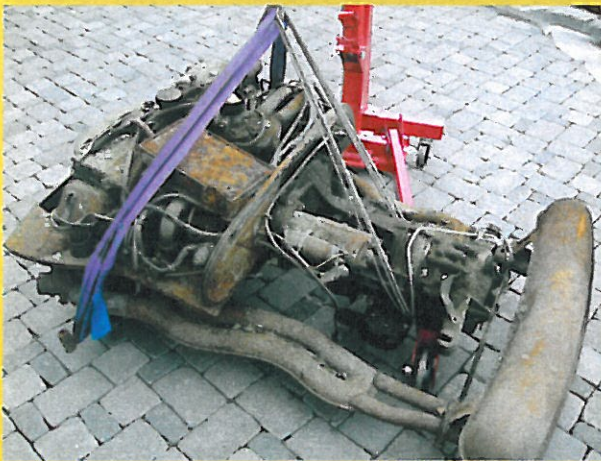
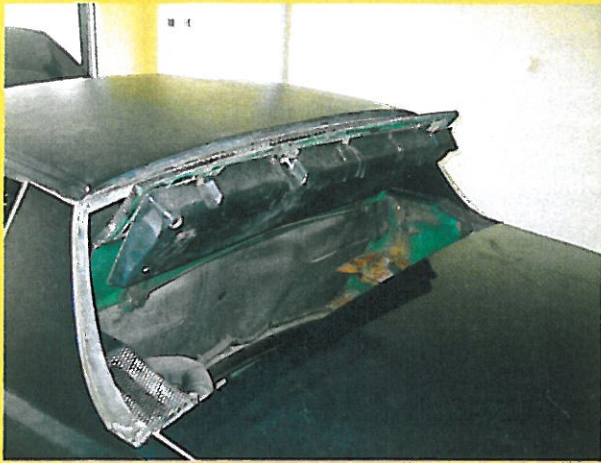
noch die neu verbauten Teile fallen nach der Neulackierung in Saturn-gelb auf. Der umfangreich konservierte Unterboden präsentiert sich in vergleichbarem Layout.

Aus der Frosch-Perspektive nicht minder auffällig: der Antriebsstrang des 914 2.0. Auch hier ist der VW-Porsche in den Zustand eines Neuwagens versetzt worden. Sämtliche Teile des 2-Liter-Boxers und des 5-Gang-Schaltgetriebes sind überholt, revidiert und bei Bedarf gegen neue Teile ausgetauscht worden. Davon betroffen waren insbesondere Dichtungen und Verschraubungen, aber auch einige Teile der Mechanik. Mit dem Ergebnis, dass sich der VW-Porsche nunmehr fährt wie ein 40-jähriger Neuwagen. Kein Klappern, kein Rasseln, kein unrunder Motorlauf. "Und die Gänge fluppen problemlos rein", merkt Heinz Egli an, "gut, dass sie zum Modelljahr 1973 bei VW das Getriebe verbessert haben. Die Schaltboxen der Jahrgänge vor 1973 waren ziemlich hakelig und unpräzise."

Die fundierten Sachkenntnisse des Schweizer haben eine lange Vorgeschichte. Seit 1978 ist er treuer Porsche-Kunde. Zu seiner automobilen Vergangenheit zählen nahezu alle RS-Modelle des 911, mit denen er sowohl an Rundstrecken- als auch an Bergrennen teilnahm und bis heute teilnimmt. Zu seinen favorisierten Rennstrecken zählt die Grüne Hölle, der Nürburgring. Aktuell ist er im 2010er Porsche 911 GT3 RS unterwegs. "Und im VW-Porsche 2.0", ergänzt er mit glänzenden Augen, "um ehrlich zu sein, habe ich mit dem 914 mehr Spaß als mit meinem GT3 RS. Ich bin immer wieder aufs Neue erstaunt, wie gut der 914 auf der Straße liegt. Dank des Mittelmotors und seines geringen Gewichts bereitet die Kurvenjagd mit ihm eine Menge Spaß!" Wohlgemerkt: mit dem originalen Fahrwerk und der originalen Bremsanlage! Im Zuge der Revision wurden diese Komponenten lediglich überholt und erneuert, nicht aber durch sportlichere Nachrüstteile umgestaltet. Gleiches gilt für



