

Presstext

912 Kaufberatung

Ist der 912 der bessere Elfer?

Was alles für den Porsche 912 Urzwölfer spricht.....

912 Kaufberatung aus heutiger Sicht.

Einen Porsche (er-)kennt jedes Kind

Ein Porsche gilt seit Jahrzehnten als Inbegriff des schnellen Sportwagens . Ob 356 oder 911, Kinder auf der ganzen Welt sind mit ihm groß geworden. Der Porsche gilt als die Ikone des deutschen Sportwagenbaus schlechthin. Nach den 356ern sind heute besonders die "alten" Elfer aus den 60er Jahren in Preisregionen jenseits von Gut und Böse abgedröft. 6stellige Preise werden da aufgerufen und hier kommt unser Porsche 912 ins Spiel. Noch sind die Preise beim 912 nicht so explodiert, das ist dem schwächeren Motor geschuldet, aber grade weil er den identischen Auftritt mit der wunderschönen Karosserie hinlegt, empfiehlt er sich als absolut würdige Alternative. Warum der 912 eine Überlegung mehr Wert sein sollte, zeigen wir in unserer Kaufberatung

Vor 50 Jahren war bei Porsche in Zuffenhausen alles auf den neuen Sechszylinder-Boxer eingestellt.

Beim 356 war die letzte Ausbaustufe erreicht und der Motor stieß an seine Leistungsgrenzen. Die Sportwagen-Konkurrenz machte mächtig Druck. Mercedes mit dem 230 SL, Alfa Romeo, Glas oder BMW mit dem 1800 TI boten mittlerweile ähnlich starke Motoren und auch die Limousinen wie z.B. der Mercedes 250SE waren in Sachen Geschwindigkeit keine Verkehrshindernisse mehr auf Deutschlands Straßen. Auch die drohten, die Porsche Sportwagen einzuholen bzw. sogar zu überholen. Für die Zuffenhausener war es daher eine Frage des Überlebens, hier eine entsprechende Antwort mit einem leistungsstarken Motor zu geben, der die alte Rangordnung wieder herstellte. So kam der 6-Zylinder mit beachtlichen 130 PS, Das sollte reichen aber bei seiner Einführung hatte er es allerdings anfangs schwer. Der Weg an die Spitze der Sportwagen-Hersteller war steinig. Und das nicht zuletzt wegen des hohen Verkaufspreises von über 21.000,- - Mark. So teuer waren zuvor nur die seltenen 356 Carrera mit dem leistungsstarken Fuhrmann-Motor. Die Verkaufszahlen brachen ein und so wurde der 912 geboren. Ein Elfer mit reduzierter Leistung und etwas sparsamerer Ausstattung. Gleich im ersten Jahr wurden doppelt so viele 12er verkauft als 911. Ein Riesenerfolg. Porsche kam wieder auf Kurs. Erst im Jahr 1969 wurde die 912er-Produktion eingestellt. Heute, 50 Jahre später werden richtig gute 11er Fahrzeuge der ganz frühen Baureihe bis Mitte 1968 mit dem kurzen Radstand über 100.000 Euro und mehr gehandelt. Unter 50.000 Euro landet man schnell im Bereich „Restaurierungsbasis“. Doch je teurer die 6-Zylinder Ur-Elfer wurden, desto mehr Interesse fand der 4-Zylinder Porsche 912 bei den Fans.

Der 912 bietet viele Vorteile zum 6-Zylinder 911

Der 912 ist äußerlich nicht vom 6-Zylinder 911 zu unterscheiden. Man muß schon ein sehr guter Kenner der Porschemodelle sein, um einen 912 äußerlich vom 6-Zylinder Elfer zu unterscheiden. Die Karosserie ist absolut identisch. Nur der Schriftzug auf der Heckklappe weist ihn äußerlich als echten 912 aus. Mit dem von der Auto-Journaille ständig wiederholten, angeblich vermeintlichem Manko der zwei fehlenden Zylinder muß endlich mal Schluß gemacht werden. 4 Zylinder und 90PS reichen aus heutiger Sicht für einen Oldtimer völlig aus. Genau gesehen hat der 911 gegenüber dem 912 den einzigen Vorteil in der höheren Leistung. Dagegen stehen aber viele Pluspunkte auf der Haben-Seite des Urzwölfers:

- Er hat alle Vorzüge des 6-Zylinders,
- er ist dabei aber viel seltener,
- er ist (noch) preiswerter,
- er ist günstiger im Benzinverbrauch,
- er ist günstiger in Unterhalt und Wartung,
- er hat eine überschaubarere Motortechnik und ist damit
- nicht so reparaturanfällig und
- er ist keine "Heckschleuder".

