

# CLASSIC DRIVER

## Historika präpariert historische Renn-Porsche 911 zur Perfektion

### Lead

Historikas Rennsiege mit makellos vorbereiteten Porsche 911 haben der Firma den Ruf eines führenden Spezialisten für Neun-Elfer eingebracht. Rémi Dargegen reiste für uns zum Teamsitz in England, um dem Geheimnis hinter den superschnellen Boxern auf die Spur zu kommen.

2007 entschloss sich Kevin Morfett auf Basis seiner 40-jährigen Erfahrung im Classic Car-Geschäft, nahe Ipswich (Suffolk) seine eigene Firma Historika zu gründen. Mit dem Schwerpunkt Handel, Restaurierung, Wartung und Rennvorbereitung klassischer Porsche. Eine – wie Kevin zugibt – fast schon Herzensangelegenheit, kaufte er doch schon als Teenager einen 911 2.4 S. Mit Hilfe seines Sohnes Nick hat Kevin Historika zu einem über die Grenzen Englands hinaus bekannten Spezialbetrieb für historische Porsche entwickelt. Als besondere Spezialität des Hauses gelten dabei die sehr frühen 911 mit kurzem Radstand. Die Dominanz auf den Rennpisten färbte positiv auf das allgemeine Geschäft ab, und so nahm das Thema „historischer Motorsport“ bei unserem jüngst geführten Interview mit Kevin und Nick auch einen größeren Raum ein...



### Wie würden Sie die Philosophie von Historika beschreiben?

Wir möchten diese wunderschönen Autos erhalten, damit sie auch künftig auf Straße und Rennstrecke eingesetzt werden können. Dazu ist es wichtig, unseren extrem hohen Standard beizubehalten und bei jedem einzelnen Auftrag immer wieder die gleiche Liebe zum Detail anzuwenden. Dafür sind wir bekannt, und danach streben wir immer wieder aufs Neue.

### Bestehen Sie darauf, Autos nach ihrem Original-Standard und quasi nach ihrer Kardex-Karte gemäß zu restaurieren? Oder richten Sie sich nach den Wünschen des Kunden?

Wir berücksichtigen natürlich die Vorstellungen des Kunden, doch die Vorgehensweise hängt auch immer vom individuellen Modell ab. Gerade besonders seltene und wertvolle Modelle wollen wir wieder so aufbereiten, wie sie einst das Werk verlassen haben. Die Qualität, das Finish und die Aufmerksamkeit fürs Detail sind die wichtigsten Faktoren. Egal ob nun bei einem Renn- oder Straßenwagen, wobei beide unterschiedliche Herausforderungen darstellen.

### Wie kam es, dass Sie sich auf die 911 SWB - den von 1964 bis Sommer 1968 gebauten Modellen mit kurzem Radstand von 2211 Millimeter - besonders kapriziert haben?

Alles begann mit einem SWB Projektauto von 1965. Wir hatten es gekauft und als Gentleman-Rennwagen aufbereitet. Nach den ersten Renneinsätzen hatten wir Blut geleckt. Wir finden, dass die SWB-Modelle unter den frühen 911er immer am unterbewerteten waren. Sammler und Fans beginnen erst jetzt ihre Ausgewogenheit und ihren Purismus zu schätzen.





**Beim 73. Goodwood Members' Meeting gewannen Sie die ausschließlich für 911-Modelle ausgeschriebene Aldington Trophy - war das wichtig für Sie?**

Auf jeden Fall. Nachdem wir erstmals von diesem Rennen gehört hatten, nahmen wir uns fest vor, es zu gewinnen. Entsprechend investierten wir eine Menge Zeit und Mühe in die Vorbereitung. Als Team war das vielleicht unser bislang stolzester Moment. Goodwood ist einer jener Kurse, die wie Monza oder Spa Geschichte atmen. Dort zu fahren bedeutet aber auch mehr Erfolgsdruck, wegen der großen Zuschauermenge und der weltweiten Beachtung. Eine großartige Bühne, um unser Geschäft zu vermarkten.

**Was denken Sie über die Entwicklung des Rennsports mit historischen Fahrzeugen - wird die Schraube in gewisser Hinsicht überdreht?**

Der historische Motorsport unterscheidet sich insofern nicht vom modernen, indem in beiden Welten Fahrer und Teams gewinnen wollen. Und um das zu erreichen, geben sie eine Menge Geld und Zeit aus. So war es immer, und so wird es auch immer sein. Manche werden einwenden, dass die Autos dank moderner Technologie und besserer Vorbereitung schneller und sicherer fahren als zu der Zeit, als sie fabrikneu waren. In der Tat ist es beschämend, wenn Autos heute weitaus schneller unterwegs sind als jemals zuvor in ihrem Rennautodasein. Und dabei auch die Grenzen des Reglements überschreiten.



**Wird es nicht langsam langweilig, immer den schnellsten 911er im Feld zu haben? Oder spornt Sie das vielmehr an, das hohe Niveau auch künftig beizubehalten?**

Nein, das ist überhaupt nicht langweilig! Wir haben immer hart daran gearbeitet, ganz vorne mitfahren zu können. Und Rennen sind nie einfach, auch wenn es von außen oft so aussehen mag. Am meisten Spaß haben wir an den „David gegen Goliath“-Duellen, gegen die Shelby Cobras und Jaguar E-types. Wir wollen immer unter die Top Ten kommen, ein Ziel, das wir nun schön öfters erreicht haben.

