



HAPPY END: PORSCHE 912 „SOFTWINDOW“-TARGA

■ UNTER DEUTSCHEN DÄCHERN

Wer einen offenen Elfer wollte, konnte lange nur zum Targa greifen, dessen Bezeichnung eine ganze Fahrzeuggattung prägen sollte. Mit der Einführung des 911 Cabrio zum Modelljahr 1983, kam der Anfang vom Ende des Targa-Konzepts. Mit Einführung der Baureihe 993 verschwand das klassische Sicherheitscabriolet aus dem Programm. Heute stehen 912 Softwindow und 911 Targa für die Ursprünge der Modellreihe.

Der Porsche mit dem Bügel hat seine Fangemeinde, gerade wegen seiner Abweichung vom klassischen Cabrio-Konzept. Reinhard Schülein gehört dazu, er ist da so reingerutscht als er jung war. Heute besitzt der Fürther vier Porsche 911 Targa von jener Version, die am seltensten sein dürfte und heute aus der öffentlichen Wahrnehmung nahezu verschwunden zu sein scheint: den „Softwindow“-Targa mit flexibler Heckscheibe aus Kunststoff. Im Modelljahr 1969 bot Porsche zum letzten Mal 912 und 911 als Softwindow-Targa an. Und erstmals mit dem längeren Radstand, eine der Maßnahmen, mit denen die Ingenieure das nervöse Fahrverhalten der frühen Modelle in den Griff bekommen sollten.

Schon im Modelljahr 1968 war der Targa mit fester Glas-Heckscheibe lieferbar. Es bot mehr Sicherheit gegen einen Einbruch, verursachte weniger Windgeräusche. Zudem war das mittels Reißverschluss eingefügte Softwindow-Dach

nicht einfach in der Handhabung, es zog sich bei Kälte so zusammen, dass die Werkstätten empfahlen, es bei Temperaturen unter 15 Grad nicht zu öffnen. Es bestand die Gefahr, dass man es nicht mehr schließen konnte. Zudem durften die Softwindow-Targas ab Januar 1968 nur noch als Zweisitzer zugelassen werden, amerikanische Sicherheitsbestimmungen machten das erforderlich. Statt der Notsitze bekamen diese Targas deshalb zwei abschließbare Fächer. So verschwand die Variante mit Kunststoff-Fenster zum Modelljahr 1970 aus dem Programm, für immer und ewig.

Weniger als 20 Exemplare des Softwindow-Targa mit langem Radstand hat Reinhard Schülein via Internet weltweit ausgemacht. Seine Wagen hat er über Jahre hinweg gezielt gesucht, gefunden hat er sie alle in den USA. Nach und nach baut er sie in seiner Werkstatt auf. „Erst die Wagen der Kunden“, sagt er und lacht – deshalb stehen noch nicht alle Exemplare bereit. Ein weißer Porsche 912 ist schon seit Mitte 2008 fertig, der Rest befindet sich noch im Aufbau.

Spät hat die Porsche-Szene diese Wagen entdeckt. Schülein fand drei seiner Autos zu einem Zeitpunkt, als die noch nicht bewusst wahrgenommen wurden. Drei der vier Wagen, die er gekauft hat, befanden sich in so einem schlechten Zustand, dass man sie im Normalfall nur noch als Teileträger ausgeschlachtet hätte. Die geringe Verbreitung schenkte ihnen dennoch ein neues Leben. Die Geschichten, die der Franke zur Wiederauferstehung jedes Wagens erzählen kann, stammen alle aus dem Restaurationsbuch für weit Fortgeschrittene – und sind dort in dem Kapitel der fast hoffnungslosen Fälle niedergeschrieben.

Der weiße Porsche 912 Targa, der hier als eines der beiden Fotoobjekte dient, wirkt fast wie eine Antithese zu jenem Modell, das landläufig als sehr seltene und begehrte Version gehandelt wird: dem Porsche 911 Carrera RS 2,7 aus dem Modelljahr 1973. Der 912 nimmt sich bewusst zurück. Felgen aus Stahl und verchromte Radkappen statt Fuchsfelgen, keine Kotflügelverbreiterungen, kein Spoiler – und ein

Herz mit vier Zylindern, das mit 90 PS den Wagen zwar ordentlich, aber keineswegs überragend sportlich fortbewegt.

