

1979er 911 SC Coupé mit elektrischer Lenkunterstützung – unsichtbare Kraft aus dem "Schmugglerfach"



275 und eine Pferdestärke: Der auf 3.367 ccm vergrößerte Motor der niederländischen Waalgarage legte um 95 PS zu, der Vierbeiner links verblieb wahrscheinlich im Originalzustand

EIN INSPIRIERENDES FAHRERLEBNIS

G-Modelle mit breiteren Reifen und kleineren Lenkrädern sind von Natur aus schwer lenkbar. Das ist auf die Vorderachskonstruktion zurückzuführen, die sich mit Einführung der Generation 964 grundlegend veränderte. Niederländische Spezialisten nahmen sich dieser Problematik an. Ihre Technologie: eine elektrische Lenkunterstützung. Diese bringen sie im "Schmugglerfach" des klassischen Porsche 911 unter. Mit einem 1979er SC Coupé, dessen Ausstrahlung uns gewissermaßen an eine Vorversion heutiger GT3 denken ließ, nahmen wir Kontakt mit der Materie auf. Um es vorwegzunehmen: Wir erlebten die emotionalste Testfahrt der Saison 2012!

Roger Reijngoud lehnt sich entspannt zurück. "Anfangen hat das alles mit meiner Frau, und jetzt schauen Sie, was hier los ist!" Er blickt über die Schulter hinter sich. In einer vom Licht des Tages durchfluteten Halle sind Arbeitstische in mehreren Gassen aneinander gereiht, hinter denen Mechaniker stehen. Sie alle halten scheinbar dieselben Werkstücke aus schwarzem Metall in den Händen. Es sieht technisch aus, die Atmosphäre ist ruhig und konzentriert. Was entsteht hier? Der Niederländer, der mir gegenüber sitzt, kann sich ein Lächeln nicht verkneifen. "Sie müssen nur auf unser Türschild am Eingang schauen!", beginnt er auszuführen, "dort steht 'Electric Power Steering'. Wir produzieren, wie der Name es andeutet, elektrische Lenkunterstützungen für klassische Automobile und dazu passende Volants mit außermittigen Anbindungen an die Lenksäulen. Die brauchen Sie für Ihre Beinfreiheit!" Das alles sagt er, als sei es die selbstverständlichste Sache der Welt. Denn, eingangs hatte er es bereits bemerkt, seine Frau habe den Anstoß zu alledem hier gegeben. Damals, als sie mit dem gemeinsamen, historischen Opel GT zum Einkaufen fuhr. Sie kehrte mit etwas angestrenzter Miene zurück und forderte ihren Gatten auf, es beim nächsten Mal einfach selbst zu versuchen. "Sie überreichte mir den Zündschlüssel mit ausgestreckten

Fingern, und da hatte sie mich!", schmunzelt Roger Reijngoud, "früher hatte ich einmal gelernt, ohne Servolenkung immer erst anrollen zu lassen und dann am Steuerrad zu drehen. Aber – was war mit der Ausfahrt aus engen Parklücken, in denen ein Anrollen nicht möglich war? In unseren Städten ist das doch an der Tagesordnung!" Der ehemalige Fahrzeughändler mit einer technischen Ausbildung führte sich vor Augen, dass breite Reifen und kleine Steuerräder das Problem noch verstärken würden. Und was war eigentlich mit Fahrerinnen und Fahrern, die den hohen Kräfteinsatz nicht (mehr) aufbringen konnten? Roger Reijngoud setzte sich mit Ruud, seinem Kompagnon, zusammen...

Im niederländischen Leerdam betreute Ruud Kunden, die sich der französischen Marke Matra verschrieben hatten. Roger Reijngoud und er beschlossen, studienhalber eine elektrische Lenkunterstützung zu beschaffen und zu montieren. Doch mit dem Ergebnis waren sie alles andere als zufrieden. In höheren Geschwindigkeitsbereichen wähten sie sich in einem US-amerikanischen Fabrikat – kaum ein Kontakt zur Vorderachse, ein unangenehm künstliches Fahrgefühl. Ein Messebesuch bei der Autosport International in Birmingham brachte sie weiter. In Großbritannien

