

Oer-911 2.0 Coupé (130 pk) uit 1966

JAARGENOTEN

Er zijn maar weinig autobezitters die kunnen zeggen dat ze uit hetzelfde jaar stammen als hun auto. Frank Serr zag echter in hetzelfde jaar het levenslicht als zijn oer-911 2.0 Coupé. We durven geen uitspraken te doen over welke van de twee de tand des tijds het beste heeft doorstaan, maar feit is dat de chef werkplaats zijn Porsche op uiterst vakkundige wijze restaureerde. Bouwjaar 1966 is een goede lichting!

TEKST EN FOTOGRAFIE ANDREAS EHM







Het is een bijzondere combinatie, de klassieke rode 911 en zijn Duitse eigenaar Frank Serr uit Reischweiler. De 46-jarige technaut toverde zijn 2.0 Coupé uit 1966 in Amerikaanse uitvoering in slechts zes maanden tijd om in een auto die in concours staat verkeert en volgens een recent taxatierapport dank zij zijn perfecte staat 69.500 euro waard is. Als we Serr bij een bijeenkomst van de Porsche Owners Club Germany in Frankfurt tegen het lijf lopen, springt hij ons bijna om de hals als we hem vragen of we zijn auto ter plekke mogen fotograferen voor een verslag. “Dan weet je weer waarom je zoveel tijd en moeite in een auto steekt!” En dat terwijl de chef werkplaats eigenlijk heel nuchter tegen de materie aankijkt. “Auto’s waren voor mij simpelweg auto’s, ik had er nooit een bijzondere band mee. Maar toen ik deze Porsche kocht, stond mijn wereld op zijn kop. Sindsdien heb ik elk vrij uur gestoken in de technische revisie van deze auto. En dat was geweldig leuk om te doen. Deze Porsche stamt net als ik uit 1966, dus die doe ik natuurlijk nooit meer weg!”

Warme herinneringen

Het in ‘Polorot’ uitgevoerde F-model begon zijn carrière

aan de andere zijde van de grote plas. Op 16 augustus 1966 is hij in Cleveland in de Amerikaanse staat Ohio op kenteken gezet. Zijn eerste eigenaar was een zekere Thomas Gorman, een beroepsmuzikant die de Porsche onder andere voor het vervoer van zijn muziekinstrumenten gebruikte. Daarnaast reed hij ook regelmatig met zijn vrouw en twee kinderen plus bagage naar hun vakantieadres in Florida.

Frank Serr – toevalligerwijs eveneens een musicus – wist de eerste eigenaar op te sporen, die hem per brief wat informatie over de 911 verschaftte. “Gorman schreef me dat hij tot 1971 eigenaar was geweest van de Porsche. In die vijf jaar had hij er ongeveer 60.000 mijl mee gereden, zonder problemen. Hij koesterde warme herinneringen aan deze auto en had zelfs tot de dag van vandaag spijt dat hij hem ooit had verkocht.” De oer-911 2.0 Coupé verhuisde vervolgens naar de staat Georgia, waarna zijn levensloop niet meer kon worden achterhaald. Op 4 oktober 2010 keerde de oude Porsche vervolgens terug naar het Europese continent. Hij belandde in Hongarije, waar zijn huidige bezitter hem uiteindelijk ontdekte. Begin september 2011 werd zijn nieuwe aanwinst in Duitsland op kenteken gezet. Als we hem



vragen hoe de staat van de techniek was op het moment dat hij de auto ging bekijken, geeft Serr een onverwacht antwoord. "De carrosserie verkeerde echt in een perfecte staat, er was geen roest te vinden!" En dat terwijl Serr over een vakkundig oog beschikt. "Ik heb alles gecontroleerd, tot in de kleinste hoekjes. Er moest toch ergens iets dichtgesmeerd zijn! Daar was ik van overtuigd. Maar er was niets te vinden! Ik denk dat de auto vanaf 1971, toen de eerste eigenaar hem had verkocht, op een droge plek heeft gestaan."

