Die Suche nach dem perfekten Porsche ist die Mission von John Willhoit

Lead
Ohne spezielles Werkstattwissen noch einer Ausbildung im Automobilbereich träumte John Willhoit davon, mit Porsches zu arbeiten. Jetzt, 41 Jahre später, zählt Willhoit Auto Restauration zu den weltweit besten Adressen für Porsche-Restaurierungen. Rémi Dargegen hat ihn in Kalifornien getroffen.

Ein chaotischer Schreibtisch mag genialisch wirken, aber eine makellose Restaurierungswerkstatt zeugt vom Streben nach Perfektion. Es mag vielleicht eine feine Sache sein, wenn man seinen komplett originalen Porsche 365 GT Speedster von 1959 zur Instandsetzung einem Genie übergibt, doch in den meisten Fällen, vertraut man lieber dem Perfektionisten. John Willhoit verdankt seine Karriere und seinen Ruf diesem Perfektionismus: Er verlangt von seinen Mitarbeiten wie von sich selbst stets das Optimum und er hat mit diesem Anspruch nicht nur für etliche Klassensieger bei den Concours gesorgt, sondern auch ein großes Lächeln in die Gesichter seiner Kunden gezaubert. Er erzählt uns, wie aus einer Leidenschaft für Porsche eine Berufung zu einem der erfolgreichsten Restauratoren werden kann.

Was sind Ihre frühesten Erinnerungen ans Auto?

Mein Vater war ein Enthusiast. Schon seit den frühesten fünfziger Jahren fuhr er persönlich einen Rolls-Royce oder Bentley - nicht, weil er damit angeben wollte, sondern weil er die Qualität und Langlebigkeit dieser Fahrzeuge schätzte. Damals wusste niemand, was ein Rolls-Royce oder Bentley bedeutete, alle dachten, sie würden einfach merkwürdig aussehen. Meine frühesten Erinnerungen sind die Fahrten mit meinem Vater in seinem Silver Cloud 1 von 1957. Er war in Sand Metallic mit Weiß lackiert und hatte ein rotledernes Interieur. Ich habe noch den Duft des Connollyleders in der Nase.

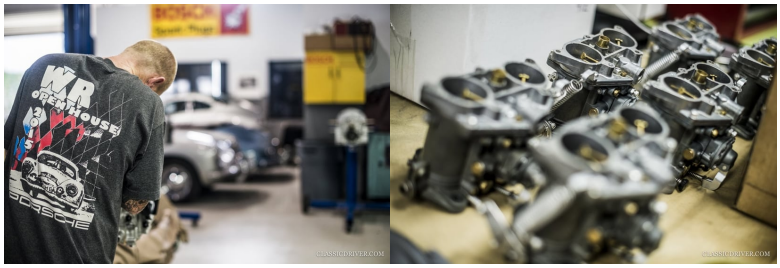
Woher stammt Ihre Leidenschaft für Porsches?

Meine erste Begegnung mit einem 356 war 1965 in Long Beach, wo einer bei Ricketts Motors zum Kauf angeboten wurde. Ich war schon ein treuer Leser vom Magazin „Road & Track" bevor ich meinen Führerschein machte und war immer von Porsche fasziniert. Im Jahr 1967 sind mein Vater und ich zu den Rennen in Riverside gefahren und ich erinnere mich an die 356er und die frühen 911er dort. Allein der Sound der *Four Cam*-356er war unglaublich.

In der High School war ich in der Golfmannschaft. Der Manager des Golfplatzes, wo wir spielten, hatte ein Porsche 356 Coupé, Baujahr 1957. Er fragte, ob er mit meinem Alfa Romeo Giulietta Veloce Spider von 1959 fahren dürfte, und ich stimmte zu - unter der Bedingung, dass ich mich ans Steuer seines Porsches setzen dürfte. Er ist dann in meinem Alfa wie ein Verrückter durch die Nachbarschaft gerast! Als wir wieder zur Golfanlage zurückkehrten, bat ich um die Schlüssel des Porsches. Und er sagte: „Bist du wahnsinnig? Ich lasse dich doch nicht an meinen Porsche!" Wir einigten uns, dass ich mit ihm mitfahren konnte - und ich war schlagartig süchtig. Ich liebte diesen Sound, den Geruch und wie das Auto sich auf der Straße verhielt. Mir war klar, dass ich sofort mit dem Sparen beginnen musste, um mir auch so einen Wagen zu kaufen.

Wie ist Ihr Unternehmen Willhoit Auto Restauration entstanden?

Ich habe einen Bachelor in Finanzwissenschaften vom USC Marshall School of Business. Während meines letzten Collegejahres hatte ich schon begonnen, Porsches zu kaufen, zu restaurieren und wieder zu verkaufen. Weil ich kein Anzugtyp bin, beschloss ich nach meinem Abschluss mit meinem Porsche-Business weiterzumachen. Mein Geschäft ist im Grunde ein Hobby, das außer Kontrolle geraten ist. Ich habe noch nie in einer anderen Werkstatt gearbeitet und ich habe nie eine Ausbildung im Bereich Instandsetzung gemacht. Ich habe in allen Bereichen dieses Berufs von den Metallarbeiten bis zu mechanischen und elektrischen Eingriffen, dem Lackieren wie dem Polstern gearbeitet. Was ich weiß, habe ich aus vielen Büchern gelernt und weil ich immer viele Fragen stellte. Aber ich nehme es auch sehr, sehr genau und ich bin geradezu besessen von Details - das war der Antrieb meiner Firma.



Machen Sie lieber Komplettrestaurierungen oder schätzen Sie etwas Patina?