kamen sie mit Vertretern der dortigen Zuliefererindustrie ins Gespräch. Sie kehrten mit einem wichtigen Hinweis zurück. "Man sagte uns, Nadelagerung sei der richtige Weg", reflektiert Roger Reijngoud, "und das war tatsächlich der Wendepunkt!" Seitdem gab die Lenkung eine entgegengesetzte Rückmeldung: kinderleicht beim An- und Ausfahren, bei zunehmendem Tempo straffer werdend. Diese beabsichtigte Dynamik konnte durch das Tachosignal eingesteuert werden – eine naheliegende Methode. In einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium kam auch das G-Modell von Porsche an die Reihe – im Vergleich mit den automobilen Klassikern anderer Hersteller ein modernes Fahrzeug. Es entstanden gleich mehrere elektrische Systeme – eins für Elfer mit Klimaanlage, eins für Fahrzeuge ohne. Die Unterbringung der Lenkunterstützung kam einem Geniestreich nahe: Sie passte nämlich ins "Schmüglerfach", dem Roger Reijngoud einen putzig übersetzten Namen gab: "Schmückelücke". Amüsiert kommentiert er: "Das könnte in Deutschland das Wort des Jahres werden!", und wahrscheinlich hat er Recht damit. Die Vorteile liegen auf der Hand: Nichts muss geschweißt oder gebohrt werden, die Installation ist vollständig rückrüstbar, die Authentizität und der Sammlerwert bleiben

ohne jede Einschränkung erhalten. Obendrein ergibt sich gegenüber einer hydraulischen, da permanent arbeitenden Servolenkung ein Leistungsvorteil von vier PS. Die elektrische Lenkunterstützung benötigt keine höhere Bordspannung als ein Radio, sie wird nur bedarfsweise angefordert.

Inzwischen hat Reijngouds Unternehmen EZ Electric Power Steering 14 unterschiedliche Systeme für Automarken von Chevrolet über BMW bis Mercedes-Benz im Portfolio. Und Porsche natürlich – mit Montage-service, aber auch zum Selbsteinbau. Die Preisstaffel ist übersichtlich: Das System kostet jeweils 1.820,70 Euro. Bei Fahrzeugen ohne eine Klimaanlage werden inklusive der Installation 2.320,50 Euro abgerechnet, die etwas aufwändigere Montage in Fahrzeugen mit einer Klimaanlage schlägt mit 2.558,50 Euro zu Buche. Außerdem können Lenkräder angefordert werden, deren Linienführung an die selige Zeit der Porsche 935 erinnert. Ihre Anbindung an die Lenksäule ist außermittig gesetzt, um mehr Beinfreiheit zu bieten. Insgesamt ergibt sich ein komfortables Gesamtpaket, das eine wichtige Frage aufkommen lässt: Fühlt sich die Lenkung wie ein aktueller Porsche der Baureihen 991 oder 981 an? Dies

zu ergründen, steht ein außergewöhnlicher Testwagen bereit: Die im niederländischen Broek in Waterland ansässige Waalgarage, ein Betrieb mit langjähriger Praxis in der Porsche-Ferrari-Challenge und in der Euro GT, hat ihn eigens mitgebracht. Das 1979er 911 SC Coupé verfügt über einen auf 3.367 ccm vergrößerten Motor, der von den ursprünglichen 180 PS einen Satz auf 275 PS machen durfte. Durch die Verwendung einer Kurbelwelle aus dem Carrera 3,2 erhöhte sich der Hub von 70,4 auf 74,4 Millimeter. Im Fünfgang-Schaltgetriebe des Typs 915 werkelt hörbar ein Sperrdifferenzial, und auf Fuchs-Schmiedefelgen sind neue Michelin-Sportreifen aufgezogen worden. Die rostfreie Sportversion zeigt sich tiefergelegt, einstellbare Koni-Stoßdämpferbeine sind dafür verantwortlich. Die elektrische Lenkunterstützung ist ebenfalls an Bord, und aus Amsterdam ist der Eigentümer des hübsch gemachten SC angereist. Der Mann ist ein älteres Semester – für ihn sei es darum gegangen, das Volant beim Anfahren mit einem Finger drehen zu können. Bevor die Testfahrt beginnt, schickt Roger Reijngoud noch voraus: "Der Kraftunterstützung kann individuell justiert werden, falls unsere Kunden den Zugriff als zu ausgeprägt empfinden sollten!"

