

Aus der Not wird eine Tugend: Fahrzeugkonzept Porsche Targa

05/06/2020 Die Erfindung einer neuen Fahrzeuggattung: Der Targa war eine Reaktion von Porsche auf eine Diskussion, die Anfang der 60er-Jahre auf dem wichtigen US-Markt geführt wurde.

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 nicht verlieren. 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 Salto enden. Wirklich schick sahen die entwickelten Konstruktionen allerdings nicht aus. Auch für 911-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.

Als sich im September 1965 auf der IAA in Frankfurt der Vorhang für den neuen Hoffnungsträger hob, hatte er die Taufe schon hinter sich: So, wie der ikonische Begriff „Carrera“ auf die frühen Erfolge von Porsche beim berühmten Rennen Carrera Panamericana in Mexiko hinwies, sollte auch der Name des Bügel-Elfers Motorsport-Assoziationen wecken. „Le Mans“ oder „Monza“ lagen auf der Hand, beides war aber schon vergeben.

Dafür hatten die Schwaben gerade zum vierten Mal in fünf Jahren ein berühmtes Langstreckenrennen auf Sizilien gewonnen, die Targa Florio. Kurzfristig stand „Targa Flori“ im Raum. Aber Inland-Verkaufsleiter Harald Wagner befürchtete die Abkürzung „Flori“ und entschied die Suche mit der Frage: „Warum sagen wir eigentlich nicht nur ‚Targa‘?“ Ein Gattungsname für Fahrzeuge mit herausnehmbarem Dachmittelteil war geboren.

Einer der spektakulärsten Rennkurse der Welt: die Targa

Die Targa Florio war ein Autorennen auf öffentlichen Bergstraßen durch das Madonie-Gebirge Siziliens.

Von 1906 bis 1977 donnerten bis zu 600 PS starke Rennwagen über enge Serpentinien und durch pittoreske Bergdörfer. Seit 1978 wird sie als Rallye fortgeführt. Der von Vincenzo Florio (siehe nächster Absatz) ersonnene ursprüngliche Kurs führte zunächst von Cefalù durch Cerda, Caltavuturo, Castellana, Petralia, Geraci und Castelbuono.

Doch mit „Big Circuit“, Medium Circuit“, „Small Circuit“ und „Sicilian Lap“ etablierten sich im Laufe der Jahre alternative Streckenführungen. Der „Big Circuit“ beispielsweise war 148 Kilometer lang und mit einer Höhendifferenz von über 1.000 Metern eine besondere Herausforderung für Mensch und Maschine.

Zwischen 1956 und 1973 gewann Porsche die Targa Florio elf Mal. Das Straßenrennen brachte Porsche den ersten Sieg in einem Marken-Weltmeisterschaftslauf: Umberto Maglioli gewann 1956 mit einem Porsche 550 A Spyder bei brütender Hitze, nur elf Tage nach dem Renndebüt des Modells beim 1.000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring. Mehr zur Geschichte von Porsche bei der Targa Florio hier.

Der Preis als Namensgeber: Targa heißt Schild

Die Familie Florio brachte es mit Marsala-Wein, Chemie, Thunfisch-Verarbeitung und Schifffahrt zu enormem Reichtum. Gründerenkel Vincenzo (1888 – 1958) musste die Führung der Firma aber seinem Bruder Ignazio überlassen. Zum Trost schenkte der ihm das erste Auto Siziliens, bei einem Vergleich erwies sich aber ein Pferd als schneller. Ab 1906 organisierte Vincenzo ein Rennen im bergigen Hinterland Palermos, um so den Staat zum Bau von Straßen und Tankstellen anzuregen. Als Preis stiftete er ein silbernes Schild (Italienisch: „Targa“).

Dieser Beitrag wurde vor dem Start des Porsche Newsroom Schweiz in Deutschland erstellt. Die genannten Verbrauchs- und Emissionsangaben richten sich daher nach dem Prüfverfahren NEFZ und wurden unverändert übernommen. Alle in der Schweiz gültigen Angaben nach WLTP-Messzyklus sind unter www.porsche.ch verfügbar.

**MEDIA
ENQUIRIES**



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Link Collection

Link to this article

https://newsroom.porsche.com/de_CH/2020/produkte/porsche-exclusive-manufaktur-911-targa-heritage-design-edition-992-eighth-generation-fahrzeugkonzept-21108.html

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/f4b1b372-9315-483b-9998-ce3edd21cb8c.zip>