Ich habe immer schon Originale geliebt, deswegen gebe ich der ursprünglichen Lackierung und dem originalen Interieur immer den Vorzug vor einer umfassenden Restaurierung. Aber der Besitzer muss auch mit einem Zustand, der nicht perfekt ist, leben können. Schließlich sind diese Automobile nach den vielen Jahren sowieso nicht perfekt erhalten.

Ich versuche mich zwar immer nach den Kundenwünschen zu richten, aber ich habe ihnen oft eine komplette Instandsetzung ausgeredet, wenn das Auto immer noch akzeptabel aussieht. Wir reden hier aber über die kosmetische Pflege des Autos. Mit keinem der 356er oder der frühen 911er kann man sicher und bedenkenlos fahren, ehe nicht das gesamte Fahrwerk restauriert worden ist. Ich habe keinerlei Problem mit mechanischen Optimierungen, die das Fahrzeug verbessern. Wir bauen Zweikreisbremsanlagen ein, Dreipunktsicherheitsgurte und machen unter anderem Upgrades beim Motor und Hinterachsgetriebe. Dadurch werden diese frühen Autos sicherer, aber es macht auch mehr Spaß, sie dann zu fahren. Es sind auch Dinge, die sich sehr leicht wieder einlagern lassen.

Sind Sie manchmal mit einem Kundenwunsch bei der Restaurierung nicht einverstanden?

Es ist mein Geschäft, einen Service für Porschebesitzer anzubieten - was der Kunden wünscht und wofür er bezahlt, ist die Grundlage dieses Unternehmens. Ich mache Vorschläge und Empfehlungen, vor allem, wenn es um den Wiederverkaufswert geht, aber letztlich entscheidet der Kunde.

Wir haben Kunden mit Originalfahrzeugen vom Typ „Erhaltung" und andere, die sehr viel mit ihren Modellen fahren. Wir haben perfekt originale Autos aufgebaut und solche, die sehr stark von uns modifiziert wurden. Wir widmen uns mehrheitlich den sogenannten „Outlaws" unter den Porsches, die eine Benzineinspritzung und veränderte Karosserien erhalten. Diese Autos versprechen zwar Fahrspaß, aber der Besitzer muss sich fragen, ob ein anderer Käufer später bereit wäre, sehr viel Geld für ein individualisiertes Exemplar auszugeben, dass sich nie mehr in den originalen Zustand zurückversetzen ließe.

Ihre Werkstatt ist berühmt für die Motorvorbereitung und für das Tuning - Sie haben sogar Ihren eigenen „Willhoit Flat-Four Engine" entwickelt. Verraten Sie uns etwas über diesen Motor?

Ich habe einen Motor mit 1.925 Kubik und einen mit 2.132 Kubik entwickelt, die beide auf dem Serienantrieb mit 1.600 Kubik basieren. Beide sehen wie Serienprodukte aus und sind solide straßentaugliche Maschinen, mit denen man viele Meilen unterwegs sein kann - wie Produktionsmotoren, nur, dass sie viel mehr Leistung bieten. Die Leistungskurve ähnelt den Serienantrieben und dreht auch nicht höher als diese. Der 1.925-Kubik-Motor entwickelt gut 125 PS und ein Drehmoment von 176 Newtonmetern, die 2.132-Kubik-Maschine bietet über 145 PS und über 203 Nm Drehmoment. Das sind die konservativ gerechneten Daten, die den neuen Standards des Verbandes der Automobilingenieure SAE entsprechen.

Wie denken Sie über den Fuhrmannmotor?

Der Viernockenwellenmotor ist sehr interessant und nutze damals bewährte Komponenten und Antriebsdesign. Als Neuentwicklung war er damals nicht bahnbrechend, aber der Motor wurde als Langestreckenrennmaschine gebaut, deren zuverlässige Bauteile den spezifischen Beanspruchungen dieses Motorsports widerstehen würden. Es ist schwierig mit diesem Motor zu arbeiten, weil Ersatzteile kaum erhältlich sind - sie waren es schon damals nicht - und das Steuern der Nockenwellen und die Einstellung der Antriebsräder zeitaufwendig und etwas kompliziert sind. Hier handelt es sich definitiv nicht um eine Hochleistungsmaschine. Aber was diesen *Four-Cam* und alle anderen mit vier Nockenwellen so spannend und sammelnswert macht, ist die Exotik dieser Fahrzeuge. Als die Carreramodelle neu waren, leisteten sie mindestens 30 Prozent mehr, als die normalen Autos, aber es wurden sehr wenig gebaut. Der Fuhrmannmotor ist ein Teil der Porschehistorie.

Unabhängig vom Budget: Was wäre der Porsche Ihrer Träume?

Für mich ist der ultimative klassische Porsche der 365 GT Speedster von 1959. Mir gehörte mal einer, aber ich habe ihn verkauft, um in mein Geschäft investieren zu können. Hätte ich ihn jetzt, hätte ich aber auch Angst, ihn zu fahren. Aber ich plane, eine exakte Replik zu bauen mit einem 904-Motor, den ich besitze. Der würde richtig Spaß machen!

Welche Autos stehen in Ihrer persönlichen Garage?

Ich mag das gar nicht, wenn die *Car Guys* aufzählen, was ihnen gehört. Sagen wir einfach: Ich habe eine kleine Sammlung.

Fotos: Rémi Dargegen für Classic Driver © 2018

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/die-suche-nach-dem-perfekten-porsche-ist-die-mission-von-john-willhoit
© Classic Driver. All rights reserved.