

Sicher schön

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

04/07/2014 Als die Gefahr bestand, dass Cabrios ohne Überrollschutz im US-Markt keine Zulassung mehr erhalten sollten, bewies Porsche Mut und Kreativität.

Als Porsche den 911 konzipierte stand außer Frage, dass es auch eine offene Variante des 356-Nachfolgers geben sollte. Immerhin lag zum Zeitpunkt der Entwicklung des 911 der Cabrio-Umsatzanteil bei rund 17 Prozent. Es gab jedoch Anzeichen, dass im für Porsche wichtigen USA-Markt Cabriolets ohne Überrollschutz keine Zulassung mehr erhalten würden.

Dies machte die Entwicklung eines vollkommen neuen Sicherheitskonzepts für Cabriolets nötig. Verschiedene Ideen für diese neuartige Konstruktion waren im Gespräch. Da jedoch die konkrete Planung eines Cabriolets erst Form annahm, als die Konstruktion des 901 Coupés bereits weit fortgeschritten war, war der Gestaltungsspielraum für ein versenkbares Dach stark eingeschränkt. Schlussendlich wurden drei Entwürfe weiterverfolgt: Ein konventionelles Cabriolet mit Vollverdeck, das nach dem Umlegen weitestgehend versenkbar sein sollte. Daneben ein Modell mit abnehmbarem

Verdeckbezug, die Verdeckstützen sollten umlegbar und vollständig versenkbar sein. Und ein Cabriolet mit feststehendem Hauptbügel, der das Verdeck in ein abnehmbares Vor- und Heckdach unterteilt.

Bei einer Vormodellbesichtigung Ende 1963 überzeugte das letztgenannte Konzept sowohl Ferry Porsche als auch seinen Sohn Ferdinand Alexander, der Vater des 911-Designs. Der Hauptgrund für diese Entscheidung war nun nicht mehr das drohende Cabrio-Verbot in den USA, sondern der Design-Aspekt. Der Überrollbügel war zu einem gestalterischen Element geworden, auf das Porsche nicht mehr verzichten wollte.

Der erste Targa wurde von den Kunden begeistert angenommen

1965 debütierte der erste 911 Targa auf der IAA. Benannt nach der legendären Targa Florio, die Porsche öfter gewonnen hat als jeder andere Wettbewerber. Die Markteinführung war 1967. Porsche hatte damit ein völlig neues Sportwagensegment geschaffen, das die Kunden begeistert annahmen.

Ab dem Modelljahr 1968 war anstatt der versenkbaren Kunststoff-Heckscheibe wahlweise eine feste, beheizbare Heckscheibe aus Glas bestellbar. Nötig wurde dies, da der Targa aufgrund von Sicherheitsbestimmungen in den USA dort sonst nur noch als reiner Zweisitzer zugelassen worden wäre. Die Version mit dem festen Glasdach wurde immer beliebter. Daher wurde sie ab dem Modelljahr 1969 Serie und im Unterschied zur Version mit faltbarer Kunststoffscheibe war das Heckdach nun nicht mehr versenkbar. Das Vordach konnte jedoch weiter hin entfernt werden. Immer mehr Käufer des 911 entschieden sich nun für den Targa und die Karosserievariante erreichte Anfang 1970 rund 40 Prozent des gesamten Porsche-Produktionsvolumens.

Der Targa blieb bei Porsche in dieser Art nicht lange allein. 1969 erlebte die Welt auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt die Premiere des VW-Porsche 914 – mit dem Targa-Bügel und wieder mit einem Mittelmotor-Konzept. Der 914 startete mit attraktivem Preis und wurde schnell zum Bestseller – aber schon 1975 war seine Zeit vorüber.

27 Jahre lang entwickelte Porsche dieses Dachkonzept von einer Elfer-Generation zur Nächsten weiter. Der Targa wurde eine feste Größe im Porsche-Portfolio, für den sich im Durchschnitt jeder zehnte 911-Käufer entschied.

Vom Quer- zum Längsbügel: Targa mit Glasdach

Mit dem 911 Targa des Typ 993 verabschiedete sich Porsche dann 1996 vom querverlaufenden Überrollbügel und führte ein neues Dachkonzept für den Targa ein. Anstatt eines einzelnen Überrollbügels verfügte er nun über zwei längs verlaufende Sicherheitsstrukturen, die von der Windschutzscheibe bis zum Heckteil reichten und im vorderen Teil zwei elektrisch bewegliche Glaselemente umrahmten. Sie sorgten für einen lichtdurchfluteten Innenraum bei geschlossenem Dach. In geöffnetem Zustand verschwand das Glaselement unter der Heckscheibe. Ein Windabweiser sorgte

für geräusch- und zugluftarmes Offenfahren.

Mit diesem innovativen Konzept wurden die Ziele einer mühelosen Dachbetätigung und einer besonders steifen Dachstruktur erfüllt. Beim Nachfolgemodell 2001 kam als Neuheit eine klappbare Heckscheibe hinzu. Bei geschlossenem Panoramadach konnte diese elektrisch entriegelt werden und so die Fondablage mühelos be- und entladen werden.

Der neue Targa: Charme des Urmodells mit Technik von heute

Vor wenigen Monaten stellte Porsche die jüngste und spektakulärste Version des 911 Targa vor: Er verbindet den extravaganten Charme des Ur-Modells mit dem Komfort von heute. Wie der legendäre Ur-Targa besitzt das neue Modell den charakteristischen breiten Bügel anstelle der B-Säulen, ein bewegliches Dachteil über den Vordersitzen und eine umlaufende Heckscheibe ohne C-Säule. Anders als bei den Klassikern wird beim neuen Targa das Dachsegment auf Knopfdruck geöffnet und geschlossen. Dabei lässt das vollautomatische Dachsystem das Verdeck-Element auf spektakuläre Weise hinter der Fondsitzanlage verschwinden. Das Dach lässt sich bei stehendem Fahrzeug über die Bedientasten in der Mittelkonsole in rund 19 Sekunden öffnen oder schließen.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/produkte/sicher-schoen-10308.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4c4cb31a-fdf8-40f7-96f2-de7a5b36f0ab.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart