



Das soll ein 912 sein?  
Nebenbei die Wandlung in  
ein G-Modell mit langem  
Radstand verwirklicht

# Nicht aufgeben, **weitermachen!**

Verschiedene Oldtimer-Medien schüren den weit verbreiteten Irrglauben, ein 912 sei – da nur mit vier Zylindern versehen – die preisgünstige Alternative zum klassischen Elfer. Das beliebte Spiel mit den falschen Hoffnungen verspricht Auflage, sonst auch nichts. Denn: Was soll schon billig sein an älteren Porsche? Ersatzteile ganz gewiss nicht, ebenso wenig die Stundensätze von Handwerksbetrieben. Diese Erfahrung machte ausgerechnet Michael Betz (30), ein am Tegernsee lebender Bankkaufmann und -fachwirt. Der Mann versteht sich darauf, mit Zahlen umzugehen. Für 3.500 Euro erfüllte er sich einen vermeintlichen Traum und erwarb einen 1965er 912. Er setzte Instandsetzungskosten in maximal fünfstelliger Höhe voraus, doch mit 10.000 Euro kam der Süddeutsche trotz Eigenleistung beileibe nicht aus. Er investierte einen ungleich höheren Betrag in sein Projekt, strapazierte drei Jahre lang nicht nur die eigenen Nerven und kam nach erfolgter Fertigstellung zu einem eindeutigen Fazit: zur Nachahmung nicht empfohlen! Die Schilderungen des Betroffenen geben wir im O-Ton an all jene weiter, die die Hoffnung auf einen preisgünstigen Porsche nicht aufgegeben haben.

**E**s begann im Januar 2007, als ich mir einen großen Traum erfüllte und für 3.500 Euro einen 1965er 912 kaufte. Ich legte ihn mir zu, weil er mir vom Aussehen her gefiel, aber ohne auch nur einen Funken Ahnung über das Modell, beziehungsweise Porsche zu haben. Doch das änderte sich sehr schnell! Anfangs kreisten meine Gedanken noch um 5.000 bis maximal 10.000 Euro, die ich zusätzlich zum Kaufpreis zu investieren gedachte. Meinen Porsche wollte ich genauso herrichten, wie er mir gefällt und anschließend einfach fahren. Im Nachhinein kann ich über meine Naivi-

tät nur lachen. Schmerzhaft musste ich erkennen, dass ich unter zweifelhaften Voraussetzungen an die Sache herangegangen war. Finanziell war mein Restaurationsprojekt, das sich über volle drei Jahre erstreckte, ein Desaster – dazu mehr im weiteren Verlauf dieses Beitrags!

Erste Annäherungsversuche machten mir Mut. In den Unterlagen, die man mir aushändigte, fand ich unter anderem eine Geburtsurkunde und weitere Dokumente. Gebaut wurde dieser Wagen im Modelljahr 1965 in einer Stückzahl von 4.469 Exemplaren. Mit seiner



Stationen einer groß angelegten Rettungsaktion: Unterseite der eingespannten Karosserie



Leidenschaft, die Leiden schafft: Michael Betz, eigentlich Banker, beim Schrauben



Nach der Herztransplantation: statt des Vierzylinders nun ein Sechszylinder-Boxer im Heck



Für 6.000 Euro: 1973er 2,4-Liter-Treibsatz mit mechanischer Einspritzung

**Spuren der Vergangenheit beseitigt:** wieder ansehnlicher Wagenboden während der Remontage



sechstellige Fahrgestellnummer ist er einer der ersten in dieser Form. Es erfüllte mich mit Stolz, einen richtigen Oldie zu besitzen. Doch schon bei der Demontage kamen irreparable Rostlöcher zum Vorschein. Die Rohkarosse brachte ich zum Sandstrahlen, was so manche Illusion für immer platzen ließ. Ich nahm mir vor, mich von keiner Hiobsbotschaft aus dem Konzept bringen zu lassen. Je mehr Menschen zu mir sagten: "Dieses Auto fährst Du nie!", desto mehr spornte mich dies an. Ich lernte früh die Bremer Firma Habeck kennen, von der ich fast ausschließlich die Ersatzteile beziehen

sollte. Täglich telefonierte ich eine oder zwei Stunden mit Bremen – und das die ganzen drei Jahre lang!

Da die Front komplett unbrauchbar war, besorgte ich eine andere. Sie entstammte ebenfalls einem 912er, verfügte über die richtige Lüftung und eine anders laufende Lenkungsaufnahme. Beim älteren Modelljahr geht die Lenkung gerade nach unten, bei der neueren Ausführung läuft sie ins so genannte "Schmugglerfach" hinein. Somit musste auch die Lenkstangen-Verzahnung von "fein" auf "grob" geändert werden. Neue Bodenhälften

kamen herein. Am Heck waren ebenfalls Aktivitäten gefordert, um von den kurzen Achsschenkeln auf die langen wechseln zu können. Hinten fehlten die verbreiterten Seitenwände, der Tank war nicht akzeptabel. Ich bestellte unverzüglich einen neuen und ließ ihn vor dem Einbau beschichten. In der Werkstatt folgte aufwändiges Schweißen, bei mir zuhause ein wildes Bestellen. Wie der Wagen am Ende dastehen sollte, war mir vom ersten Tag an klar! Diese Vision verlor ich nie aus den Augen.

