

Mit 50 besinnt sich mancher Mann seiner lange Zeit zurückgestellten Träume und Wünsche – besonders dann, wenn die halbe Lebenszeit dem Aufbau der eigenen Existenz gegolten hat. Wenn man 50 durch zwei teilt, kommt man(n) auf die Zahl 25. Vor 25 Jahren schrieben wir das Jahr 1992, und das lag inmitten der Laufzeit des Typs 964 von Porsche. Vom damaligen Carrera existierte auch ein „Sicherheitscabriolet“, ein targa. Als vor drei Jahren ein erstes Retro-Modell auf 991-Basis erschien, besannen sich viele noch einmal dieser Karosserieform mit Überrollbügel und umlaufendem Heckfenster. Das traf vermutlich auch auf einen Unternehmer vom Niederrhein zu. Ein Neuwagen reizte ihn nicht, ebensowenig ein Altwagen mit den üblichen Verschleißerscheinungen. Nein, er begab sich auf die Suche nach exakt jenem Modell, das er vor einem Vierteljahrhundert am liebsten besessen hätte, mit den Eigenschaften eines Neuwagens. Kann man(n) so etwas kaufen – und wenn ja, wo? Carsten Krome dokumentiert eine Geschichte, die für ihn – inzwischen fast üblich – mit einer spontanen „Nacht-und-Nebel-Aktion“ verbunden war.



Ein weiterer Kompetenzbeweis: AP Car Design setzte in zwei Projektphasen ein umfassendes Maßnahmenpaket konsequent um. Das Resultat: ein echter Mehrwert.



TACH ZUSAMMEN!

ODER STATT: WERTE ERHALTEN. VIEL BESSER: WERTE SCHAFFEN.

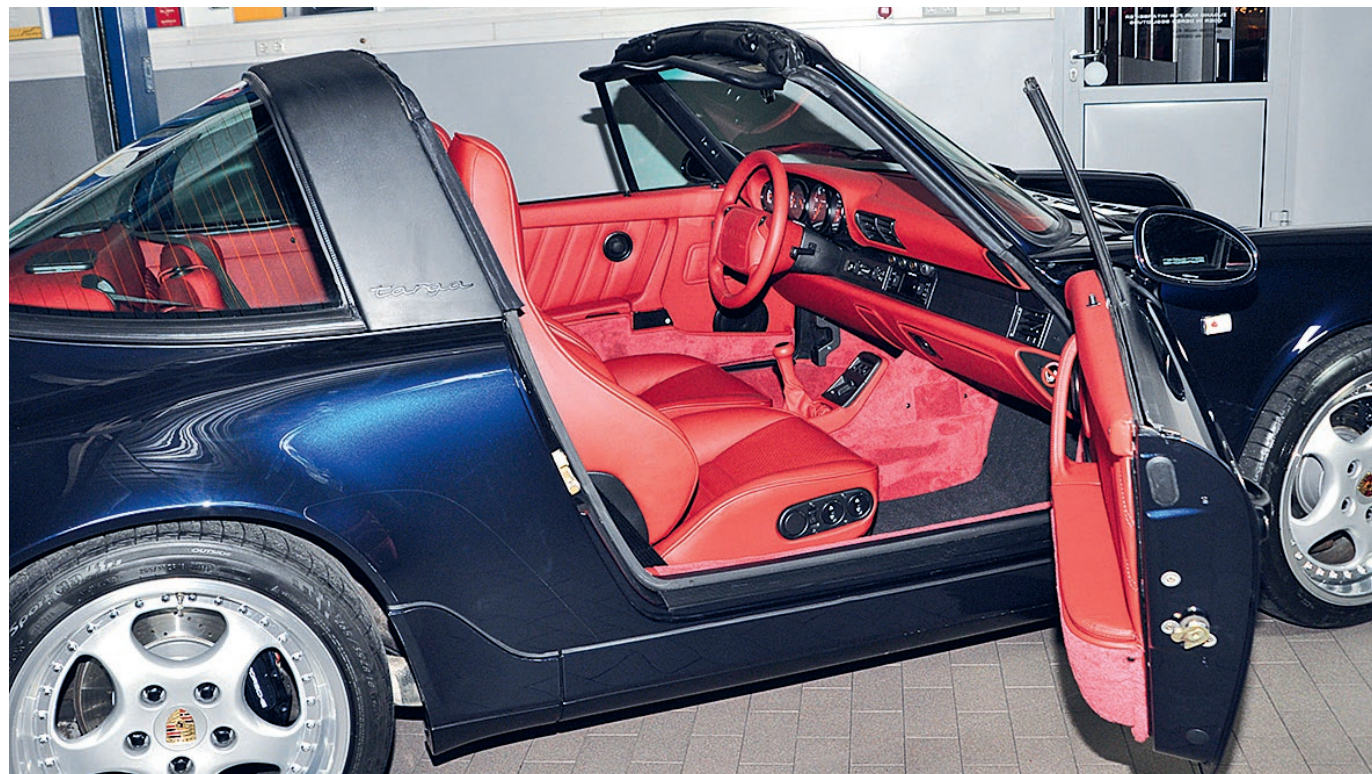
Willkommen in der klassenlosen Gesellschaft: keine Frame-off-Restaurierung, auch keine klassische Revision, sondern ein Meisterwerk, das Lust macht auf mehr.

