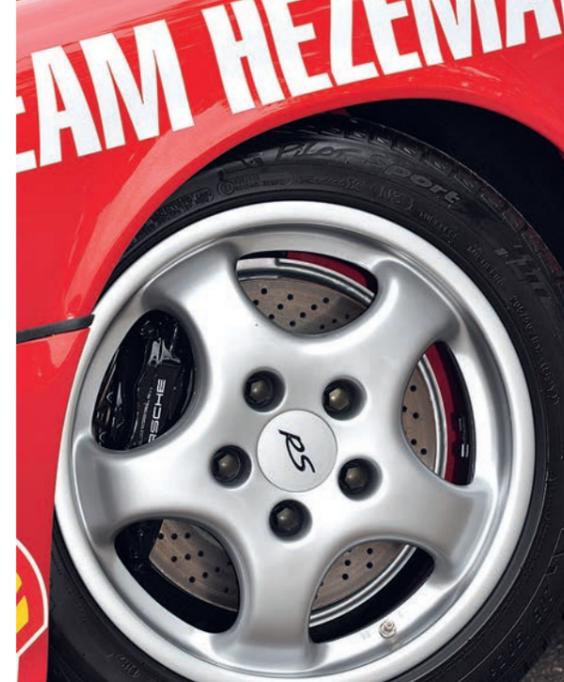


PROMINENTER

ODER

BESUCH

Bilder für
die Ewigkeit



1991er Porsche 911 Carrera Cup Coupé (Typ 964)

Viel ist geschrieben worden über die rasante Wertentwicklung bei den Cup-Porsche 911. Galten 200.000 Euro für einen luftgekühlten Markenpokal-Veteran vor drei Jahren noch als ein unerreichbarer Traumwert, so wurde diese Schwelle im Frühjahr 2015 wie von selbst überschritten. Optimisten schlussfolgerten daraus, dass der Preisanstieg in gleichem Maße voranschreiten würde. Doch diese Prognose stellte sich im Nachhinein als zu euphorisch heraus. Das Zahlenkarussell ist vorerst zum Stillstand gekommen, momentan stagniert die Preisentwicklung. Das bestätigt nicht zuletzt der Mann, der das 1991er Carrera 3.6 Cup Coupé von Mike Hezemans professionell aufarbeitete. Er weiß, dass die getätigten Investitionen exakt der derzeitigen Marktlage entsprechen – für hohe Margen durch frei kalkulierte Aufschläge besteht zurzeit kein Raum. Das mag sich wieder ändern, doch zurzeit ist die Luft dünn, wie Carsten Krome im Zusammenhang mit einem außergewöhnlichen Ortstermin recherchiert hat.

Sonntag, 7. August 2016, am Ortsausgang von Hitler-Borgloh. Beim 49. Osnabrücker ADAC-Bergrennen staunen die Ordner nicht schlecht, als kurz vor Toresschluss noch ein Rennporsche angeliefert wird – wo will denn der hin? Die Erklärung folgt sogleich: Das rote 911 Carrera 3.6 Cup Coupé auf dem offenen Transporter soll (noch) nicht am Uphöfener Berg mitfahren, sondern inmitten des Fahrerlagers fotodokumentiert werden. Wozu der ganze Aufwand? Nun, schon am nächsten Tag soll der frisch restaurierte US-Reimport seinem neuen Besitzer übergeben werden. Dieser plant, den Neuerwerb nicht nur seiner privaten Sammlung zuzuführen, sondern bei Großereignissen wie dem Hamburger Stadtpark-Revival auch auszuführen. Der aus-

Am Rande des 49. Osnabrücker ADAC-Bergrennens: Eine Hofanlage am Ortsausgang von Borgloh diente als Refugium.

