

Breitbau: Die vorderen und hinteren Stoßfänger des 911 S stammen vom RS 2,7



Peter Huber aus Mörschwil im Schweizer Kanton St. Gallen wollte neben seinem 964 RS schon lange auch einen alten Porsche-Klassiker fahren. Fernziel: Oldie-Events. Vor mehr als drei Jahren wurde er dann fündig: Der 67er Klassiker-Traum war zwar teilerlegt und forderte noch ein gutes Stück Arbeit, bis Huber damit durchstarten konnte, doch es hat sich gelohnt. In PORSCHE SCENE berichtet er von seinen Erfahrungen.

EIN CHARMANTER EIDGENOSSE

Klassische Romantik: Peter Huber wollte unbedingt einen Porsche für Oldie-Events



Charmanter Zeitgenosse: Peter Huber im von Ferdinand Alexander Porsche gezeichneten Coupé

+ EIN CHARMANTER EIDGENOSSE



Seit 20 Jahren: "Tornadorot" aus der VW-Palette



S-Motor: Die Leistung wurde um 30 auf 160 PS gesteigert

Für die Suche nach dem Oldie nahm ich mir Zeit. Konnte ich auch, denn mit meinem 964 RS (siehe Ausgabe 03/08) war ich ja bereits Porsche-Fahrer. Aber mehr als 3.000 Kilometer innerhalb einer Saison will ich mit meinem modernen Klassiker einfach nicht zurücklegen. Außerdem hatte ich den Wunsch, an Oldtimer-Veranstaltungen teilzunehmen. Durch Zufall erzählte mir mein Camping-Nachbar Kurt Dellenbach von ei-

nem Garagisten, der einen Porsche 911 "so um 1970" auf dem Hof stehen hätte. Bei nächstbesten Gelegenheit wurde ein Ortstermin vereinbart. Der Eindruck beim ersten Mal war nicht so überzeugend. Also nahm ich Walter Schindele, meinen Porsche-Spezi der ersten Stunde, nochmal zu einem zweiten Termin mit, wofür wir uns zuvor mit den notwendigen Unterlagen ausrüsteten. Außerdem nahmen wir uns sehr viel Zeit und suchten die

ganze Karosserie und den Unterboden nach Rost ab. Danach war uns bewusst, dass es noch einige Zeit, Fleiß und etliche Schweißtropfen kosten würde, bis sich dieser 911 S wieder in straßentauglichem Zustand zeigen würde – geschweige denn bei Oldtimer-Veranstaltungen an den Start gehen konnte.

Zumindest seit den späten 70ern ließ sich die Historie des 1967er 911 S nachvollziehen. Wenigstens

sechs Vorbesitzer hatte der 911er. Der Wagen wurde dann am 15. Oktober 1986 abgemeldet. Sein damaliger Besitzer startete aber erst Mitte 1989 einen ersten Restaurationsanlauf inklusive Neulackierung in "Tornadorot" – gleichzeitig aber schon wieder das Ende der Wiederauferstehung. Im Frühling 2004 kaufte ein ortsansässiger Garagist den noch halb zerlegten 911 S, baute Motor, Getriebe und Glas wieder ein. Angeblich hatte

er schon 1.200 Kilometer damit zurückgelegt. Es war für mich eine neue Herausforderung, zusammen mit Walter Schindele den Rest zu vervollständigen – doch das ganze Ausmaß an Arbeit fiel wesentlich intensiver aus, als wir Ende 2004 bei der Übernahme des Elfers erahnen konnten...

Um die Kosten in Grenzen zu halten, erfolgte eine Aufteilung: in Mechanik (Walter Schindele) und

den Rest (mein Part). Ich als Unternehmer hatte nur an Samstagen beschränkt Zeit, daher die lange Fertigstellungszeit von insgesamt rund 20 Monaten. Die Karosserie war ja bereits überarbeitet und neu lackiert, Spaltmaße und Chrom völlig okay. Im Wageninneren und unter beiden Hauben steckte der Teufel nicht nur im Detail, sondern vor allem im Verborgenen: Beim Ausbau des Interieurs sind wir auf Rostlöcher in einer hinteren Sitzmul-



Swinging Sixties: restauriertes Federkerngestühl

Weltmeisterlich: Momo-Lederlenkrad "Jackie Stewart"

☞ EIN CHARMANTER EIDGENOSSE



Fuchs-Premiere: Beim Porsche 911 S tauchten die Räder der Otto Fuchs KG 1967 erstmals auf



Hohe Wandstärke: Auch die hinteren Seitenwände stammen vom RS 2,7

de gestoßen. Diese Aufgabe übertrug ich gleich meinem langjährigen Porsche-Freund Heinz Reust und seiner Karosserie-Werkstatt in Affeltrangen im Kanton Thurgau. Dann ging es so richtig los, und ich gebe im folgenden nur die wichtigsten Arbeiten wieder: Wir haben die Bremsen komplett

überholt, den Tank abgelautet, gereinigt und neu lackiert, den Kofferraum gereinigt und neu lackiert, den alten Teppich und den Dachhimmel ausgebaut, Rost entfernt und schließlich einen neuen Innenhimmel sowie einen neuen Teppichsatz einbaut. Die Originalsitze wurden neu aufbereitet – Pepitastoff und Federkern. Für den Motor gab es einen großen Service. Den Vergaser zerlegten wir, reinigten ihn und stellten ihn wieder neu ein – ebenso wie die Zündung. Die Benzinpumpe und alle Schläuche ersetzen wir. Nicht zuletzt wurden Lenkung und Spurstangen gangbar gemacht, dann die Spur vermessen und diverse Lagerbuchsen ersetzt. Vom Erwerb bis zur erneuten Straßenzulassung vergingen rund 20 Monate. Am 1. Juli 2005 wurde der Wagen nach 18 Jahren und neun Monaten Ruhestand vorgeführt und neu mit Veteranenstatus zugelassen.