Gut, für ein Auto, das geschlossen lauter ist als offen, sei die kleine Maschine keine schlechte Wahl, mögen die Spötter anmerken, die das Wesen des Targa nicht verstehen wollen. Doch wenn es um das Thema Exotenstatus geht, zeigt der Vierzylinder dem RS den Auspuff. 2562 Porsche 912 mit Targa-Bügel wurden gefertigt, wie viele davon Softwindow-Versionen waren, ist nicht rekonstruierbar, denn Softwindow und Glasscheibe waren Ausstattungs-Optionen, die sich nicht in der Fahrgestellnummer niederschlugen.

Durchgehend geöffnet: Weil kompliziert zu bedienen und in den USA nur als Zweisitzer zugelassen, wurde das Softwindow bald vom Targa mit einer Heckscheibe aus Glas abgelöst.

Seltene Kombination: Weniger als 20 Softwindow-Targas mit langem Radstand hat Überzeugungstäter Reinhard Schülein weltweit bisher aufgetrieben.



Zum Modelljahr 1970 verschwand Variante mit Kunststoff-Fenster für immer und ewig aus dem Programm



Milde Sorte: Der Typ 912 mit dem Motor des alten 356 C ergänzte das Porsche-Modellprogramm nach unten und sorgte für hohe Verkaufszahlen.



Porsche präsentierte nicht nur ein neues Auto, sondern eine neue Idee

Die Entstehungsgeschichte des Porsche Targa liest sich etwas verschlungen. Wer sagt, das Bügelcabrio sei nur eine Reaktion von Porsche gewesen auf drohende neue Vorschriften für Cabrios in den USA, schon damals einem sehr wichtigen Markt für das Unternehmen, greift wohl zu kurz. Wahrscheinlicher ist, dass Porsche sich am Ende für diese Bauweise aus praktischen Gesichtspunkten entschloss. Der offene Porsche sollte mit möglichst wenig Änderungen auf dem Coupé basieren. Ein Vollverdeck wäre aufgelegt wie bei einem VW Käfer Cabrio, nicht gerade schön für einen Sportwagen. Die Idee, den Targa-Bügel klappbar zu gestalten, scheiterte ebenfalls an den Platzverhältnissen im Heck – es wären erhebliche Nacharbeiten erforderlich gewesen.

Porsche nahm am Targa nur wenig Verstärkungen vor, um den Verlust des Blechdaches vom Coupé zu kompensieren. Die Karosserien wurden am Mittelunnel verstärkt, dies wurde später auch für die Coupés in die Serie übernommen. An der

Stelle, wo der Targa-Bügel auf der Karosserie aufsaß, befand sich zusätzlich eine Blech-Wanne und im Bereich des vorderen Radkastens führten Verstärkungen zu einem geringfügig kleineren Fußraum.

Der Name „Targa“ soll auf einen Vorschlag des damaligen Inlands-Verkaufsleiters Harald Wagner zurückgehen. Eine Fünferunde saß zusammen und ging Rennstrecken aus aller Welt durch, um einen Namen für das neue Fahrzeug zu finden. Denn unter der Bezeichnung „Cabrio“ sollte es nicht angeboten werden. „Targa Florio“ war noch durch keinen Hersteller belegt. Wagner plädierte für die besser klingende verkürzte Variante „Targa“. Dass dies auch im Italienischen das Wort für „Schild“ ist, war den Porsche-Verantwortlichen zunächst entweder nicht bewusst oder nicht wichtig.

In der ersten Pressemitteilung vom September 1965 zur Präsentation auf der IAA tauchte der Begriff „Targa“ dann aber mit dem Hinweis auf diese „Schild“-Funktion auf. Nicht

nur ein neues Auto präsentiere man, sondern eine neue Idee: ein Sicherheitscabriolet, schrieben die Werbetexter. Erst im Dezember 1966 lief die Produktion an, im Januar 1967 waren die ersten Porsche 912 Targa auf den Straßen zu sehen, mit herausnehmbarem Dachteil und faltverdeck hinter dem Überrollbügel aus Nirostastahl. 1400 DM Aufpreis kostete der 130 PS starke Porsche 911 mit Bügel, 200 km/h Spitze waren immer noch drin. Ab Herbst lieferte Porsche auf Wunsch auch eine große, aufsetzbare Panorama-Heckscheibe als Alternative zur Plastik-Variante. 1968 folgte der schwächere Porsche 912 Targa, das Konzept der ursprünglichen Frischluft-Variationen endete im gleichen Jahr als das faltverdeck durch ein Heckfenster aus Glas ersetzt wurde. Die Idee des Bügels blieb jedoch noch lange frisch: erst 1993 baute Porsche das letzte pure Targa-Modell.