klingende Renntag im Osnabrücker Land ist die letzte Gelegenheit, das Ergebnis einer einjährigen Aufarbeitung in Augenschein zu nehmen. Da nach zwei Tagen Sonnenschein im Westen dunkle Gewitterwolken aufziehen, ist noch größere Eile geboten. Der Besitzer einer Hofanlage, eigentlich liegt sie hinter einem rot-weißen Absperrband, bietet den spät Angereisten eine Heimstatt. Und so kann der 210.000 Euro teure Markenpokal-Veteran nicht nur abgeladen, sondern auch in Szene gesetzt werden. Anhand der einteiligen 17-Zoll-Räder ist unschwer zu erkennen, dass es sich um eine 1990 oder 91er-Ausführung handeln muss. Der Umstieg auf mehrteilige Speedline-Felgen in 18-Zoll-Größen erfolgte zur Cup-Saison 1992. Auch der ursprüngliche Fahrer ist kein Geheimnis: Mike Hezemans, Sprössling einer Tourenwagen-Legende aus Eindhoven in den Niederlanden. Wir haben den Weg



der Fahrgestellnummer WPO ZZZ 96 ZMS 40 9037 in werk1 #15, Ausgabe März | April 2016, schon einmal nachgezeichnet. Das gilt aber nicht für die Aufarbeitung durch AP Car Design in Göttingen. Dass diese einschließlich der Teilesuche ein ganzes Jahr und einen ganz knapp sechsstelligen Euro-Betrag in Anspruch genommen hat, ist mehr als eine Randnotiz wert.

Zunächst flossen 120.000 US-Dollar in Tampa/Florida, als sich der patriotische Vorbesitzer mit einer List zum Verkauf bewegen ließ. Er forderte, sein inzwischen in „Maritimblau“ umlackierter Porsche solle die Vereinigten Staaten nie wieder verlassen. Am Verhandlungstisch bekam er zu hören, der Interessent aus Deutschland habe auch einen US-amerikanischen Wohnsitz, er wolle den Wagen jedoch zwecks Aufarbeitung nur vorübergehend nach Niedersachsen bringen lassen. Damit konnte sich der Veräußerer schließlich anfreunden. Er stimmte dem Besitzwechsel zu. Thomas Nater aus Göttingen, seit 15 Jahren aus gutem Grund Mitglied im US-amerikanischen Porsche Owners Club, begleitete die aufwändige Prozedur vor Ort. Er weiß, dass es immer schwieriger wird, an einem überhitzten Markt Cup-Originalfahrzeuge zu finden, die zu einem wirtschaft-



Standards übererfüllt: Papierlage, Dokumentation, Reproduktion der Original-Beschriftung.

lich vertretbaren Aufwand auch wieder aufgebaut werden können. Fest steht, dass ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem jeweiligen Ankaufwert und der Zahl zu leistender Arbeitsstunden für die Restaurierung besteht. Jeder noch so kleine Preisnachlass wird mit einem Mehraufwand bei der Aufarbeitung bezahlt. Die Luft ist dünn, das Geschäft ist hart geworden, es bietet keinen Raum mehr für Trittbrettfahrer. Günstige „Scheunenfunde“, sollte es sie in der Realität außerhalb der Oldtimer-Zeitschriften jemals gegeben haben, gehören der Vergangenheit an. Das gilt inzwischen auch für die Beschaffung der erforderlichen Teile, die längst nicht mehr im Fundus einer jeden X-beliebigen Rennwerkstatt zu finden sind. Vorbei sind die Zeiten, als gebrauchte Bremsscheiben auch nach Feierabend für ein Trinkgeld zu erstehen waren und man es sich sogar leisten konnte, in zehn-Euro-Schritten zu feilschen: „Guck mal, die haben doch Flugrost, das musste verstehen!“ Heute besteht weitreichende Kostentransparenz. Diese schließt die derzeitigen Fahrzeugpreise mit ein. 210.000 Euro werden für ein gutes Carrera 3.6 Cup Coupé der Generation 964 gezahlt, nicht mehr und nicht weniger.