Die Vorderachse zerlegte ich in sämt-

liche Einzelteile und gab sie gemeinsam mit den Achsschenkeln zum Sandstrahlen. In einem zweiten Schritt sollten die Komponenten pulverbeschichtet werden. Mit unbenutzten Buchsen, Lagern, Gummlagern, Bremssätteln, -scheiben sowie Reibbelägen fügte ich alles wieder zusammen. Mit gemischten Gefühlen muss ich daran denken, wie ich mich bei einer der ersten Bestellungen noch ärgerte, dass allein zwei Gummlager für die Vorderachse fast 500 Euro kosten sollten. Wenn ich heute die angefallenen Projektkosten nachvollziehe, war das noch vergleichsweise harmlos! Ohne Unterbrechung

gingen Rechnungen ein. So musste die Pedalerie ebenfalls revidiert werden. Einen sehr großen Posten machte die Beschaffung des Motors aus, ich erhielt einen 1973er 2,4-Liter-Treibratz mit mechanischer Einspritzung und HKZ-Zündung inklusive des Kabelbaums für 6.000 Euro.

Ich glaubte an ein günstiges Geschäft. Doch für die Austauschmaschine benötigte ich natürlich geeignete Nebenggregate – Anlasser mit 3 PS Eigenleistung, Schwungscheibe, Kupplung, Druckplatte, Pilotlager und einiges mehr. Mir war es egal, ich wollte ja



**Revidierte Hinterachse:** saubere Schräglenker, neue Bremscheiben, Original-Stoßdämpferbeine



**(K)Ein Fall für die Ludolfs:** Hand aufs Herz: Hätten Sie diesem Gehäuse eine Chance gegeben?



**Bild des Grauens:** Das blieb von der mit 3.500 Euro immer noch zu teuren Elfer-Substanz übrig...



**Ein engagierter Handwerksmeister:** Christian Mittermaier aus dem bayerischen Irschenberg



**Sternstunde:** Die Zuschauer stehen Spalier, als es bei der "Sudelfeld Classic" endlich losgeht

meinen Traum leben! Auf die Luftleitbleche traf dasselbe zu wie für die Vorderachse: Abschrauben, Herausgeben zum Sandstrahlen, später Pulverbeschichten lassen. Das durchgerostete Abgassystem ersetzte ich durch einen SSI-Wärmetauscher und -Auspuff aus Edelstahl. Wenigstens passten die Baugruppen endlich zueinander, nur die Achsschwerter waren zu kurz und mussten für die langen Achsschenkel ebenfalls in lang bestellt werden. Im August 2008 übernahm der Lackierer Erwin Ventir aus Rudelzhausen die Rohkarosse. Er sollte sie in "Grand-Prix-Weiß" lackieren. Doch schon bei

der Abholung zwang er mich zurück auf den Boden der Tatsachen.

Er führte aus, die Spaltmaße würden nicht stimmen, die Karosserie müsse nochmals nachgebessert werden, was mich noch einmal ein kleines Vermögen kostete. Zwei Tage lang schliffen zwei Meister die Türen zurecht und richteten sie neu aus. Zugegeben: Was ich da machte, war verrückt. Aber ich konnte nicht aufgeben, andernfalls hätte ich alles verloren. Meine Investition wäre bei einer Vollbremsung kaum etwas wert gewesen – wer angefangene Baustellen abstößt, der verschenkt

sie mehr oder weniger. Beim Lackierer kamen gut und gerne weitere 100 Arbeitsstunden zusammen, bis der Weg in die Lackierkabine endlich frei war. Ich konnte mich glücklich schätzen, im Freundes- und Bekanntenkreis einen Fachmann mit drei Meistertiteln (Mechanik, Karosserie und Lack) zu haben, der Geldvernichtungsmaschinen wie die meine regelmäßig saniert.

Am 4. Dezember 2008 überbrachte mir der Freund mein frisch lackiertes Elfergehäuse. Die ersten Tage baute ich bis spät in die Nacht bereit liegende Teile ein. Bremsen konnte mich jetzt nichts

mehr! Doch als ich den Kabelbaum in den Händen hielt, stieg doch der Respekt in mir hoch und ich nahm Hilfe in Anspruch. Im zehn Kilometer entfernten Irschenberg ist der Sportwagenbetrieb Mittermaier beheimatet. Dort zog man in knapp zwei Stunden den Kabelbaum ein. Eine Vertrauensbasis baute sich auf. Ich preschte hervor mit der Bitte, mir bis zur Fertigstellung unter die Arme zu greifen und erhielt spontan eine Zusage. Unsere Arbeitsgemeinschaft kam sehr zügig voran, schnell verzeichneten wir Ergebnisse! Nur vom Dachhimmel ließ Christian Mittermaier lieber die Finger.