Kennen Sie Neukirchen-Vluyn? Der Ort mit dem unaussprechlichen Doppelnamen liegt nicht, wie vielleicht vermutet, in den Niederlanden. Die alte Bergbaustadt liegt am Niederrhein. Und auch das ist, wie wir spätestens seit dem unvergessenen Kabarettisten und Kleinkünstler Hanns Dieter Hüsch (* 6. Mai 1925 in Moers; † 6. Dezember 2005 in Werfen, „Tach zusammen!“) wissen, nicht immer dasselbe. Der Holländer an sich ist nicht annähernd mit diesem Reichtum an Kopfweiden gesegnet wie der Niederrheiner. Aber lassen wir das! Neukirchen-Vluyn liegt jedenfalls westlich von Duisburg an der linken Seite des Rheins, und für viele Jahre war diese Feststellung auch eine politische. Wer über Moers in Richtung Venlo unterwegs ist, kommt unweigerlich an der Stadt mit ihren rund 27.000 Einwohnern vorbei. Dort ließ sich 1992, vor 25 Jahren,

Ein Neuwagen auf 991-Basis konnte ihn freilich nicht reizen, ein typischer Gebrauchtwagen ebensowenig. Was ihm vorschwebte, war der Traumwagen aus den Gründertagen seiner Selbstständigkeit mit all den guten Eigenschaften, die einen Neuwagen auszeichnen. Aber wo sollte ein solches Juwel zu erstehen sein?

Die Auseinandersetzung mit dieser Frage führte zwangsläufig zu Thomas Nater, der seit nunmehr 20 Jahren in Göttingen ein Kompetenzzentrum für klassische Porsche-Fahrzeuge unabhängig vom Hersteller betreibt. Er hatte zwar kein passendes Fahrzeug an Lager, nahm jedoch einen Suchauftrag an – und diesen auch ernst. In der Online-Gemeinschaft „Porsche Garagen Talk“,

Manche Erinnerungen verblassen eben nie: im hauseigenen Sattlerstudio frisch bezogenes Interieur in der originalen Werks-Ausstattungsfarbe „Matadorrot“



ein Unternehmer im Bereich der LED-Technologie nieder. Er baute eine Fabrik auf, arbeitete mit der ortsüblichen Sturheit – und behielt dabei stets seinen Traum im Auge: einen Porsche 911 targa der damaligen Generation 964. Er hatte in jungen Jahren einmal ein G-Modell in targa-Ausführung besessen, dann jedoch Prioritäten setzen müssen. Für ein betreuungs- und vor allem kostenintensives Hobby-Fahrzeug blieb ihm für lange Zeit kein Spielraum. Als der 50. Geburtstag nahte, der Betrieb inzwischen etabliert war, er selbst ein wenig kürzer treten wollte, stieg wie von selbst der alte Gedanke an einen Porsche 911 mit dem einzigartigen targa-Dach – übersetzt heißt das: Schutzschild – wieder in ihm auf.