Durch das motorbedingt geringere Gewicht von gut 100kg (Leergewicht 912 bis Bj. 1968: 995 kg, Leergewicht 911 bis Bj. 1968: 1.095 kg) wird der Porsche nicht nur leichter – vor allem wird aus dem in Kurven nervösen

Sportwagen mit dem Drang zum Übersteuern ein gutmütiges Coupé. Und überhaupt: auch mit 6 Zylindern ist man heutzutage mit einem Porsche sowieso nicht mehr der "King" auf der Landstraße. Da ist man mit 90 PS bestens unterwegs. Wer möchte denn seinem mit viel Liebe wieder aufgebauten automobilen Schätzchen noch Dauervollgas zumuten? Im Alltag spielt sich meist alles zwischen 60 bis 130km/h ab. Den Grenzbereich werden die wenigsten Besitzer eines 912 aufsuchen und auch Dauervollgas müssen die wertvollen Sammlermodelle heute nicht mehr erleiden.

Unterwegs fühlt man sich nie untermotorisiert, der Motor verhält sich dabei elastisch und hängt gut am Gas. Allerdings will die Maschine mit Drehzahl gefahren werden. Richtig gut vorwärts gehts ab 3000 Umdrehungen. Bis max. 6000 Touren sind erlaubt, allerdings werden es die meisten Piloten heute mit 5000 Umdrehungen gut sein lassen.

Sehr positiv reagiert die Umwelt auf den sympathischen Oldtimer. Oft wird man an der Tankstelle angesprochen und gefragt, was es mit der 912 auf der Heckklappe auf sich hat, wie alt der Wagen sei und die Schönheit des Karoseriendesigns wird gelobt. So macht Porschefahren Spaß.

Die Karosserie

Jeder Porsche wird sofort an der Karosserieform erkannt. Über Jahrzehnte haben die Designer es meisterhaft verstanden, diese geniale Grundform zu erhalten. Der Schwung der sogenannten Fly-Line der Dachkonstruktion gibt dem Auto den Charakter, die Dynamik, das Erkennungsmerkmal, egal, welche Elfergeneration grade vor einem steht. Beim 912 hat man bis einschließlich Modell 68 die absolute erste, schmale Ursprungsform vor sich, ab Modell 69 erhielten die Kotflügel dezente Verbreiterungen, um auch die Radgröße bis 6 Zoll aufnehmen zu können.

Charakteristisch sind die Torpedo-Kotflügel

zwischen denen die Kofferraumklappe tief bis zur lackierten Front-Stoßstange verläuft. Das macht das Auto sehr windschnittig, sorgt aber leider auch immer wieder für Lackabplatzer durch Steinschlagschäden. Diese Bereiche sind in der Regel mindestens 1x nachlackiert worden. Aber nicht nur hier wird man frischen Lack finden. Da erst 1976 bei Porsche ein Korrosionsschutz durch Verzinkung eingeführt wurde, gibt es eigentlich so gut wie keinen 912, bei dem die braune Pest nicht hätte zugeschlagen. Obwohl die meisten Autos heute mindestens einmal restauriert wurden, müssen bei einer Fahrzeugbesichtigung insbesondere die Spritzwasserbereiche wie Kotflügel, Radhäuser, Lampentöpfe, Schweller, Bodenbleche, Türböden, Auspuff, etc. aber auch Scheibenrahmen und beim Targa der Targabügel einer eingehenden Inspizierung unterzogen werden. Auch sollte man genauestens nach verräterische Spuren von eventuellen Unfallschäden suchen. Die Spaltmaße der Motorhaube, der Türen und der hinteren Stoßstange müssen stimmen. Auch wenn in den Sechzigern im Porschewerk noch vieles Handarbeit war, allzu unregelmäßige Spalten sollten nicht sein. Andernfalls hat man es mit Sicherheit mit einem Unfallwagen zu tun.