Der von den Porsche-Machern propagierte Sicherheitsaspekt ist es, der diese 911-Variante Reinhard Schüle in so sym-

pathisch macht. „Ich mag diese Kombination aus geschlossenem und offenem Auto, denn ich bin ein kleiner Sicherheitsfanatiker. In meiner aktiven Zeit im Motorsport habe ich viel erlebt. Der Targa ist dem Cabrio da einfach überlegen.“

Genau der Porsche 912 war es, der den 56-Jährigen zurückführte zu seinen Anfängen mit der Marke. Im Jahr 1971 kaufte er sich als 18-jähriger einen blauen Porsche 912: „Der stand kaputt als Unfallwagen bei einem Autohaus herum.“ Der Wagen wurde mit Freunden repariert und fliederfarben lackiert. „Das war damals eine Modifarbe.“ Und bildete so auch den Einstieg für Schüle in ein Hobby, das später zum Beruf werden sollte. Gelernt hatte er Technischer Zeichner und Formenbauer, nach der Lehre war er unter anderem bei seinem Vater tätig, der einen kleinen Betrieb für Eiltransporte in Fürth unterhielt, einen Vorläufer der heutigen Kurierdienste. Und da dort Geschwindigkeit kein Selbstzweck war, setzte sein Vater im Jahr 1973 einen gelben Porsche 911 Targa 2,4 S als schnellen



Kleiner Motor, großer Spaß: Obwohl zu seiner Zeit sehr erfolgreich, galt der 912 lange als 911-Notlösung. Reinhard Schülein schwört auf den Vierzylinder, seit er mit 18 seinen ersten 912 kaufte.



Dienstwagen ein, den auch sein Sohn steuern durfte. Das war Reinhard Schüleins erste Begegnung mit einem Targa.

1976 eröffnete Reinhard Schülein seine eigene Werkstatt. „Ich habe mich auf Porsche spezialisiert, Restaurationsarbeiten und Motor.“ Anfang der 80er-Jahre kamen eigene Umbauten ins Programm wie Flachbauversionen vom Porsche 930 Turbo. Auch ein T-Roof für den Targa bot er an, zusammen mit einem festen Verdeck. Ende der 80er bis Mitte der 90er-Jahre baute Schüleins Betrieb überwiegend Autotelefone ein. Danach verkaufte er das Unternehmen und übernahm den Vertrieb von Flugzeugen für einen großen italienischen Hersteller.

Auch im Motorsport war er aktiv. Mit einem Porsche 911 Coupé nahm er 1981 bis 1983 in der Gruppe 4 an einigen Läufen in der deutschen Rallyemeisterschaft teil. 1983 und 1984 war er bei nationalen Rallye-Wettbewerben mit einem Audi Quattro vertreten. Ein Höhepunkt war für ihn 1985 der Gewinn der Deutschen Rallyetrophäe, die er auf einem Porsche 911 Coupé vorzeitig für sich entschied.

2005 kehrte Reinhard Schülein zu seinen Wurzeln zurück. In den ehemaligen Hallen des Betriebes seines Vaters restauriert er nun überwiegend Porsche 911 Targa. Den ersten Wagen in der neuen alten Firma baute er 2005 für seine Frau Sibylle auf, einen blauen Porsche 911 2,4 Targa aus dem Jahr 1973. Der silberne 911 Targa 2,4 E auf diesen Seiten, ein seltener Vertreter der nur ein Jahr lang gebauten „Ölklappen“-Generation, ist ein Werk aus seinem Betrieb und ging jüngst an einen prominenten Neu-Besitzer.

Auf die Softwindow-Targas mit langem Radstand wurde Schülein durch einen Zufall aufmerksam. Im April 2004 entdeckte er in einer amerikanischen Zeitung einen Porsche 911 E Targa aus dem Modelljahr 1969. Der Motor lief nicht richtig, bei höherer Drehzahl fiel die Leistung ab, und der Vorbesitzer

hatte viel Geld für erfolglose Reparaturversuche ausgegeben. Dabei war es ein vergleichsweise harmloser und einfach zu behebender Schaden: Ein Relais an der mechanischen Einspritzpumpe streikte.