Nach den ersten Metern weiß ich, was er meint: Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist erstaunlich wenig Kraft erforderlich, um das Steuerrad zu drehen. Erst in der dritten Fahrstufe fällt auf, dass der Lenkwiderstand so kontinuierlich wie unmerklich angezogen hat. Nun gerät die Fuhre in den ihr zugedachten Arbeitsbereich. Und auch dem Volanteur wird es warm ums Herz. Dieser holländische Teilchenbeschleuniger ist ein Sportwagen durch und durch – und wirkt wie eine Vorahnung auf den GT3, der 20 Jahre nach dem 1979er 911 SC Coupé das Licht der automobilen Welt erblickte! Die Lenkung – Ausgangspunkt dieser Geschichte – ist exakt. Sie entbehrt jeglicher Trägheit, jeder Impuls des Fahrers wird in eine entsprechende Bewegung der Vorderräder umgesetzt. Sollte das elektrische System übrigens einmal ausfallen, wird ganz einfach gelenkt wie ihm Serienauto – schwergängiger zwar, aber stets in der Gewissheit, sicher anzukommen. Eins ist die Innovation aus den Niederlanden allerdings nicht: eine Simulation des heutigen Standards, den 991 Carrera sowie 981 Boxster/Cayman bieten. Die Steuerung dieser hochmodernen Fahrzeuge fühlt sich anders an, und das ist auch gut so! Das G-Modell bleibt, was es ist: ein G-Modell. Mit

Leichtgewichtig, schnörkellos, effizient: Das weitreichend nachgearbeitete 911 SC Coupé aus dem Modelljahr 1979 mutet wie eine Vorahnung auf die 1999 eingeführte Generation GT3 an



Goldene Zeiten: Das entsprechend eingefärbte Lüfterrad erinnert an Einsatzjahre in der zeitweise höchst populären Porsche-Ferrari-Challenge und der Mitte 2006 eingestellten Euro GT

Homöopathischer Krafteinsatz: Linienführung und Durchmesser lassen Erinnerungen an den 935 turbo aufkommen, was der Lenkwiderstand nicht bestätigt



Was bitte ist eine "Schmückelücke"? Die Antwort bietet diese Detailaufnahme: Das "Schmüglerfach" ist gemeint, in dem die elektrische Lenkunterstützung sitzt

Einblick in den Workshop im niederländischen Leerdam: Roger Reijngoud und seine Mitarbeiter beschäftigen sich ausschließlich mit elektrisch unterstützten Lenksystemen

PORSCHE SCENE Service // Daten und Fakten
EZ Electric Power Steering für Porsche 911

System zum Selbsteinbau: 1.820,70 Euro (inklusive Mehrwertsteuer)
System inklusive Einbau in Porsche 911 ohne Klimaanlage: 2.320,50 Euro
System inklusive Einbau in Porsche 911 mit Klimaanlage: 2.558,50 Euro

Kontakt (Deutschland): Wolfgang Hüttner, Donstorf 7, D-49406 Eydelstedt
Telefon +49 (0) 5448/988475; E-Mail: info@ezpowersteering.de
Web: www.ezpowersteering.de



Zwei in einem Boot: Wolfgang Hüttner, der deutsche Repräsentant von EZ Electric Power Steering (re.) und Gründer Roger Reijngoud (li.)

Zwei Ausführungen für klassische 911er: Im Portfolio von EZ Electric Power Steering sind Varianten für Fahrzeuge mit und ohne Klimaanlage zu finden, auch die Montagekosten variieren



TECH-SPECSB

1979er 911 SC 3,0 Coupé, Aufbau durch Waalgarage Porsche Service, Niederlande

(Halteangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben)

Typ: 1979er 911 SC 3,0 Coupé, Aufbau durch Waalgarage Porsche Service, Niederlande

Karosserie: 2-türiges, 2+2-sitziges, selbsttragendes Leichtbau-Coupé aus feuerverzinktem Stahlblech; Lackierung in "Silber-metallic"

Motor (Serienumfang): luftgekühlter Sechszylinder-Boxer Typ 930/03; Aluminium-Kurbelgehäuse; Einbauposition im Heck

Ventilsteuerung: ohc (jeweils eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe); Nockenwellenantrieb über Doppelkette; zwei Ventile pro Zylinder

Gemischauflbereitung (Serienumfang): Bosch-Kraftstoff-Einspritzsystem Typ K-Jetronic; K+N-Sportluftfilter

Zündanlage: Hochspannungs-Kondensator-Zündung (HKZ)