Kotflügel und Türen wurden direkt gegen neue Teile getauscht



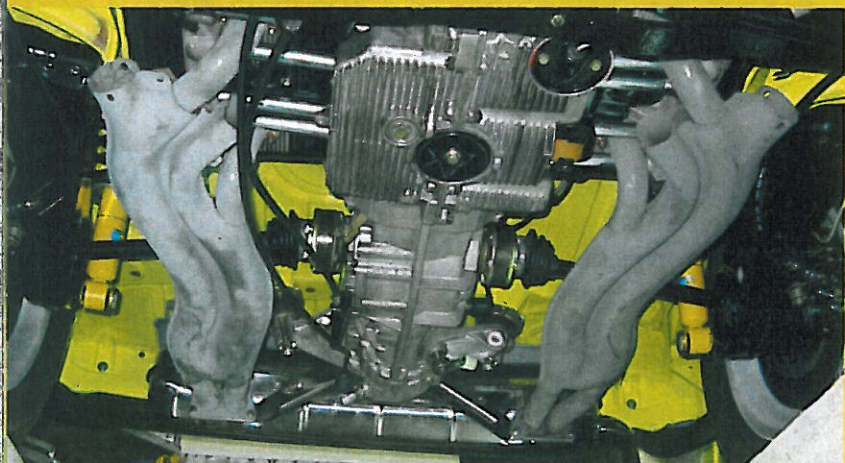
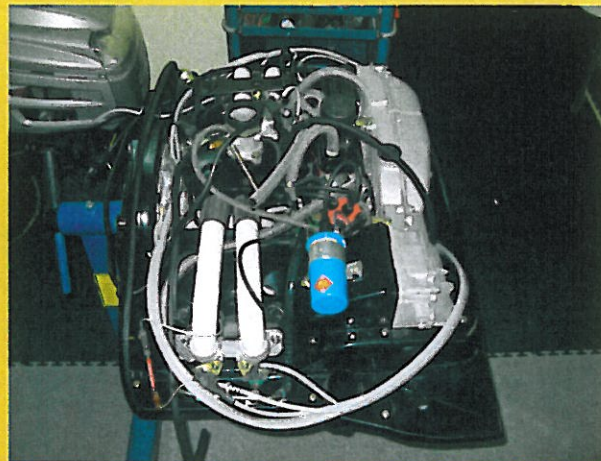
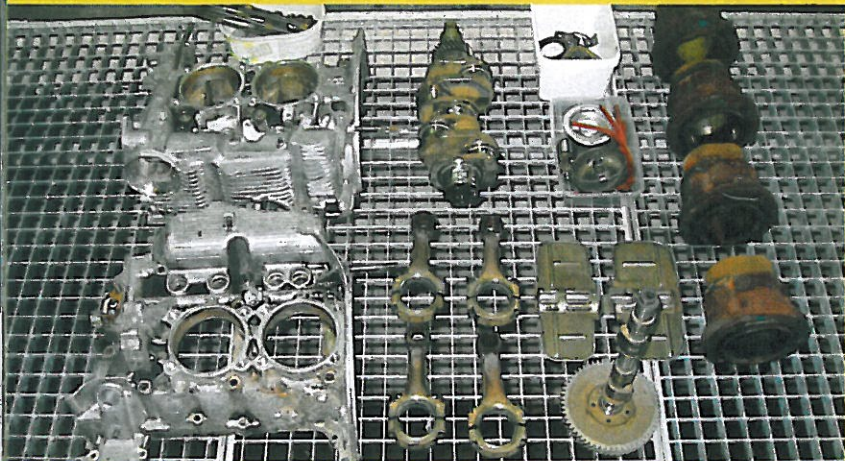
das schwarze Interieur. Kein Zubehör-Accessoire stört dessen makellose Anmutung. Selbst der typische Neuwagengeruch steigt einem beim Öffnen der Tür in die Nase. "Eine Glanzleistung des Restaurators Patrick Pugin, der im Übrigen für den grandiosen Neuaufbau verantwortlich ist", lobt Heinz Egli: "Er hat den Porsche besser als neu gemacht." Dann greift er abermals zum Laptop, geht online und tippt die Adresse der Homepage von Pugins Firma Art Restoration Garage ein.

Mit dem Öffnen der professionellen Seite drängt sich unweigerlich die Frage nach den Kosten der umfangreichen Revision auf. Laut Egli sollen 2.500 Arbeitsstunden in den Wiederaufbau des 914 geflossen sein. Der Spaß dürfte also nicht billig gewesen sein. "Das ist schon wahr", bestä-

tigt Heinz Egli, "Gäbe es die Restaurationsadresse in Frankreich nicht, hätte ich wohl kaum auf eine derart umfangreiche Restauration eingelassen. In der Schweiz wären die Arbeitsstunden unbezahlbar gewesen." Über derartige „Was-wäre-wenn-Theorien“ zerbricht er sich allerdings nicht den Kopf. Stattdessen genießt der Schweizer jede Minute mit seinem neuen alten Mittelmotor-Sportler. Mit 3.500 Kilometern seit der Revision ist dieser mittlerweile gut eingefahren und starkklar für den Einsatz auf historischen Stern- oder Sportfahrten. Dabei stets an Bord: ein überglücklicher Heinz Egli mit einem breiten Lächeln im Gesicht...

Text: Marc Timmer

Fotos: Privat



TECH-SPECS

Typ: 1974er 914 2.0

Karosserie: selbsttragende Stahlblechkarosserie, Targa-Bauweise, zwei Türen, herausnehmbares Targadach

Lackierung: Saturngelb

Motor: luftgekühlter Vierzylinder-Boxermotor, D-Jetronic, OHV, eine zentrale Nockenwelle, Nockenwellenantrieb über Stirnräder

Hubraum: 1971 ccm

Bohrung: 94,0 mm (original)

Hub: 71,0 mm (original)

Verdichtung: 8,0: 1

Motorleistung: 100 PS

Kraftübertragung: 5-Gang-Schaltgetriebe, Heckantrieb

Radaufhängungen (vorne): Einzelradaufhängung an Querlenkern und Dämpferbeinen, längsliegende Torsionsfederstäbe

Radaufhängungen (hinten): Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern

Bremssystem: hydraulisch betätigte Zweikreisbremsanlage, Scheibenbremsen vorne und hinten

Räder: Fuchs-Schmiederäder in 5,5 x 15

Reifen: Bridgestone in 165HR15

Höchstgeschwindigkeit: ca. 192 km/h

Beschleunigung: 0 - 100 km/h: 10,5 s

Leergewicht: 950 kg