Serr nam de 911 verder onder de loep en richtte zich vooral op de gebruikelijke zwakke plekken. "Meestal roesten oer-911's bij de dorpels, aangezien daar de verwarmingsbuizen doorheen lopen. Door de constante temperatuurverschillen konden condensatie en corrosie niet uitblijven. Ik heb eerst de gehele bodemplaat behandeld met droogijs, om eventuele zwakke plekken op te sporen. Daarnaast heb ik de bodemplaat voorzien van een nieuwe bescherm laag en alles weer goed verzegeld. Net als bij de dorpels was er totaal geen roest te zien. Ik heb diverse holle ruimtes met een endoscoop bekeken, ze zagen eruit als nieuw!" De carrosserie had



dus verder geen bijzondere aandacht nodig, alleen aan het uiterlijk viel nog wel wat te verbeteren. De doffe lak moest dringend onderhanden worden genomen en het chroom diende hier en daar te worden gepolijst. "Ik vermoed dat de lak op sommige plekken wel wat is bijgewerkt. Kleine krassen, geen gekke dingen. De lak heb ik stap voor stap behandeld met producten van Swizöl. Zes tot zeven keer ben ik met polijstmiddel en -papier in de meest uiteenlopende korrelgroottes aan de slag gegaan, tot we allebei tevreden waren met het eindresultaat. En met 'allebei' bedoel ik ook mijn vader Wolfgang, die ook autotechnicus is en een ruime ervaring heeft met Porsches van deze generatie. Zonder overdrijven kan ik zeggen dat de technische revisie sneller verliep dan het onderhanden nemen van de lak. Het resultaat maakt alle inspanning echter meer dan goed."

Gissen

Naar de exacte kilometerstand van zijn oldtimer kan Serr echter alleen maar gissen. "In feite maakt het ook niet uit, want de techniek is toch compleet ver-

nieuwd. Ik weet dat Thomas Gorman er tot 1971 60.000 mijl mee gereden heeft en toen de auto in Hongarije arriveerde, stond er 3.000 mijl op de teller." In het verleden is er vermoedelijk het nodige met de auto gebeurd, maar te achterhalen is dat niet meer. "We hebben bij de revisie ook de meters vervangen," legt hij uit. "De auto moest worden aangepast om aan de Duitse voorschriften te voldoen. Zo moesten de knipperlichten vóór en de achterlichten worden vervangen." De motor en de versnellingsbak reviseerden vader en zoon in recordtempo. Alle slijtagedelen werden vervangen door Porsche Classic-onderdelen. "In technisch opzicht is de auto nu weer als nieuw," aldus Serr. "Remleidingen, remmen, diverse lagers, delen van het onderstel: we hebben zo'n beetje elk onderdeel en elk schroefje in onze handen gehad. Zonder de hulp van mijn vader was dit absoluut een meerjarenproject geworden!"

In de krap negen maanden huiswerkvljijt is ook het interieur niet over het hoofd gezien. De klassieke 911 werd voorzien van jaren '60 911 S Recaro-sportstoelen met hoofdsteunen (om





veiligheidsredenen), net als nieuwe bekleding, nieuw tapijt en een 35 cm Nardi-sportstuur dat met een lengte van 1,89 meter prettiger te bedienen is dan het originele stuur. Op het dashboard na is het complete interieur vernieuwd. De originele stoelen en het oorspronkelijke stuur zijn nog wel voorhanden. “Deze auto is sinds zijn restauratie een volwaardig lid van ons gezin en zo wordt hij ook behandeld,” zegt Serr resoluut. Hij is dolblij met zijn nieuwe oude 911. Met een knipoog stelt hij vast: “Deze auto maakt maar weer eens duidelijk dat 1966 een goed jaar was!” ■

PORSCHE 911 2.0 COUPÉ (130 PK) 1966

Inhoud (cm ³)	1.991
Cilinderconfiguratie	6B
Kleppen per cilinder	2
Vermogen (pk bij r/min)	130 bij 6.100
Koppel (Nm bij r/min)	174/4.600
Maximumsnelheid (km/h)	210
Acceleratie (0-100 km/h)	9,1
Massa (kg)	1.080