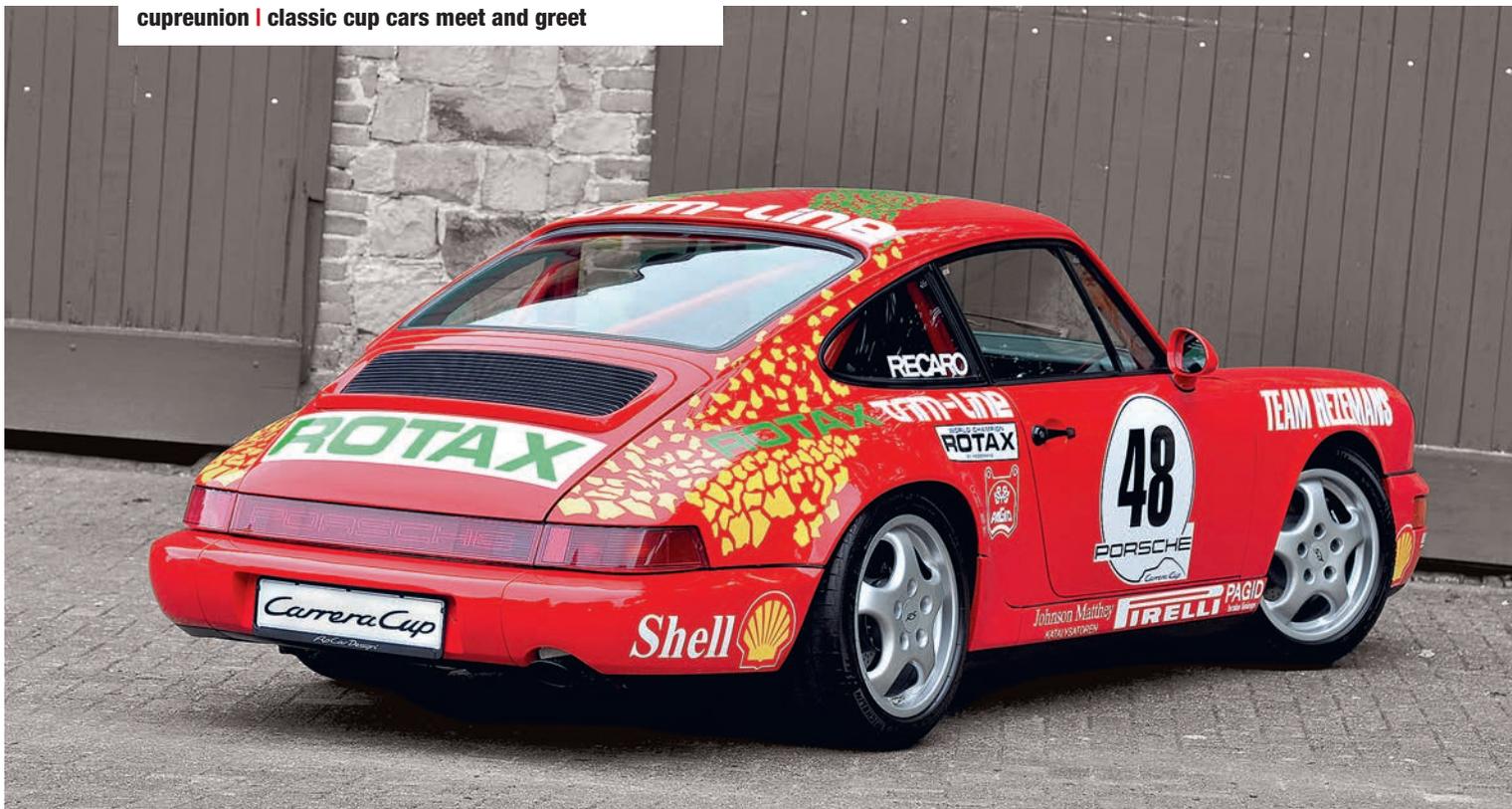
Mit diesem Wissen gingen Thomas Nater und seine Mannschaft von AP Car Design ans Werk, nachdem der Übersee-Container aus Florida in Göttingen angekommen war. Die Karosserie war zwar unfallfrei, „drüben“ war sie jedoch in der falschen Farbe überlackiert worden. Die „Frame-Off-Restoration“ bis aufs nackte Blech war ein Muss – letztlich auch, um sämtliche Schweißnähte überprüfen zu können. Diese waren jedoch in Ordnung, und so konnte es planmäßig weitergehen. Einige Mühe



