

Werksrestaurierung in Perfektion: Porsche 911 S Targa

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

09/12/2020 Vom spektakulären Scheunenfund zum neuwertigen Sammlerstück mit Patina: Der erste in Deutschland ausgelieferte Porsche 911 S Targa ist nach umfangreicher, mehr als dreijähriger Werksrestaurierung wieder auf der Straße.

Sein Besitzer, ein langjähriger Sammler und Porsche-Enthusiast, hat das Fahrzeug in den USA entdeckt. „Fast 40 Jahre stand der Targa dort in einer torlosen Garage, abgedeckt von einer Plastikplane. Der einstige Eigentümer hatte den Wagen wohl schlicht und einfach vergessen“, so Uwe Makrutzki, Leiter Porsche Classic Werksrestaurierung der Porsche AG. „Ausgeliefert wurde der 911 S Targa am 24. Januar 1967 an den Porsche-Händler Hülpert in Dortmund. Die Restaurierung ist für uns ein besonderes Projekt – hier findet einer der ersten 911 Targa seinen Weg zurück nach Zuffenhausen.“

Der 911 S Targa vor der Werksrestaurierung

Als sogenannte Softwindow-Version verfügt dieser frühe Targa über ein weiches Heckfenster statt der ab 1967 erhältlichen Glasscheibe. Lediglich 925 Exemplare mit S-Motor, kurzem Radstand und Softwindow wurden zwischen Ende 1966 und 1968 von Porsche produziert. Der Zustand des seltenen Sportwagens war desolat. Nachdem er dem Porsche-Händler als Vorführwagen gedient hatte, wurde er 1969 in die USA verkauft. Von 1977 bis Ende 2016 parkte der offene Elfer in Long Beach (Bundesstaat New York) in besagter Garage. Dafür war er komplett – besonders erfreulich angesichts der vielen Sonderausstattungen wie Webasto-Standheizung, getönter Frontscheibe, Blaupunkt-Radio Köln, Ledersitzen, Halogen-Nebellampen und Außenthermometer.

Die Arbeiten an der Karosserie des 911 S Targa

Die Philosophie der Porsche Classic Werksrestaurierung ist es, die Fahrzeuge so originalgetreu wie möglich wieder aufzubauen. Insbesondere die Suche nach authentischen Kleinteilen wie Kabelschellen, Gummitüllen, Verschlussstopfen für den 2,0-Liter-S-Motor gestaltete sich schwierig. „Nachfertigungen von Drittanbietern kommen für uns nicht in Frage. Glücklicherweise können wir in solchen Fällen in unsere ‚Schatztruhe' greifen", sagt Makrutzki. Porsche Classic hat nicht nur Zugriff auf das Zentrallager mit aktuell mehr als 60.000 verschiedenen Originalersatzteilen. Den werkseigenen Spezialisten stehen zudem die originalen Richtsätze, Rahmenlehren, Datenblätter und technische Zeichnungen zur Verfügung.

Sonderanfertigung als Dachbezug des911 S Targa

Die zweite große Herausforderung war die Außenhaut des Targa-Daches. „Das heutige Material ist anders genarbt und robuster als das Original. Aber es gefiel unserem Kunden nicht. Also haben wir eigens für dieses Projekt einen optisch identischen Bezug anfertigen lassen. An dessen Verarbeitung, also das Kleben und Nähen, mussten sich unsere Experten trotz jahrzehntelanger Berufserfahrung erst herantasten", so Makrutzki. Vorteil: Für den nächsten 911 Targa Softwindow liegt der passende, zeitgenössische Targadach-Bezug nun bereits auf Lager.

Die Lackierung des 911 S Targa

Einen besonderen Wunsch hatte der Auftraggeber auch bei der Beschichtung von Fahrwerksteilen, Motorverblechung und der Luftfilteranlage: Statt der heute üblichen, besonders robusten Pulverbeschichtung entschied er sich zugunsten absoluter Originalität für eine Lackierung mit einem Zwei-Komponenten-Lack in Schwarz – entsprechend dem Auslieferungszustand von 1967.

Polorot als Lackierung des911 S Targa

Nach rund 1.000 Stunden Arbeit an der Karosserie wurde der 911 Targa wie vor seiner Auslieferung vor über 50 Jahren von Hand lackiert – in Polorot. Weil der Besitzer den Sportwagen nicht nur sammeln, sondern auch fahren möchte, entschied er sich für eine auflackierte Lackschutzfolie mit leichter Mattierung. Diese Technologie kommt ohne Klebstoff aus und lässt sich somit auch nach Jahren rückstandlos entfernen.

Der 911 S Targa nach der Werksrestaurierung

Insgesamt dauerte es mehr als drei Jahre, bis der erste in Deutschland ausgelieferte 911 S Targa mit dem Knowhow des Herstellers wieder in einen neuwertigen Zustand zurückversetzt wurde – charmante Patina inklusive. Das nächste Projekt des Targa-Besitzers und leidenschaftlichen Porsche Sammlers steht bereits in der Porsche Classic Werkstatt und wartet auf seinen Wiederaufbau – ein sehr früher 928.

Über den Porsche 911 Targa

1965 präsentierte Porsche auf der IAA den 911 Targa als das erste „Sicherheits-Cabriolet" der Welt mit einem gut 20 Zentimeter breiten Überrollbügel, abnehmbarem Dach und hinterem Ministoffverdeck mit Kunststoffscheibe. Damit antwortete das Unternehmen auf eine Diskussion in den USA, die Cabriolets als „gefährlich" brandmarkte, auf typisch pragmatische Weise. Wenig später folgte eine Panorama-Heckscheibe mit beheizbarem Glas. Der Name der offenen Variante – „Targa" – leitete sich von dem zuvor vier Mal gewonnenen Langstreckenrennen Targa Florio auf Sizilien ab. Der Aufpreis gegenüber dem Coupé betrug DM 1.400.

