

TARGA FURIOSO IM ROTEN BEREICH



1974er Porsche 911 SC targa (Modelljahr 1975)

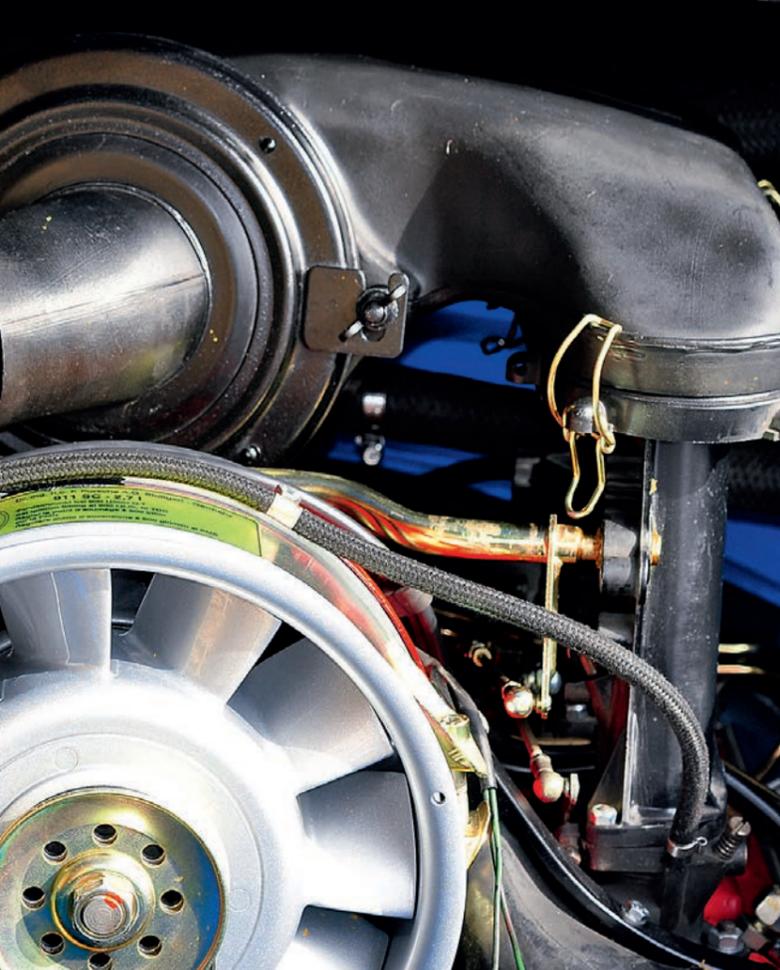
Im roten Bereich

Zwischen 7.200 und 7.400/min wird es bei einem Serien-911 targa eigentlich nicht kritisch. Sondern sehr viel früher.



Der Blick auf den Drehzahlmesser des 1974er Porsche 911 SC targa gab den Ausschlag zu einer Vollrestauration, die eine Rarität zum Vorschein brachte – eins von 187 „Sicherheitscabriolets“ im Modelljahr 1975 mit dem Motor des Typs 911/83! 210 PS, generiert aus 2.653 ccm: Das waren die Eckdaten einer Maschine, die zunächst im legendären 911 Carrera RS 2.7 brillierte. Doch auch im nachfolgenden G-Modell kam eine überschaubare Charge des Sechszylinder-Boxers zum Einsatz. Allerdings nur bis zu den Werksferien 1975. Dann war der Regalbestand aufgebraucht, und das Dreiliter-Zeitalter begann. Für den „Super Carrera“ in targa-Bauform bedeutete das, angelehnt an einen Werbeslogan: Nie war er so wertvoll wie heute. Und das war Motivation genug, eine 1983 etwas halbherzig betriebene Restauration noch einmal zu wiederholen. Aber bitte der Reihe nach!