Schmiersystem: Trockensumpf-Schmierung

Ölmenge: 13,0 Liter

Hubraum (Serienumfang): 2.994 ccm

Bohrung (Serienumfang): 95,0 mm

Hub (Serienumfang): 70,4 mm

Verdichtung (Serienumfang): 8,5 : 1

Motorleistung (Serienumfang): 180 PS bei 5.500/min

maximales Drehmoment (Serienumfang): 265 Nm bei 4.200/min

Aufbau des Motors (Waalgarage Porsche Service, NL-Broek in Waterland, E-Mail: info@waalgarage.nl): Hubraumerweiterung auf 3.367 ccm durch Kurbelwelle des 911 Carrera 3,2; Hub von 70,4 auf 74,4 Millimeter angehoben; Kolbenbohrung von 95,0 auf 98,0 Millimeter angehoben; Mahle-Rennkolben; umfassende mechanische Bearbeitung; zusätzlicher Ölkühler; Motorleistung von 180 auf 275 PS angehoben

Kraftübertragung: mechanisches 5-Gang-Schaltgetriebe Typ 915/61, Antrieb auf die Hinterräder; Nachrüstung eines Sperrdifferenzials durch Waalgarage Porsche Service

Bremssystem: typenspezifische, innenbelüftete Scheiben; Grauguss-Festsättel; Bremskraftverstärker

Radaufhängungen: einzeln an Quer- (vorn) und Schräglenkern (hinten); einstellbare Koni-Stoßdämpferbeine, Drehstäbe; verstärkte Stabilisatoren

Räder: Fuchs-Schmiedefelgen (7J x 16 vorn und 8J x 16 hinten) mit Michelin-Sportbereifung

Interieur: schwarze Leder-Ausstattung, Dreispeichen-Volant mit Leder-Lenkkrans und außermittig gesetzter Anbindung an den Lenkmechanismus; elektrische Lenkunterstützung (EZ Electric Power Steering)

Leergewicht (Serienumfang): 1.160 kg

Tankinhalt: 80 Liter

Höchstgeschwindigkeit (Serienumfang): 225 km/h

Beschleunigung (Serienumfang, 0 - 100 km/h): 7,0 sec.

all seinen Stärken und Schwächen. Gerade das macht seinen Charme aus, der in einem Euro-Betrag kaum noch aufgewogen werden kann. Davon künden die monatlich weiter ansteigenden Marktpreise. Als der Schmierstoff im 915er-Getriebe noch kalt ist, kratzen die Gänge etwas. Nachdem die Betriebstemperatur erreicht ist, wird es besser. Fahrspaß kommt auf wie schon lange nicht mehr – wohl auch, weil sich der Steuer-Mann oder die Steuer-Frau im Cockpit auf den Straßenverlauf und mögliche Richtungsänderungen konzentrieren können. Die lästige Kraftübung am Volant entfällt. Fazit: eine Produktneuheit, die ausgerechnet im historischen Berg-Rennsport viele Freunde finden sollte. Darauf weist Wolfgang Hüttner, der deutsche Repräsentant von EZ Electric Power Steering, hin. "Es ist doch ganz einfach – sie besitzen einen historischen Porsche 911, beispielsweise einen RSR, mit breiten Vorderrädern und einem kleinen Rennlenkrad. Und damit fahren Sie dann auf einer schmalen, kurvenreichen Bergstraße gegen die Uhr. In den Geschwindigkeitsbereich, der Sie etwas besser ins Rollen bringen könnte, gelangen Sie nicht oder höchst selten. Auf Rundkursen mag das anders aussehen, doch bei historischen Bergprüfungen von Arosa bis hin zum Jochpass stehen Sie vor dieser spezifischen Aufgabenstellung. Unsere Technologie hilft, sie zu lösen."

Vom Flachland ins Gebirge: Ausgerechnet der historische Bergrennsport bietet sich als erweiterte Nutzungsoption der niederländischen Produktidee für klassische Porsche-Fahrzeuge an

Der Mann scheint Gedanken lesen zu können. Wir befinden uns zwar in Leerdam, mitten in Holland, aber erst 14 Tage zuvor hat das 14. Internationale Jochpass-Oldtimer-Memorial auf unserem Reiseplan gestanden. Wir sind in Bad Hindelang vor Ort gewesen – mehr als das: Wir führten ein besonderes Fahrzeug mit einem besonderen Fahrer zusammen. Dazu mehr in der kommenden Ausgabe. Für heute heißt es jedoch, Abschied zu nehmen – nach der emotionalsten Testfahrt der Saison 2012 ist das nicht leicht!

Text: Carsten Krome
Fotos: Joost Franken