Offen für Neues

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

15/04/2019 Im Grenzbereich zwischen Coupé und Cabriolet eroberte der 911 Targa Neuland – und begründete mit Sicherheit eine Legende.

Offen gestanden: War der weinrote 911 S, der 1968 als Dienstwagen von Ferdinand Piëch diente und anschließend Hans Mezger gehörte, seiner Zeit schon einen Schritt voraus, so gilt das für den irischgrünen Protagonisten dieser Geschichte erst recht – als erster jemals gebauter 911 S Targa hat er nicht nur eine gänzlich neue Karosserievariante begründet, sondern gleich den Namen einer ganzen Fahrzeuggattung geprägt. Und auch er besitzt einen prominenten Erstbesitzer: Der Vorserien-Prototyp wurde am 2. August 1966 auf Ferry Porsche zugelassen, den Chef höchstpersönlich. Dies macht das Unikat nochmals besonderer, einzigartiger und wertvoller.

Der Targa war eine ganz praktische Reaktion von Porsche auf eine Diskussion, die Anfang der 60er-Jahre auf dem für den jungen Sportwagenhersteller so wichtigen US-Markt tobte: Offene Automobile galten zwischen Detroit und Dallas plötzlich als gefährlich – es hieß, sie würden den Insassen bei einem

Unfall zu wenig Schutz bieten. Über der Zukunft des Cabriolets brauten sich dunkle Wolken zusammen. In Stuttgart-Zuffenhausen stieß diese Entwicklung natürlich auf geringe Begeisterung, schon der 356 hatte die Reise gen Übersee bevorzugt mit Stoffdach angetreten. Die Kunden in den Sonnenstaaten der USA wollten die Schwaben natürlich nicht verlieren. Auch der Vertrieb pochte mit Vehemenz auf eine offene Variante. Also musste etwas Neues her, eine smarte Lösung ganz im Stil des Hauses, die scheinbare Gegensätze überwand, optisch attraktiv, doch in der Form der Funktion folgend.

Einmal mehr lieferte der Motorsport die Inspiration: Längst war es unter rennfahrenden Kunden gang und gäbe, offene Sportwagen mit einem Überrollbügel zu versehen – der Kampf um Sekunden und Positionen kann ja auch in einem doppelten Toeloop enden, und dann möchte niemand seinen Kopf hinhalten. Wirklich schick sahen die entwickelten Konstruktionen allerdings nicht aus. Auch für Neunelf-Designer Ferdinand Alexander („Butzi") Porsche, der grundsätzlich einer Cabriolet-Version seines Schrägheck-Jahrhundertentwurfs wenig abgewinnen konnte, stand ein plumpes Rohrgestänge außer Frage. Aber der Bügel könnte ja auch eine schöne Form annehmen und aus Edelstahl sein, dadurch sportlich-elegant wirken und trotzdem eine massive Ausstrahlung besitzen. Die Grundidee für das „Sicherheits-Cabriolet" war geboren, nur von „Targa" war zu dieser Zeit noch keine Rede.

Die ersten Versuche im Sommer 1964 begannen vielversprechend. Der nun gut 20 Zentimeter breite Überrollbügel, das mit wenigen Handgriffen herausnehmbare Dachteil und das hintere Ministoffverdeck führten die Silhouette des Coupés fort, zugleich profitierte die Verwindungssteifigkeit der Karosserie. Die Henkel-Variante brachte weitere Vorteile mit sich, denn die chirurgischen Eingriffe an der Karosserie hielten sich in minimalinvasiven Grenzen: Motorhaube, Heckpartie und die hinteren Kotflügel zum Beispiel blieben unverändert, das freute auch die schwäbisch sparsamen Kassenwarte – angesichts der kostspieligen Entwicklung des 356-Nachfolgers war das Geld so kurz nach der Markteinführung des 911 noch knapp.