erforderte die Suche nach den geeigneten 17-Zoll-Rädern. Das Fahrwerk und die Achsschwerver entsprachen ebensowenig dem ursprünglichen Werks-Auslieferungsstand, zudem hatte der Vorbesitzer – ein 1,96-Mann – in den Vereinigten Staaten einen Recaro-„Pole Position XL“-Fahrersitz montieren lassen. Dieser passte nicht ins Gesamtbild. Zuletzt sollte trotz zwei Jahre alter US-Revisionsrechnungen die komplette Antriebseinheit noch einmal auseinandergenommen werden. Letzteres erwies sich im Nachhinein als eine weise Entscheidung, denn das Getriebe hatte arg gelitten. Trotz Stahl-Synchronringen mussten die zweite, dritte und vierte Fahrstufe gewechselt werden. „Wir erheben den Anspruch, dass keiner unserer Restaurierungskunden früher als nach 20 Jahren wieder in die Werkstatt kommen muss“, bemerkt Thomas Nater, „wir legen Wert auf Neuwagenqualität und eine ordnungsgemäße TÜV-Zulassung. Wir sind uns der Tatsache bewusst, dass Authentizität heute das höchste Gebot ist. Es soll so viel wie möglich vom Original weiterverwendet werden. Das macht es nicht immer leicht. Der Aufwand ist oft höher.“ Im vorliegenden Fall flossen 1.100 Arbeitsstunden in das Projekt. Darin enthalten: die feingewuchtete Kurbelwelle und der neue Anlasser-Zahnkranz.

Der Wiederaufbau erfolgte auf der frisch durchlackierten Rohkarosserie in der Werks-Auslieferungsfarbe „Indischrot“. So ging Mike Hezemans, der nach einem Kart-Unfall den Kopf stets ein wenig schief hielt, 1991 auf Punktejagd im Porsche Carrera Cup. 1992 gab er beim Eifelrennen Nürburgring ein letztes Gastspiel. Im Sprühregen konnte er Sieger Olaf Manthey auf dessen Hausstrecke aber nicht gefährlich werden. Dennoch brachte er sich ein Jahr später bei Roock Racing ein, um am Porsche Pirelli Supercup im Rahmen der europäischen Großen Preise der Formel 1 teilzunehmen. So wird dem 1991er Exemplar nachgesagt, als Mitgift für die Saison 1993 von den Gebrüdern Michael und Fabian Roock in Zahlung genommen worden zu sein.





Zeitreise zurück ins Motorsport- jahr 1991: alle Systeme intakt!

Der weitere Weg über Harry Weishaupt in den Langstreckenpokal Nürburgring und von dort auf die Nürburgring-Nordschleife ist bekannt. Den ersten öffentlichen Auftritt nach der intensiven Zeit des Rückbaus erlebte der Ex-Hezemans-Elfer am 25. Juni 2016. Bei der von werk1 angezeelten „Cup Reunion“ für Zeitzeugen aus den ersten 30 Jahren Porsche-Markenpokalen in Merzbrück bei Aachen war die Fahrgestellnummer WPO ZZZ 96 ZMS 40 9037 eins von 14 Highlights am Platz. Längst nicht alle Originale aus den ersten beiden Cup-Jahrgängen befinden sich heute in einem ähnlich einwandfreien Zustand. Oftmals sind sie zu RSR-Langstreckenversionen umgebaut und nicht wieder zurückgerüstet worden. Das hier beschriebene Exemplar jedoch lässt die Zeit vor einem Vierteljahrhundert noch einmal aufleben. In der Abgeschiedenheit des alten Gehöfts am Ortsausgang von Hilter-Borgloh vereinnahmt seine Aura die Umstehenden. Auf einmal ist das hochfrequente, etwas krank klingende Motorengeheul der Prototypen am Uphöfener Berg wie ausgeblendet. Dabei legt Christian Merli aus Italien – das ist eine andere Geschichte in dieser Ausgabe – just in diesem Moment einen neuen, absoluten Streckenrekord vor. Aber was sind schon ein paar Hundertstelsekunden im Vergleich zu Bildern für die Ewigkeit?

werk1.19 words: carsten krome
werk1.19 images: carsten krome