kurz PGT, betrieben von Helmut Lange aus Hamburg, lief ihm kurze Zeit später der Besitzer eines hochinteressanten targa über den Weg. Es handelte sich um ein Exemplar aus dem vorletzten Produktionsmonat vor dem Wechsel zum 993, aus Mai 1993. Zu erkennen sind diese späten Fahrgestellnummern unter anderem anhand der größeren Vierkolben-Aluminium-Bremssattelgehäuse an der Hinterachse sowie anhand spezifischer Abdeckungen der Hochtön-Lautsprecher im Wageninneren. Mit 155.000 Kilometern Gesamt-Fahrleistung schien es ein vergleichsweise ehrliches Auto mit deutscher Erstzulassung zu sein. Die Original-Außenfarbe, ein zeitlos-schönes „Nachtblau metallic“, war dazu passend

Rückbesinnung auf das klassische „Sicherheitscabriolet“ von Porsche: Vor drei Jahren setzte der 911 targa der Generation 991.1 entsprechende Impulse.



Ein rundum gutes Gefühl: Neben dem Duft frischen Leders umgibt den Fahrer ein zeitgemäßer Komfortanspruch – inklusive Sitzheizung und Lordosenstütze.

gewählt. Einzig das Volleder-Interieur in „Matadorrot“ verdiente das Prädikat „auffällig“. Anfangs war das auch der Knackpunkt, es war angedacht, auf die Lederfarbe „Classicgrau“ oder sogar auf ein schlichtes Schwarz umzustellen. In seiner Firma AP Car Design betreibt Thomas Nater unter anderem eine hauseigene Sattlerei, die dies hätte umsetzen können. Ihm, Tim Gödiker und Holger Selaskowsky gelang es jedoch, den Kaufinteressenten von der Authentizität des – zugegebenermaßen – polarisierenden Rottons zu überzeugen. So fiel am Ende des Tages nicht nur der Beschluss, den Porsche anzukaufen, sondern auch, ihn zunächst einer vorsichtigen Revision zu unterziehen. Möglichst viel von der vorhandenen Substanz sollte erhalten bleiben. „Nicht jeder 964-Besitzer weiß zum Beispiel, mit welchen Auswirkungen das Fehlen der hinteren Radhaus-Innenverkleidungen verbunden ist“, beschreibt Thomas Nater die besonderen Herausforderungen bei dieser Modellgeneration. „Beim 911 targa korrodieren von

unten die kleinen Fixierschraubchen, die das heute nicht mehr bestellbare Heckfenster festhalten. Sie zu entfernen, bedarf besonderer Umsicht. Es sind drei Personen erforderlich, um das Heckfenster bruch sicher zu entnehmen. Hinzu kommen die Korrosionsnester in den Kotflügelspitzen, derer man sich irgendwann annehmen sollte – auch diese schönen Autos haben ein gewisses Alter erreicht.“ Man verständigte sich auf einen ersten Arbeitsschritt, der dem Werterhalt und natürlich der Betriebssicherheit dienen sollte – welcher eng getaktete Geschäftsmann möchte heute schon regelmäßig eine Verbringungsfahrt zur Werkstatt organisieren, weil das Lieblingsauto wieder einmal Zicken macht? Stimmt auffallend – niemand! Folglich übernahm AP Car Design den großen Service inklusive Dichtigkeitsprüfung des Motors und des Getriebes. Selbstverständlich kamen an den neuralgischen Punkten Neuteile zum Einsatz, und auch eine Überholung des Doppelzündverteilers war im Leistungsrahmen enthalten. Da ein Satz 17-Zoll-Räder im Cup-Design zum ursprünglichen Auslieferungsumfang gehörte, kamen diese abermals zu Ehren. Am Tag der ersten Übergabe kam der späteberufene Porsche-Besitzer auf einen Kindheitstraum zu sprechen: Eine Runde mit dem eigenen Elfer über die Nürburgring-Nordschleife wollte er drehen. Das tat er schließlich – und kehrte mit einer neuen Wunschvorstellung nach Göttingen zurück: mehr Performance bei gleichbleibendem Komfort, (noch) mehr Wertigkeit durch gezielte Verbesserungen.