Als im September 1965 auf der IAA in Frankfurt der Vorhang für den neuen Hoffnungsträger fiel, hatte er auch die Taufe schon hinter sich: So, wie der ikonische Begriff „Carrera" auf die frühen Erfolge von Porsche bei der berühmten Carrera Panamericana in Mexiko hinwies, sollte auch der Name des Bügel-Elfers Motorsport-Assoziationen wecken. „Le Mans" oder „Monza" lag auf der Hand, beides war aber schon vergeben. Dafür hatten die Schwaben gerade zum vierten Mal in fünf Jahren ein verrücktes Langstreckenrennen auf Sizilien gewonnen, die Targa Florio. Kurzfristig stand „911 Flori" im Raum, bis Inland-Verkaufsleiter Harald Wagner die Suche eher beiläufig mit der Frage entschied: „Warum sagen wir eigentlich nicht nur ›Targa‹?" Dass der italienische Begriff auch noch „Schild" bedeutet, fiel – so will es die Legende – erst den Textern des Verkaufsprospekts auf. Wie auch immer: „Targa" ist längst so legendär und selbsterklärend wie „Tesa" und „Tempo", obwohl ausschließlich Modelle von Porsche diesen Namen tragen dürfen.

Zurück nach Stuttgart. Bis die ersten Kunden sich am Steuer eines 911 oder 912 die Sonne auf die Haarwurzeln scheinen lassen durften, sollte es noch dauern. Selbst der grüne Targa, den Ferry Porsche im August 1966 in Empfang nahm, entstammt der Vorserie und weist einige Details auf, die so nicht für

die Produktion übernommen wurden – so zum Beispiel die mit drei Schrauben befestigten Kunststoffleisten an der B-Säule, Zierbleche an den Türoberkanten im Bereich der Dreiecksfenster oder auch die schwarz hinterlegten Rundinstrumente, die erst 1968 in die sogenannte A-Serie einflossen. Sogar die Dachkonstruktion entspricht nicht vollständig der späteren Lösung. Hinzu kamen spezielle Velboursteppiche, etwas komfortablere Sitze mit Bezügen im Flechtnabenmuster und ein Sperrdifferenzial für die Hinterachse.

Großartiges Cabriovergnügen vermittelt aber bereits der Targa-Urahn. Doch es gab auch Besonderheiten, die seine Besitzer – Anfang 1967 begann die Auslieferung der Serienmodelle – mögen mussten, so zum Beispiel das enorme Getöse der Windgeräusche, die bei hohem Tempo den kernigen Sound des Boxer-Motors in den Schatten stellten. Auch das fummelige Faltfenster fand nicht viele Fans, zumal der Kunststoff die lästige Eigenschaft hatte, sich bei kalten Temperaturen zusammenzuziehen. Selbst Porsche empfahl, die hintere Abdeckung unterhalb von 15 Grad Celsius geschlossen zu halten. Andernfalls war es fraglich, ob sie auch wieder zuging. Deshalb stand nach nur wenigen Monaten auch eine Panoramascheibe mit beheizbarem Glas zur Auswahl, die das Lärmniveau etwas beruhigte, die Rundumsicht verbesserte und das Einbruchrisiko senkte. Sie löste schnell große Nachfrage aus. Mitte 1969 fiel das Softwindow endgültig aus dem Serienprogramm, war für kurze Zeit aber noch auf Wunsch erhältlich. Bestellt haben es nur wenige.

Fast zeitgleich trennten sich auch die Wege von Ferry Porsche und seinem irischgrünen 911 S Targa: Ein amerikanischer Luftfahrtingenieur erwarb das Einzelstück und blieb ihm in treuer Zuneigung verbunden – und zwar für die folgenden 45 Jahre. Erst an Weihnachten 2014 verkaufte er das patinierte Exemplar an den Porsche-Sammler Michael Heinemann, der es wieder zurück nach Deutschland brachte. „Mich fasziniert die Tatsache, dass sich der Wagen dank sachkundiger Pflege auch nach 300.000 Kilometern noch in einem tollen Zustand befindet “, so der Experte, der das Auto unlängst ans Porsche Museum ausgeliehen hat. „Das spricht ganz klar für die tolle Qualität der Marke."

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2019/historie/porsche-klassik-911-targa-begriff-ferry-porsche-16204.html

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