Was Schülein gleich auffiel: Der Wagen besaß eine feste Heckscheibe, die Zierleiste darauf lief aber nicht durchgehend bis auf den Targa-Bügel. Das Fahrzeug musste einst umgebaut worden sein. Eine Kontrolle des Targa-Bügels, an dem sich die Aufnahmen fanden für das Verdeck, zeigte: Vor ihm stand einer der seltenen Softwindow-Targa mit langem Radstand. Und dazu noch einer mit prominentem Erstbesitz: Paul Clemenceau, ein Enkel des französischen Premierministers Georges Clemenceau, hatte den Wagen während seiner Zeit bei der US-Armee als Militärattaché in Deutschland einst in Frankfurt gekauft.

Den Porsche 912 Targa kaufte Schülein gut zwei Jahre später, im Mai 2006. Das Fahrzeug hatte er schon länger im Auge, der Besitzer, ein Mitglied des Porsche Clubs of America, hatte es zum Verkauf ausgeschrieben. Dann verlor sich die Spur, bei einem Autohändler in San Francisco tauchte der Wagen wieder auf. Der Motor war mit anderen Kolben und Zylindern auf 1,75 Liter Hubraum gebracht worden, rollte auf Fuchsfelgen – und diente wohl einige Zeit als Behausung für Katzen.

Heute steht er wieder auf 5,5 x 15 Zoll-Stahlfelgen, hat einen Motor mit den originalen 1,6 Litern Hubraum und der Geruch von Katzen ist auch verschwunden – Schülein trennte dazu sogar viele Bleche heraus, nur um an die dahinter liegenden Hohlräume zu gelangen. Auch darüber hinaus war der 912er kein leichter Fall: „Das Auto hat Millionen von Rostpickeln gehabt“, erinnert er sich. Die Ursache: Bei einer Neulackierung war die Farbe auf den nicht trockenen Füller aufgetragen worden.“

Im Farbton „Hellelfenbein“, mit roter Lederausstattung, Stahlrädern und seinerzeit aufpreispflichtigem Fünfganggetriebe entspricht der 912 heute wieder seinem Auslieferungszustand.

Kaum ein Porsche-Liebhaber erkennt, um was für einen Exoten es sich dabei handelt. Ein kleiner Targa, viel seltener als der allseits abgöttisch verehrte 911 Carrera RS. Reinhard Schülein ist schon längst auf der nächsten, noch viel weniger Erfolg versprechenden Suche. „Ich suche meinen Rallye-Elfer aus dem Jahr 1985.“ Von dem hat er noch den Fahrzeugschein. Doch eine Spur, die zu dem Wagen führt, hat er noch nicht gefunden. ■

TEXT: TOBIAS KINDERMANN · FOTOS: ANDREAS BEYER

Kontakt:

Reinhard Schülein, Am Hasensprung 2
90766 Fürth, www.bavarianclassics911.com

PORSCHE 912 TARGA

Motor: luftgekühlter ohv-Boxermotor Typ 616/36; vierfach gelagerte Kurbelwelle
Zylinder: 4
Bohrung x Hub: 82,5 x 74,0 mm
Hubraum: 1582 cm ³
Leistung: 90 PS bei 5800/min
Drehmoment: 122 Nm bei 3500/min
Verdichtung: 9,3:1
Gemischaubereitung: zwei Doppel-Fallstromvergaser Typ Solex 40 PJJ
Kraftübertragung: Hinterradantrieb
Getriebe: Viergang Typ 902/0, Fünfgang Typ 902/1 a. W.
Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Fahrwerk: Einzelradaufhängung an Querlenkern, längs liegende Drehstabfedern (vorn), Schräglenker und quer liegende Drehstabfedern (hinten)
Bremsen: Scheibenbremsen rundum
Radstand: 2211 mm
L x B x H: 4163 x 1610 x 1320 mm
Reifen: 6,95 H 15
Leergewicht: 970 kg
Zuladung: 320 kg
Höchstgeschwindigkeit: 184 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: 13,1 s
Verbrauch: 13,5 l Super/100 km
Stückzahl: 2562
Bauzeit: 4/1965-7/1969

Dach-Gesellschaft: 911 und 912 Targa stehen für die Anfänge der „Sicherheits-Cabriolet“-Bewegung, die einer ganzen Fahrzeuggattung einen Namen gab.