Die Geschichte dieses Porsche 911 SC targa – die Buchstabenkombination „SC“ steht zu dieser Zeit für „Super Carrera“ – beginnt am 11. Oktober 1974. Dieses Datum, im Fahrzeugbrief mit der Registriernummer 50 123 224 dokumentiert, markiert die Erstzulassung



1986 bis 1999 fristet das Fahrzeug mit der Identifikationsnummer 911 561 0054 ein Schattendasein. Verwahrlost und vergessen steht es in der Werkhalle eines Transportbetriebes. Dreizehn Jahre lang. 1999 ergibt sich trotz alledem ein weiterer Besitzwechsel. Diesmal fließt jedoch kein Geld. Statt dessen wird ein Tauschhandel besiegelt: Porsche gegen Unimog. Hintergrund: In Fritz, der nach wie vor der verbriefte Eigentümer ist, hat sich in der Zwischenzeit ein Paradigmenwechsel vollzogen. Er liebt es, in der Natur unterwegs zu sein. Da kommt ihm der allradgetriebene Kleinlastkraftwagen gerade recht. Axel, der sein „Universal-Motor-Gerät“, spricht: den Unimog, zur Verfügung stellt, nimmt den Porsche auch nicht in Betrieb. Er stellt ihn – ebenso wie sein Vorgänger – einfach in die Ecke! Dort verweilt das Standmodell weitere zehn Jahre. 2009 kommt endlich Bewegung in die Angelegenheit. Den Impuls gibt Thomas Nater aus Göttingen. Mit Axel wohlbekannt, fällt ihm während einer Besichtigung ein wichtiges Detail auf. Laut Drehzahlmesser beginnt der kritische Bereich bei 7.200/min. Bei einem Serien-Elfer wird die

Schaltzahl sehr viel früher erreicht. Daraus schließt Thomas: „Das muss etwas ganz Besonderes sein!“ Und so schlägt er vor, die Fahrgestellnummer mit den Aggregatnummern in Abgleich zu bringen.

Es stellt sich heraus, dass der Magnesium-Motor mit mechanisch betriebener Sechsstempel-Einspritzpumpe baugleich ist mit dem Sechszylinder-Boxer im Carrera RS 2.7 der F-Serie. Und das allein rechtfertigt schon den Aufwand einer Vollrestauration. In diesem Fall werden 1.410 Arbeitsstunden, bei 50 Euro pro 60-Minuten-Zeiteinheit einem Lohnkosten-Anteil in Höhe von 70.000 Euro entsprechend, investiert. Zweieinhalb Jahre werden ins Land ziehen, ehe das Projekt seinen Abschluss findet. Auf der Habenseite stehen allerdings ein Classic-Data-Gutachten mit der Zustandsnote eins minus und ein Zeitwert in Höhe von 142.000 Euro inklusive der Mehrwertsteuer. Den Anfang einer jeden Restauration bilden naturgemäß die Bestandsaufnahme und das höchst sensible Zerlegen der Substanz. Beides geschieht bei AP Car Design in Göttingen im Bewusstsein, dass Motor und Getriebe „matching“ sind. Übersetzt für weniger Interessierte:

Nachfahren des legendären Carrera RS 2.7 der F-Serie: Im Zuge der Einführung des G-Modells entstanden noch einmal 1.534 Carrera Coupé 2.7 und 610 SC „Super Carrera“ targa. Das Kürzel RS war 1974 den 109 Dreiliter-Sportversionen vorbehalten

Die Aggregatnummern des kompletten Antriebsstrangs stimmen mit den ihnen zugeordneten Seriennummern ab Werk überein. An dieser Stelle zahlt es sich aus, dass die Episode auf dem Standstreifen 1986 zwar zu einem plötzlichen Abflauen der Begeisterung für den Porsche geführt hat, aber auch keinerlei halbherzige Reparaturversuche unternommen worden sind. Für die BMW-blaue Karosserie

Luftgekühlter Sechszylinder-Boxermotor des Typs 911/83: Bis Ende 1976 – für den Export nach Australien sogar bis 1977 – konnte die Serienproduktion fortgesetzt werden

im oberbayerischen Landkreis Rosenheim. Es folgen vier Halterwechsel, ehe sich am 27. Februar 1984 ein damals 31-jähriger Fahrer aus Minden als neuer Eigentümer eintragen lässt. Der Ostwestfale, nennen wir ihn der Einfachheit halber Fritz, erwirbt eine Rarität. Im Modelljahr 1975 sind 187 „Sicherheitscabriolets“ mit dem Motor des legendären 911 Carrera RS 2.7 ausgerüstet worden. Das bedeutet: 2.653 ccm Hubraum, 210 PS – und 245 km/h Höchstgeschwindigkeit. Zwei Jahre nach dem Kauf müssen sich diese Eckdaten in einer besonderen Lebenslage bewähren. Doch auf der Autobahn streikt das schon einmal restaurierte Gefährt, dem ein BMW-Farbtönen übergestülpt worden ist. Das Interesse am ursprünglich einmal in „Mexicoblau K5V9“ ausgelieferten Elfer mit Dachöffnung schwindet. Von