Ich ließ mich von einem Versuch nicht abhalten. Der ging aber daneben und ein Sattlermeister machte es schließlich perfekt. Inzwischen sprang der Motor einwandfrei an, der Schwierigkeitsgrad der Probleme nahm ab.

Im Mai 2009 erfuhr ich, dass die "Sudelfeld Classic" wieder ins Leben gerufen und bereits einen Monat später stattfinden sollte. Ich wusste nur eins: Das musste der Termin sein, an dem ich mit meinem Gerät auf die Straße wollte – spätestens! Und das schaffte ich auch – vier Tage vor Beginn der Veranstaltung erhielt ich das ersehnte



**Originalverpackt:** Die legendären Heigo-Überrollbügel aus Kist bei Würzburg sind noch zu haben



**Eingeschweißte Standplatten:** unablässiger Standard beim Einbau eines Motorsport-Überrollbügels



**Aufgearbeitet und fertig montiert:** komplette Vorderachse mit den Original-Stoßdämpferbeinen



**Post aus Kalifornien:** Edelstahl-Auspuffsystem von "Stainless Systems Incorporated" (kurz SSI)



Fünf Modelljahre, 28.333 912 Coupés: Zwischen 1965 und 1969 ein anfangs 16.250 D-Mark teures Erfolgsmodell

"H-Kennzeichen" und machte einen Tag vor dem Großereignis die erste Probefahrt in meinem eigenen Porsche. Die einzige Couragierte, die mir während der Restauration immer wieder Mut zusprach und auch die "Sudelfeld Classic" mitfahren wollte, war meine Freundin Meli. Sie stoppte die Fahrzeiten, ich versuchte, meine Euphorie unter Kontrolle zu halten. Nach zwei Eventtagen erreichten wir den dritten Platz in unserer Wertungsgruppe. Zum ersten Mal war ich wirklich froh, am Ball geblieben zu sein. Auch wenn galoppierende Kosten, schlaflose Nächte und andauernde Hiobsbotschaften die dreijährige Projektphase begleiteten – gelohnt hat es sich am Ende dann doch!

Wenn mich aber jemand fragen würde, ob ich die damit verbundenen Belastungen – auch die mentalen – nochmals auf mich nehmen würde, könnte ich kaum mit 'Ja' antworten. Wer sich tatsächlich einen Porsche zulegen will, sollte ein ordentliches Budget ansparren und sich ein gutes Stück kaufen. Das ist unterm Strich um einiges preisgünstiger als das, was ich hinter mich gebracht habe!

Text, Fotos und Bildrecherche: Michael Betz

TECH-SPECS

1965er 912 Coupé

**(Halterangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben)**

**Typ:** 1965er 912 Coupé; umfassendes, dreijähriges Neuaufbau- und Umbauprojekt; H-Kennzeichen zugeteilt

**Fahrgestellnummer (FIN):** 45 1649

**Modelljahr (MJ):** 1965, eins von 4.469 produzierten Fahrzeugen

**Karosserie (Basisfahrzeug):** 912

**Aufbau:** zum 911 G-Modell, Umbau auf langen Radstand, hintere Seitenwände verbreitert

**Außenfarbe:** "Grand-Prix-Weiß"

**Motor:** 2,4 TE (aus USA)

**Gemischaufbereitung:** mechanische Einspritzung

**Zündung:** Hochspannungs-Kondensator-Zündanlage (HKZ)

**Abgasanlage:** SSI-Edelstahl-Wärmetauscher und Dansk-Edelstahl-Auspuff mit zwei Auslässen

**Hubraum:** 2.341 ccm

**Bohrung:** 84 mm

**Hub:** 70,4 mm

**Verdichtung:** 7,5 : 1

**Motorleistung:** 130 PS bei 5.600/min

**maximales Drehmoment:** 196 Nm bei 4.000/min

**Höchstdrehzahl:** 6.800/min

**Kraftübertragung:** Fünfgang-Schaltgetriebe

**Bremssystem:** Umbau von Ein- auf Zweikreis-system

**Radaufhängungen (Vorderachse):** Federbein und Drehstab in Fahrtrichtung

**Radaufhängungen (Hinterachse):** Drehstabfederung querliegend

**Räder:** Hackmesserfelgen

**Reifen:** Pirelli "P 6.000"

**Interieur:** aufgearbeitete, schwarze Leder-Original-Ausstattung



**HiFi:** Blaupunkt-Radio Typ "Frankfurt" (Original) mit MP3-Kabel ins Handschuhfach hinein

**Radlasten (Vorderachse):** links 182 kg, rechts 189 kg

**Radlasten (Hinterachse):** links 305 kg, rechts 290 kg

**Leergewicht (Original):** 1.050 kg

**Leergewicht (nach erfolgtem Umbau):** 1.019 kg

**Tankinhalt:** 62 Liter, davon 9 Liter Reserve

**Höchstgeschwindigkeit (Original):** 205 km/h

**Höchstgeschwindigkeit (nach erfolgtem Umbau):** 210 km/h