Das Interieur

Der Porsche 912 sollte durch seinen reduzierten Preis viele Kunden wieder zu Porsche zurückbringen. Entsprechend mußte auch an der Innenausstattung gespart werden. Trotzdem findet der Käufer heute alles Wichtige im Fahrzeug. Der Verkauf startete 1965 mit 3 Rundinstrumenten, die man schon vom 356 kannte. Geschwindigkeitsmesser mit km-Zähler und einstellbarem Tageskilometerzähler, einen Drehzahlmesser, wie bei Porsche üblich, in der Mitte angeordnet und die dritte Uhr für Tank- und Temperaturanzeige. Mehr brauchte man damals nicht und heute auch nicht. Allerdings war auf dem Instrumententräger noch Platz für 2 weitere Uhren, die die 912-Kunden gegen Mehrpreis ordern konnten. Ab Modell 67 waren 5 Instrumente Serie. Vervollständigt wird die Armaturentafel durch einen 3-Stufenschalter für den Scheibenwischer, Lichtschalter, Hebel für Direktbelüftung an der Windschutzscheibe, herausziehbarem Ascher, Radioschacht sowie ein abschließbares Handschuhfach. Das Zündschloss ist natürlich erwartungsgemäß links neben der Lenksäule angeordnet. Ansonsten empfängt den Käufer ein überraschend geräumig wirkender Innenraum hinter dem großen 42cm-Lenkrad. Mit optimaler Rundumsicht, einer sehr guten Sitzposition auf den Vordersitzen, mit 2 Notsitzen im Heck, die auch für Gepäckablage mit umklappbaren Rückenteilen ausgestattet sind. Diese möchte man allerdings keinem Erwachsenen zumuten, allein das Erreichen der Notsitze wäre schon ein Problem, aber für kleinere Kinder sind die Sitze durchaus brauchbar. Auch wenn bei einer Fahrzeugbesichtigung der Innenraum perfekt aussieht, klappen Sie den Teppichboden hoch und schauen Sie unbedingt drunter. Versteckte Rostnester oder gar Löcher im Bodenblech sind keine Seltenheit. Das gleiche gilt für den Kofferraum. Nehmen Sie auch hier den Teppichboden auf. Das Batteriefach kann durch ausgelaufene Batteriesäure stark angegriffen sein. Schauen Sie unter das Reserverad und hinter die Frontmaske. Dort verstecken sich oftmals blühende Rostlandschaften. Spuren eines Frontschadens werden hier ebenfalls sichtbar. Sind die Betriebsanleitung und das Bordwerkzeug vollzählig vorhanden? Gibts den Wagenheber noch? Ersatz ist sehr schwer zu finden und das nutzen Teile-Händler heute schamlos aus. Ab und zu werden im Internet Betriebsanleitungen für mehrere Hundert Euro und Werkzeugtaschen für 1000,- Euro und mehr angeboten. Da liegt die Vermutung nahe, dass wohl einige Bordbücher und Werkzeugtaschen beim Verkauf zufällig "vergessen" werden und für ein Extra-Geschäft dienen.

Bekanntes Porscheproblem: Haubendämpfer

Kofferraum-Haubendämpfer vorn: Ein altbekanntes Porscheproblem sind die zu schwach dimensionierten Gasdruckdämpfer für die vordere Kofferraumklappe. Wenn die Haube bei der Untersuchung des Kofferraums immer wieder langsam nach unten fährt, dann haben die Gasdruckfedern des Haubenaufstellers ihre beste Zeit hinter sich und müssen erneuert werden. Auch die Dämpfer der Heckklappe können davon betroffen sein. Das ist kein Drama, aber muß reklamiert werden als Mangel und sollte in die Preisverhandlungen Ihres Objektes der Begierte mit einfließen. Keine Angst vor den Kosten: das sind einige der wenigen Ersatzteile, die bei Porsche für wirklich kleines Geld zu haben sind. Deshalb auch immer paarweise austauschen.