ERSTZULASSUNG IM OKTOBER 1974:

DIE SCHEINWERFERRINGE WAREN NACH DEN WERKSFERIEN ZUM MODELLJAHR 1975 HIN IN DER WAGEN-AUSSENFARBE LACKIERT



rie gilt das leider nicht. Zu den Highlights der Achtziger-Jahre-Aufarbeitung zählen seinerzeit neu eingepasste Seitenteile auf rostigen Trägerblechen. Das selbstverständlich vorgenommene Öffnen der Schweller ruft ebensowenig Begeisterung hervor. Da es sich um eine oben halboffene Konstruktion handelt und um kein Coupé, muss zeitweise ein Hilfsträger eingesetzt werden. Erfreulich ist hingegen die Tatsache, dass alle Original-Hauben und -Deckel weiterhin verwendbar sind. Das dient der Authentizität, und überhaupt wird so viel ursprüngliches Material wie möglich gerettet. Das gilt zum Beispiel auch für die klassischen Fuchs-Schmiederäder, deren Fertigungsnummern dem 1974 gebräuchlichen Nummernkreis entsprechen.



Eigentlich bedarf es keiner Erwähnung, dass die Original-Werkslackierung in „Mexicoblau K5V9“ zurück auf ihr angestammtes Stahlblech-Gehäuse kommt! Dem geht ein schonendes, konsequentes Abtragen sämtlicher Altgrundierungs- sowie Farbschichten voraus. Andernfalls könnte keinerlei Nachhaltigkeit gewährleistet werden, und wer möchte schon einen äußerlich neuwertigen Zeitzeugen besitzen, der spätestens nach fünf Jahren auseinanderzufallen droht?

Ähnlich hohe Aufmerksamkeit erfordert die Revision des Motors. Aufgrund seines zweiteiligen Kurbelwellen-Gehäuses aus Magnesium müssen zunächst beide Motorhälften voneinander getrennt und sorgfältig geplant werden. Dem erneuten Zusammensetzen schließt sich dann das maschinelle Aufspindeln der Kurbelwellen-Hauptlager-gasse an. Die Zielsetzung liegt im Erreichen des ersten vorgesehenen Übermaßes, was angesichts der überschaubaren Laufleistung und entsprechend zurückhaltender Verschleißspuren mühelos gelingt. Aus diesem Grund können zahlreiche Bestandskomponenten, wie zum Beispiel die nitririerte und feingewuchtete Original-Kurbelwelle, abermals in Benutzung genommen werden. Die Problematik beim Magnesium-Triebwerk, das auf einen Impuls des damaligen Entwicklungschefs Ferdinand K. Piëch zurückgeht – der geniale Techniker sagte der Gewichtskonzentration im Hinterbau den Kampf an – liegt im kalkulierten „Arbeiten“ der beiden Gehäusehälften aufgrund der parallel

zur Trennfuge verlaufenden Längsträger der Karosserie. Versucht man, eine zu steife Verbindung herzustellen und das kalkulierte „Arbeiten“ an nur einer Stelle punktuell zu unterbinden, kommt es vielleicht nicht zu Abrissen. Unbedarftere Werkstatt-Betreiber müssen jedoch feststellen, dass ihre Kunden regelmäßig mit ein- und derselben Reklamation vorstellig werden: „Motor undicht, Motor verliert Öl!“ Das ist Axel, der bis auf eine SSI-Auspuffanlage Wert auf den unverfälschten Werks-Auslieferungsstand legt, bisher erspart geblieben. Die Strategie, entweder überholte Altteile oder tatsächlich ungenutzte Komponenten einzusetzen, hat sich ausgezahlt. Die in Hamburg außerhäusig instandgesetzte Kraftstoffpumpe fördert nach zweimali-