Zur Orientierung: Vor dem zweiten Bauabschnitt wies ein Zeitwertgutachten realistische 52.000 Euro aus. Es folgte das Zerlegen bis auf das Rolling Chassis einschließlich der Kotflügel, die allesamt abgenommen werden mussten. So konnten eventuelle Dreck- und Rostnester nachhaltig ausgemerzt und versiegelt werden. Die Neulackierung in der ehemaligen Werks-Auslieferungsfarbe „Nachtblau metallic“ erfolgte in Einzelteilen in einem Dreischicht-Verfahren: zunächst der Basislack, dann der Klarlack, dann 48 Stunden Trocknung, gefolgt vom Anschleifen mit 2.000er-Schleifpapier und abschließendem keramischen Klarlack für den 3D-Effekt. Um das Resultat zu beschreiben, muss man es eigentlich mit eigenen Augen gesehen haben: Der Porsche verstrahlt eine fast betörende Aura. Das ist gleichsam auf das Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen zurückzuführen. So ist der Aufbau um 25 Millimeter näher zum Boden gerückt, die Kennlinie der Schraubenfedern ist komfortabel gewählt. Neue Stützlager tragen zu verbesserter Fahrpräzision bei. Die 18-Zoll-Felgen im Design des Cup-Rades sind gezielt ausgesucht worden, um jedwedes Anpassen der Radhäuser umgehen zu können. In den Augen mancher Originalitäts-Fanatiker ist dies heute schon als ein Sakrileg zu betrachten. Die



Weitsichtige Wahl geeigneter Sonderräder: Der Verbau der dreiteiligen 18-Zoll-Felgen mit Radsternen im Cup-Design zog keinerlei Blecharbeiten nach sich.

WERK1 shortcut | das wichtigste in kürze

Geld in die Hand nehmen und einen Mehrwert schaffen – geht das? Ja, das geht!

Das Beispiel des 1993 produzierten und nun vollständig überholten Porsche 911 targa der Modellgeneration 964 zeigt, dass das richtige Konzept dazu geeignet ist, einen automobilen Mehrwert auch außerhalb der (hochpreisigen) Cup-Liga zu schaffen. Gezielte Investitionen, zum Beispiel in ein zeitgemäß ausgestattetes Interieur mit Sitzheizung, Umbau der Sitzgestelle auf die längeren turbo-Wangen, Revision der Klimaanlage und Lordosenstützen-Nachrüstung haben ein einmaliges Ambiente geschaffen. So bleibt genügend Raum, um Individualität auszuleben – diese smarte Form der Aufarbeitung wird einer der Trends der Saison 2017 sein.

Maße der Sonderräder: 8,5J x 18 ET 52 an der Vorderachse und 9,5J x 18 ET 52 hinten. Die Bereifung: Michelin „Pilot Sport 2“ in 225/40 - 18 vorn sowie 265/35 -18 an der Hinterachse. Die im Modelljahr 1993 verstärkten Bremssattel-Gehäuse erhielten eine hitzefeste Thermo-Pulverbeschichtung, innenbelüftete und gelochte Scheiben sowie Stahlflex-Leitungen.