**Wie lange hat es gedauert, bis Sie auf diesem High Performance-Level angelangt sind?**

Alle unsere Autos waren auf Anhieb schnell. Das verschafft uns eine gute Formel, nach der wir arbeiten und weiterentwickeln können. Wir suchen immer nach neuen Wegen, um unsere 911er an der Spitze zu halten, bleiben dabei aber immer im Rahmen des Reglements. Das Schöne dabei ist: Da es unsere eigenen Autos sind, haben wir beim Entwickeln und Testen neuer Dinge freie Hand. Funktionieren sie, können wir sie an unsere Kunden weitergeben. Funktionieren sie nicht, können wir einen Schritt zurückmachen und es nochmal versuchen.



**Was kann ein Gentleman-Fahrer erwarten, wenn er bei Historika einen Rennwagen ersteht?**

Er oder sie können davon ausgehen, einen schnellen und auf Anhieb wettbewerbsfähigen Wagen zu erhalten. Wir behandeln alle 911 so, als wären sie unsere eigenen. Und lassen kein Detail unbeachtet. Jedes unserer Autos könnte auch bei einem Concours gezeigt werden - nur weil es sich um Rennwagen handelt, bedeutet das nicht, dass wir den Aufbau in irgendeiner Form abkürzen.

**Sie haben vor kurzem auf dem Salon Privé zwei formidable Ex-Tour de France Automobile Porsche 911 S vorgestellt. Wie gehen Sie bei der**

## Restaurierung solch bedeutender Autos vor?

Das Ziel sowohl beim 911 S/T von 1970 - dem leichtesten jemals gebauten 911er - wie beim 911 3.0 RS war eine so authentisch wie irgend mögliche Restaurierung. Endlose Stunden wurden mit Recherchen zu den Autos verbracht, hunderte von historischen Fotos herangezogen, um jedes Detail korrekt ausführen zu können. Für das Ex-Gérard Larrousse-Auto wandten wir uns sogar ans Porsche Archiv und konnten mit einem ehemaligen Werksmechaniker sprechen. Er gab uns wertvolle Hilfe bei der Suche nach den passenden Teilen und erzählte dabei Geschichten aus der Zeit, als er selbst noch beim Einsatz des Autos mithalf. Wenn wir keine Original-Ersatzteile mehr fanden, stellten wir sicher, dass die stattdessen installierten Komponenten historisch korrekt waren und der Spezifikation des Originalteils entsprachen. Beide Autos wurden restauriert, aber wir haben versucht, ihre Seelen zu erhalten und sie auf ihre nächsten „Lebensabschnitte“ vorzubereiten.



**Und was sind Ihre Pläne für diese beiden wilden Schönheiten?** Wir planen, den Ex-Larrousse-Wagen bei einigen hochkarätigen Veranstaltungen an den Start zu bringen. Es ist ja ein echter Rennwagen, und seine Rennhistorie sollte fortgeschrieben werden. Der 3.0 RS - unter anderem bei Rallyes mit Bernard Béguin unterwegs - wird regelmäßig auf der Straße eingesetzt. Doch Sie müssen den Besitzer fragen, ob er auch Motorsportpläne hegt. Wir schätzen, dass Sie das Auto aber bald wiedersehen werden, vielleicht bei der nächsten Tour Auto...

## Wie bewerten Sie den starken Wertzuwachs gewisser Fahrzeuge über die letzten Jahre - speziell mit Blick auf spezielle Porsche 911-Jahrgänge?

Die Preise für bestimmte Modelle mussten einfach hochgehen. So waren zum Beispiel die 911-Modelle der Jahre 1965 und 1966 lange unterbewertet. Auf der anderen Seite werden für andere Porsche inzwischen unrealistisch hohe Preise verlangt. Jeder weiß, dass auf dem Classic Car-Markt mitunter ein Kaufrausch aufkommt. Aber die gut informierten Sammler werden Autos immer wegen ihrer Originalität und ihres Zustands kaufen. Und nicht, weil sie mal eben schnell für eine Auktion aufgemöbelt wurden.



## Gibt es irgendwelche Autos aus Ihrer Karriere, die Sie bereuen, verkauft zu haben?

Eigentlich bereuen wir den Verkauf eines jedes Autos, das durch unsere Werkstätten ging. Denn wir kaufen nur Autos, die wir lieben. Doch der härteste Abschiedsschmerz kam wohl bei einem schwedischen 930 Turbo Gruppe B auf.

## Was fahren Sie bevorzugt am Wochenende?

In den Sommermonaten Kevins Carrera 2.7 RS - der nur einen Vorbesitzer hatte. Wir haben gerade noch einen Carrera zurückgekauft, den wir vor vielen Jahren optisch etwas zurückgerüstet hatten - ohne die ausgestellten Radhäuser sieht er weitaus eleganter aus.

## Was ist Ihr Traumwagen, unabhängig vom Budget?

Wir hätten liebend gern einen Ex-Targa Florio 908/3 in unserer Werkstatt.

**Galerie**





























































**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/historika-praepariert-historische-renn-porsche-911-zur-perfektion>  
© Classic Driver. All rights reserved.