Der jetzt restaurierte 911 S Targa hatte folgende Katalogdaten:

	Porsche 911 S Targa	
Länge/Breite/Höhe	mm	4.163/1.610/1.320
Radstand	mm	2.211
Wagengewicht(DIN)	kg	1.030
Motor	Zylinderzahl Anordnung	Sechszylinder-Boxer
Getriebe/Antrieb	Handschaltung	5 Gang/Heckantrieb
Hubraum	cm^3	1991
Leistung	PS	160
bei	1/min	6.600
Drehmoment	Nm	179

bei	1/min	5.200
Verdichtungsverhältnis		9,8:1
Geschmischaufbereitung	2 Dreifach-Fallstromvergaser Weber 40 IDS 3C/3C1	
Kraftstoffverbrauch	l/100 km	10,2l (DIN)
Beschleunigung 0-100 km/h	s	7,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h	225
Grundpreis (1967)	DM	25.880

Über die Werksrestaurierung

Hergestellt von Porsche, wiederhergestellt von Porsche: Bis zu acht Mal im Jahr vergibt Porsche Classic dieses einzigartige Gütesiegel. Dann rollt ein von Grund auf werksrestaurierter Sportwagenklassiker aus der Werkstatt. Außerdem gehen rund 70 weitere Fahrzeuge pro Jahr zwecks Teilrestaurierung, etwa von Motor und Getriebe, durch die Hände der Handwerker. Rund 30 Spezialisten warten, reparieren und restaurieren hier Kundenfahrzeuge vom 356 bis zum Carrera GT. Auf den rund 1.500 Quadratmetern sind alle Gewerke einer Manufaktur vertreten: Karosseriebau samt Lackiererei, Motoren- und Getriebebau sowie eine Sattlerei.

Am Anfang jeder Komplettrestaurierung steht die Kostenschätzung. Anhand von Fotos kalkulieren die Spezialisten den groben Umfang der Restaurierungsarbeiten und den voraussichtlichen finanziellen Aufwand. Entspricht dies den Vorstellungen des Kunden, wird der Sportwagen in der Werkstatt von Porsche Classic untersucht und eine detaillierte Kostenanalyse erstellt.

Bei einer Vollrestaurierung demontieren die Experten das Fahrzeug. Motor und Getriebe werden grundsätzlich komplett zerlegt, gereinigt und befundet. Verschlissene oder defekte Teile werden ersetzt oder, sofern möglich, auf Wunsch ebenfalls repariert und restauriert. Nach den ursprünglichen Werksvorgaben eingestellt, muss der Antrieb seine Leistungsfähigkeit zunächst bei einem Testlauf auf dem Prüfstand unter Beweis stellen.

Mit der Rohkarosse verfahren die Experten auf vergleichbare Weise. Dem groben Entfernen von Korrosion folgt das Öffnen aller Hohlräume – eine notwendige Vorbereitung für ein erfolgreiches Entlackungsbad. Danach reparieren oder ersetzen die Karosseriebauer alles alt gewordene Blech. Je älter dabei das Fahrzeug, desto intensiver die Anpassungsarbeiten, selbst bei der Verwendung von Original-Neuteilen aus dem eigenen Lager. Denn in frühen Porsche steckte ab Werk schon jede Menge Handarbeit. Der anschließende, probeweise Zusammenbau der kompletten Karosserie erfolgt mit unbehandelten Komponenten, um Spaltmaße und Funktionen zu prüfen und einzustellen. So wird sichergestellt, dass Türen und Hauben exakt schließen.

Kompletter Lackaufbau von Hand in der Werkslackiererei

Die so vorbereitete Karosserie durchläuft in der Werkslackiererei die gleiche KTL-Straße wie die aktuellen Neufahrzeuge aus Zuffenhausen – ein Angebot, das weltweit kein anderer Fahrzeughersteller bietet. Die kathodische Tauchlackierung (KTL) garantiert eine lückenlose, hochresistente Grundierung bis in den letzten Falz. So vorbereitet, beginnt der komplette Lackaufbau von Hand in der ursprünglichen Wagenfarbe. Die Probelackierung eines Bleches stellt sicher, dass die Farbmischung passt. Nach jeder Lackschicht folgt eine ausgedehnte, dreiwöchige Trocknung. Letztes Gewerk einer Vollrestaurierung ist das Interieur. Abschließend muss der runderneuerte Klassiker dann bei ausgedehnten Testfahrten seine Qualitäten beweisen.

Über alle Arbeiten der Porsche Classic Werkstatt erhält der Kunde eine detaillierte Dokumentation in Buchform mit umfangreichem Bildmaterial. Dazu gehört auch eine gravierte Plakette, die mit Fahrgestellnummer und Unterschrift die Original-Werksrestaurierung den zweiten Geburtstag durch Porsche Classic bestätigt.

MEDIA ENQUIRIES



Nadine Toberer

Spokesperson Design, Lifestyle and Brand Communications
+49 (0) 170 / 911 0944
nadine.toberer@porsche.de

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2020/historie/porsche-classic-werksrestaurierung-911-s-targa-1967-23049.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/7948a1e9-022e-459f-865c-113a3e20653c.zip

Externe Links
https://www.porsche.com/germany/accessoriesandservices/classic/