Keinen weiteren Revisionsbedarf zeigte die Motor- und Getriebeeinheit. Lediglich ein 100-Zeller-Katalysator, ein passendes Kat-Querrohr mit 76 Millimetern Querschnitt sowie ein BMC-Luftfilter gaben den Anlass zu einer Anpassung des digitalen Motorsteuergerätes an die neuen Parameter. Realistische 278 PS statt 250 in der Serie kamen dabei heraus. Das genügte, um Spaß zu haben bei bester Alltagstauglichkeit. Niemand erwartet von einem 911 targa eine Leistungsexplosion. Was hingegen von einem in dreieinhalb Monaten zur

Perfektion getriebenen Projekt erwartet werden kann, ist unter anderem eine überholte Klimaanlage, die die Gesundheit der Insassen durch FCKW-freies Kühlmittel im Auge behält. AP Car Design berechnet für die Instandsetzung der Klimaanlage mit sämtlichen Montageleistungen und Verbrauchsmaterialien als Einzelposition pauschal 1.790 Euro. Im Gesamtpaket enthalten sind der Ölwechsel des Klimakompressors, die Revision des Verdampfers und des Verdichters, der Austausch der Patrone mit Aktivkohle, das keimfreie Reinigen von zwölf Metern Leitung und selbstverständlich auch die erneute Funktionsprüfung nach Abschluss aller Service-Tätigkeiten. Noch faszinierender ist die Bandbreite der Möglichkeiten im Interieur. Klar – frisches Leder in der ursprünglichen Kerbung bei faltenfreier Verarbeitung sollte Erwähnung finden. Die Königsdisziplin ist allerdings das Umschweißen der Sitzgestelle auf die längeren Wangen des 911 turbo. Es geht aber noch mehr: Aufgrund einer Rückenthematik des spätberufenen Porsche-Besitzers musste eine Lordosenstütze nachgerüstet werden. Dies ist inzwischen genauso zu einem Pauschalpreis erhältlich wie der nachträgliche Einbau einer Sitzheizung, falls nicht vorhanden. Und da wir beim Thema sind: Das Volant ist aufgepolstert und in der Interieurfarbe neu beledert worden.

Überhaupt, die Interieurfarbe „Matadorrot“: Sie ist das beherrschende Designelement – nicht nur, wenn das targa-Dach aus der Verankerung gehoben wird. In letzter Konsequenz ist sie ein konkret messbarer Wirtschaftsfaktor. Der gutachterliche Zeitwert musste von vormals 52.000 Euro auf nunmehr 85.900 Euro korrigiert werden. Somit gilt die Devise: nicht Werte erhalten. Sondern besser: neue Werte schaffen. Möglich geworden ist dies durch die Summe vieler Gewerke von der frisch eingesetzten Windschutzscheibe über die sorgfältige Überholung aller Rundinstrumente im Armaturenräger bis hin zu den neuen MAC-Audio-Komponenten in den vorgegebenen Gehäusen. Somit sind über die klassischen Aspekte einer automobilen Kernsanierung hinaus auch relativ weiche Faktoren wie gute Sicht, gutes Sitzen und guter Klang berücksichtigt worden. Das alles ergibt ein gutes Fahrgefühl. Und würde Hanns-Dieter Hüsch, neben dem Ex-Porsche-Rennfahrer Jörg van Ommen der wohl berühmteste Sohn der Stadt Moers, heute noch leben, würde er beim Anblick dieses Porsche aus der Nachbargemeinde Neukirchen-Vluyn sein wohl bekanntestes Zitat vorbringen. Es lautet: „Tach zusammen!“ Wer weiß – vielleicht prangt diese typisch niederrheinische Begrüßungsformel spätestens am 1. Mai 2017 am Heck des „feinen Vierundsechzigers“ aus dem ausklingenden Produktionsjahr 1993...

werk1 #21 words: carsten krome
werk1 #21 images: carsten krome