Motor und Getriebe

„Vergessen Sie alles, was jemals über Motor und Leistung des Porsche 912 geschrieben wurde. Es ist alles Quatsch. Seit Jahren schmiert ein Schreiberling vom anderen ab. Wir lesen beim 912 ständig vom "schwachen" Motor, von der "Dame", von "fehlender Leistung", vom "Käfer-Sound" und und und. ..“ sagt Horst E. Goltz vom Porsche 912 Register Germany. „Auch ich bin zu meinem ersten Neunzwölfer-Besichtigungstermin mit diesen Gedanken im Kopf gefahren. Kein Wunder, wenn man jahrelang nur Negatives in den Oldtimer- und Porschemagazinen zu lesen vorgesetzt bekommt. Und als ich dann bei meiner ersten Probefahrt Gas gab, war alles ganz anders.“ Sofort beim Losfahren ist man begeistert vom typischen Porschesound des bollernden Boxermotors. Ab 1500 U/min. läuft der Motor elastisch und rund aber wenn man richtig beschleunigen will, muß man ihn nach dem Warmfahren im Bereich von 3500 bis 6000 Touren bewegen. Der 912 braucht Drehzahl, er kann bis knapp unter 6000 U/min. vertragen und davon sollte man ruhig öfter geben. Er ist schließlich ein richtiger Sportwagen. Dann macht Porschefahren mit 90PS richtig Spaß. Längere Vollgas-Abschnitte sollte man der Maschine allerdings nicht mehr zumuten. Auch wenn in den alten AutoTests etwas anderes steht: der Motor ist nicht Dauervollgas-fest! Wenn man das beherzigt, wird man sehr lange Freude an seinem Porsche 912 haben.

Probefahrt okay?

Wenn während der Probefahrt nichts Negatives auffällt, das 4- oder 5-Gang Getriebe sauber schaltet, schauen Sie den Motor unbedingt von unten an. Leichte Schwitzfeuchtigkeit von Öl ist völlig normal. Das kennt man insbesondere von den Porsche-Lufties, das ist sozusagen Serie. Hängen aber dicke Tropfen am Motorblock, oder finden Sie regelrechte Öllachen auf dem Boden des Abstellplatzes im Motorenbereich, dann kann es problematisch werden. Hier etwaige Kosten für Abdichtarbeiten einzuschätzen ist fast unmöglich. Nur in einer Werkstatt wird ein Fachmann der Ursache des Ölverlustes auf den Grund gehen können. Das geringste Übel für Undichtigkeit wäre eine Ventildeckeldichtung, aber auch vom Kurbelwellensimmering, vom Winkeltrieb der Tachowelle, von den Ventilen/Stößelstangen her kann es tropfen.

Unser Fazit

Der Porsche 912, ob als Coupé oder als Targa, ist einer der schönsten Oldtimer, mit dem man heute unterwegs sein kann. 4 Zylinder und 90 PS sind allemal genug, um jede Menge Glück und Fahrfreude zu erleben. Die schmale Urform des Porsche 912 ist eine Design-Ikone. Zum Niederknien genial, für jeden Augenmenschen Genuss pur. Allerdings hat das auch seinen Preis. Der 912 ist bald im Porsche-Olymp angekommen.

Noch mehr Infos über den Porsche 912 erhalten Sie unter www.912-register-germany.de oder unter www.912-group-urzwölfer.de

Autor Horst E. Goltz
912 Register Germany

(13.019 Zeichen mit Leerzeichen)

Bildunterschriften

Bild 1 Porsche 912 Coupé mit nachgerüstetem S-Spoiler

Bild 2 Viel Überhof-Prestige: die flache Porsche Front

Bild 3 Nur am Schriftzug zu erkennen: hier arbeitet ein 4-Zylinder-Motor

Bild 4 Einen Porsche erkennt jedes Kind. Porsche ist der einzigartigen Karosserieform bis heute treu geblieben.

Bild 5 Rostvorsorge kannte man in den sechziger Jahren auch bei Porsche nicht

Bild 6 Typisches Porsche Armaturenbrett. Drehzahlmesser in der Mitte

Bild 7 Bequeme Sitze und beste Rundumsicht durch die großen Glasflächen im 912

Bild 8 Original Bordwerkzeug für den Urzwölfer. Heute unbezahlbar und sollte beim Fahrzeugkauf nicht fehlen. Für Ersatz werden über 1.000,- Euro im Internet aufgerufen

Bild 9 Bekanntes Porsche Problem: defekte Haubendämpfer.

Bild 10 Selten und teuer: 912 Betriebsanleitung für das 67er Modell

Bild 11 Motorraum ab Modell 67 mit verstärktem Motorträger für ruhigeren Lauf.

Bild 12 Vorsicht - Ölfleck unterm Auto! Undichter Ventildeckel für kleines Geld oder gar eine Motorrevision?

Bild 13 Porsche 912 Urzwölfer, hier als Targa Version