Der Klang, der Geruch und die Haptik der alten Zeit: Viel Energie floss in die Rekonstruktion des Interieurs sowie seiner Ausstattungs-Details

gem Vorpumpen zuverlässig, die 210 PS erwachen beim ersten Dreh des Zündschlüssels verlässlich zum Leben, und mit hellstimmiger Melodie folgt die Mechanik der ihr zugeordneten Funktion. Es ist faszinierend, diesem Zusammenspiel verschiedenster Gewerke zuzuschauen und vor allem zuzuhören! Dies zeigt sich während der werk1-Fotoproduktion, als sich nach der ersten Kontaktaufnahme und dem Warmwerden ein Ortswechsel anbietet. Der Weg führt in ein Sägewerk in Greffen unweit der Gemeinden Warendorf, Beelen und Harsewinkel. Dort, im Westfälischen, gibt es unter anderem einen alten Verladekran, der zu Aufnahmen in luftiger Höhe – eben Luftaufnahmen – einlädt. Wenn der Klang der sechs luftgekühlten Zylinder hinauf zur obersten Sprosse einer etwas maroden, an den Eckpunkten angerosteten Leiter getragen wird, sind die wilden siebziger Jahre nicht weit.

Denselben Eindruck vermitteln auch – wieder in Bodennähe angekommen – targa-Verdeck und Interieur. Letzteres ist eigentlich als Kunstleder-Variante produziert worden, entsprechend matt schimmert es auch – in Wirklichkeit handelt es sich jedoch um frisches, ausgesuchtes Echtleder in entsprechender Haptik. Thomas Nater hält einen Lagerbestand in seiner hauseigenen Sattlerei in Göttingen vor. Somit ist sichergestellt, dass die Tierhäute stets Hersteller-spezifisch – zum Beispiel perforierte Leder mit ganz exakt den Lochabständen, wie sie zu ihrer Zeit üblich waren – verarbeitet werden. Der Sinn dieser Maßnahme ist denkbar einfach: Auch ein 40 Jahre alter Elfer soll sich anfühlen wie einst im Mai. Oder im Oktober 1974, um dem dokumentierten Lebenslauf dieses 911 SC targa gerecht zu werden. Da Produktion und Erstzulassung nach den Werksferien 1974 erfolgten, ist die Fahrgestellnummer bereits dem Modelljahr 1975, zu erkennen an der Zahl 5 an vierter Stelle der Ziffernfolge, zugeordnet. Da dies das vorletzte Produktionsjahr des legendären Motortyps

Für Räder und Reifen in Wettbewerbsgrößen: Die ausgestellten hinteren Kotflügel setzten fort, was der Carrera RS 2.7 ab Oktober 1972 erfolgreich vorgeführt hatte

911/83 gewesen ist, kommt dem lange Zeit vergessenen Juwel eine historische Relevanz zu. Dass diese immer auch eine Selbstverpflichtung ist, zeigt sich anhand des Getriebetyps 915/06. Der Umgang mit dessen Gehäuse setzt großes handwerkliches Geschick voraus, denn schon der kleinste Montagefehler kann zu Material-Ausbrüchen führen. Da die Gehäusenummer auch nach vier Dekaden noch „passt“, musste einmal mehr der Profi gefragt werden. Der Erfolg liegt auf der Hand – treffender formuliert: Er liegt (satt) auf der Straße. Dafür sind aktuelle Pneus in den korrekten 15-Zoll-Formaten verantwortlich – mit einem kleinen, feinen Unterschied: Während die MAHAG mit Dunlop-Reifen auslieferte und diese im September 1974 auch in Rechnung stellte, rollt das Prachtexemplar inzwischen auf italienischen Pirelli. Wir sind überzeugt, dass auch das nicht zufällig geschehen ist. Denn bei einer Reinkarnation dieser Größenordnung ist alles beabsichtigt und gar nichts zufällig. Die womöglich einzige Ausnahme: Thomas Naters Blick auf den erweiterten roten Bereich des Drehzahlmessers. Was wohl gewesen wäre, wenn er nicht so genau hingeschaut hätte?