Die ganze Mühe hat sich gelohnt. Der 911 S ist zwar nicht in jedem Detail original, wie Sie sicher auf den Fotos erkennen können, aber er ist einfach ein Zeitzeuge der wilden siebziger Jahre. Durch die vielen Arbeiten, die ich selber ausführte, oder die vielen Teile aus dem In- und Ausland wurde ich quasi ganz nebenbei zum Porsche-kenner geformt. Den Elfer aber zu bewegen, macht mir richtig Spaß. Man sollte ihn aber nicht zu zackig fahren, denn hier ist noch Feingefühl gefragt, sonst zeigt er dir, wer der Herr auf dem Asphalt ist. Eine besondere Eigenschaft kommt von hinten aus dem Motorraum: Für mich hat er einen unnachahmlichen Sound. Mittlerweile habe ich zirka 7.000 Kilometer ohne Panne zurückgelegt – dank guter Wartung. Ein angenehmer Nebeneffekt: Die Passanten haben auch Spaß und bringen dem Ur-Elfer viel Sympathie entgegen. Mich überzeugt er

vor allem auch mit seinem schlichten und funktionellen Charakter.

Die schönsten Erlebnisse bis jetzt waren der Besuch des "Jim Clark Revival International Historic Grand Prix" auf dem Hockenheimring 2007 sowie das "Memorial Bergrennen Steckborn – Eichhölzli" 2007 am schönen Bodensee. Beide Veranstaltungen waren traumhafte Wochenenden für mich. Für das Jahr 2008 stehen bereits fix im Terminkalender der "GP Mutschellen" und natürlich zwei bis drei Ausfahrten mit dem "Uelfer-Club Schweiz". Für die Zukunft habe ich aber auch noch Visionen: Ich möchte einmal mein Idol Walter Röhrli auf einer Veranstaltung erleben oder ein Fahrtraining bei ihm als Instruktor absolvieren. In puncto Neunelfer könnte mich freilich ein schöner RSR 2.8 reizen...

Text: Peter Huber
Fotos: Fredy Wyder

TECH-FACTS

(Halter- bzw. Herstellerangaben)

Typ: 911 S, Erstzulassung 01.08.1967

Karosserie: selbsttragende, Ganzstahlkarosserie; RS-2,7-Stoßfänger vorn und hinten, RS-2,7-Seitenwände, Farbe: "Tornadorot" (VW)

Motor: luftgekühlter Sechszylinder-Viertakt-Boxermotor (Typ 901/02); zwei Ventile pro Zylinder, hängend; zwei Weber-Dreifachvergaser, Verdichtung 9,8:1, zwei obenliegende Nockenwellen, Antrieb über Kette, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, Trockensumpfschmierung

Hubraum: 1.991 ccm

Motorleistung: 160 PS

maximales Drehmoment: 179 Nm bei 5.200/min

maximale Motordrehzahl: 7.300/min

Kraftübertragung: vollsynchronisiertes Fünfgang-Schaltgetriebe, Einscheiben-Trockenkupplung, Heckantrieb

Bremssystem: Zweikreis-Bremsanlage ohne Bremskraftverstärker, Scheiben mit den

Durchmessern 282 mm vorn und 285 mm hinten

Fahrwerk: vorn Einzelrad-Aufhängung, Querlenker, längs zur Fahrtrichtung angeordnete Drehfederstäbe, Stoßdämpferbeine; hinten Schräglenker, quer zur Fahrbahn angeordnete Drehfederstäbe, Stoßdämpferbeine

Räder: gepresste "Fuchs"-Leichtmetallräder mit poliertem Stern und Bett in 7J x 15 Zoll vorn und in 8J x 15 Zoll hinten

Reifen: Goodyear "Eagle NCT" in 195/65 R15 vorn und 215/60 R15 hinten

Interieur: Originalsitze mit Federkern neu mit Kunstleder und Pepita-Stoff bezogen, neuer weißer Dachhimmel; Original-Momo-Lenkrad "Jackie Stewart" mit Sechslöcher-Befestigung, schwarz eloxiert, Griffdurchmesser ca. 35 mm; elektrisches Schiebedach, Standheizung

Höchstgeschwindigkeit: ca. 210 km/h

Beschleunigung (0 - 100 km/h): ca. 8 sec.

Gewicht: 1.075 kg

Raceland: Peter Huber in Aktion beim Memorial Bergrennen Steckborn – Eichhölzli 2007