werk1.5 words: Carsten Krome

werk1.5 pics: Carsten Krome

Mit besonderem Dank an: Heinrich Lüffe-Baak GmbH & Co. KG, D-33428 Harsewinkel-Greffen; Uwe Kern, Stefan Latta



werk1
big.data

Fahrzeugtyp

1974er 911 SC targa 2.7

Modelljahr

1975 (Auslieferung im September 1974 über MAHAG, München)

Fahrzeug-Identifikationsnummer (FIN) 911 561 0054

Gesamtproduktion (1974/75)

1.534 911 Carrera Coupé 2.7 sowie 610 911 SC targa 2.7

typenspezifische Produktionszahl im Modelljahr 1975

187 911 SC targa 2.7

Karosserie 2-türige, 2+2-sitzige targa-Ausführung aus Stahlblech mit ausgestellten Kotflügeln hinten; targa-Faltdach (Kunden-Sonderwunschoption M 436); feuerverzinkte Bodengruppe; Aluminium-Stoßfänger mit umlaufenden Gummiwülsten als Rammschutzleisten über Prallrohre mit der Karosserie verbunden; Bugspoiler; in Wagen-Außenfarbe lackierte Scheinwerferringe (nur im Modelljahr 1975); Fenstereinfassungen in Mattschwarz; Kraftstofftank (80 Liter) aus Stahlblech mit Ablagemulde für das falt-Ersatzrad; einzelne Batterie vorn links im Kofferraum; Heckdeckel mit schwarzem Lüftungsgitter; rotes Rückleuchtenband; durch AP Car Design, Göttingen, rekonstruierte Werks-Original-Lackierung in „Mexicoblau K5V9“ (laut Geburtsurkunde vom 6. Februar 2008)

Motor luftgekühlter Sechszylinder-Boxer Typ 911/83; Original-Kurbelwellengehäuse aus Magnesium

Ventilsteuerung

ohc über Doppelkette, zwei Ventile pro Zylinder

Hubraum 2.653 ccm

Bohrung 90 mm

Hub 70,4 mm

Verdichtung 8,5 : 1

Motorleistung 210 PS bei 6.300/min

maximales Drehmoment 255 Nm bei 5.100/min

Kraftstoffart 91 ROZ (Normalbenzin)

Gemischaufbereitung

mechanische Bosch-Saugrohr-Benzin-Einspritzung mit Sechsstempel-Doppelreihen-Einspritzpumpe

Zündung

Batterie-Hochspannungs-Kondensator-Zündung (BHKZ)

Schmiersystem Trockensumpf-Schmierung

Abgasführung SSI-Auspuff-Komponenten aus Edelstahl

Kraftübertragung

Fünfgang-Schaltgetriebe Typ 915/06 (Kunden-Sonderwunschoption M 481); Antrieb über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder; neue Fichtel & Sachs-Kupplung

Bremsanlage

innenbelüftete Scheiben (282,5 x 20 mm vorn und 290 x 20 mm hinten); Zweikolben-Grauguss-Festsättel

Radaufhängungen vorn

einzelnen an Querlenkern und Stoßdämpferbeinen; Drehstäbe; Aluminium-Querträger; Stabilisator

Radaufhängungen hinten

einzelnen an Aluminium-Schräglenkern; Stoßdämpferbeine; Drehstäbe; Stabilisator

Räder

Fuchs-Leichtmetallfelgen (6J x 15 vorn und 7J x 15 hinten)

Reifen

185/70 VR15 vorn und 215/60 VR15 hinten (Dunlop ab Werk, jetzt Pirelli „P 6000“)

Interieur schwarze Kunstleder-Ausstattung; Sitze mit Lederbezügen, Sitzmittelbahnen in perforiertem Leder; Rekonstruktion des Interieurs einschließlich des Velourstep-pichs in authentischer Ausführung durch AP Car Design

Gewicht 1.075 kg

Höchstgeschwindigkeit 245 km/h

Beschleunigung (0 – 100 km/h) 6,3 sec.

Arbeitszeitaufwand 1.410 Stunden

Classic-Data-Gutachten

Zustandsnote eins minus; Zeitwert 142.000 Euro (inklusive Steuern)