

45 JAHRE PORSCHE 924 TURBO TARGA (STUDIE)



→ Fakten

*Die Kombination der ikonischen Porsche-Namen „Targa“ und „Turbo“ gab es in der Serie nur beim 911 Turbo Targa der G-Serie

*Mit Blick auf den 912 Targa und den als Targa konzipierten 914 hätte ein ebenfalls vierzylindriger 924 Targa als Nachfolger durchaus Sinn gemacht ...

*Der 924 Turbo (170 PS, 225 km/h schnell) stellte mit Beginn des Modelljahres 1979 das Bindeglied zwischen der 125 PS starken 924-Basis und dem 911 SC mit 180 PS dar



→ Favoriten

TOP 1

Der **924 TURBO** gab sich mit prägnanten Details sofort als Topmodell der 924-Reihe zu erkennen: Mit den zusätzlichen NACA-Atemlöchern in der Motorhaube, dem schwarzen umlaufenden Heckspoiler aus Polyurethan, den 15 Zoll großen Fünfloch-Leichtmetallrädern im Speichen-Design sowie einer leistungsfähigeren Bremsanlage. Darüber hinaus führen die ersten 924 Turbo mit schwarz eloxierten Zierleisten an den Fenstern sowie wahlweise Zweifarben-Lackierung oder Sitzen mit Mittelstreifen in Schottenkaro-Stoff vor. So mancher mag das markante Design möglicherweise als „overstyled“ betrachtet haben, für Fans schneller Sportwagen war es jedoch nichts anderes als der Ausdruck feinsten Technik in einem ganz besonderen Automobil.

TOP 2

Die **ENTWICKLUNG** des 1979 als Studie vorgestellten 924 Targa startete am 1. Mai 1977 – mit der Entwicklungsnummer 941 (Linkslenker) bzw. 942 (Rechtslenker). Geplant waren Varianten mit dem Saug- und dem Turbo-Motor. Bei der Umsetzung des Targa-Konzepts mit manuell herausnehmbarem Dachteil standen mehrere Alternativen zur Auswahl: Ein Coupé mit großer gläserner Heckklappe ebenso wie eine eigenständige Stufenheck-Version. Selbstverständlich war auch die vom Porsche 911 bereits bekannte Umsetzung mit einem Überrollbügel ein Thema. Eine „Idee aus der Zukunft“ (siehe 911 Targa der Baureihe 993) war hingegen das gläserne Dach, das sich über die Heckscheibe schiebt. Der Projektabschluss erfolgte schließlich mit dem Entwicklungsende am 29. Februar 1980: Neben den als zu hoch eingeschätzten Entwicklungs- und Werkzeugkosten konnte auch die Karosseriesteifigkeit nicht überzeugen. Hinzu kam, dass der 944 kurz vor seiner Markteinführung stand und eine Cabrio-Version vom Newcomer als bessere Option erschien.



TOP 3

Die Basis für die **STUDIE** des 924 Targa stellte eine weiße Turbo-Variante aus dem Modelljahr 1979 dar. Inklusiv den auffälligen Schottenkaro-Mittelbahnen auf den Sitzen. Der Prototyp wirkt auch heute noch serienreif, zumal die Dachlinie über die bekannte 924-Form mit der großen Glaskuppel verfügt. So trägt denn auch die Oberseite des Bügels – die über rund ein Drittel der Dachoberseite verläuft – den gleichen Kunststoff wie das Targa-Dach. Im Vergleich zum 911 Targa verblasst der 924 keineswegs, sondern fährt (beinahe) ebenso stimmig vor. Beim Einzelstück des 924 Turbo Targa aus dem Fundus des Porsche Museums liegt der Spezialschlüssel zum Ver- und Entriegeln des Dachs übrigens noch im Handschuhfach ...

→ **Fazit**

Geht der nicht in Serie gegangene 924 (Turbo) Targa als „Verlust“ in die Markenhistorie von Porsche ein? Als Fan der Zuffenhausener bin ich bei dieser Frage etwas hin- und hergerissen: JA, denn die Studie macht einen hervorragenden Eindruck und scheint so, als ob ihre Fertigung ohne größeren Aufwand problemlos hätte starten können. NEIN, wenn stattdessen das noch attraktivere 944 Cabrio nicht gebaut worden wäre. Hätten Targa und Cabrio möglicherweise „nebeneinander“ beim 924/944 Sinn gemacht, zumal es auch den 911 in beiden Karosserievarianten gab? Eher nicht, weil der Markt für zwei offene Varianten bei den Porsche-Einstiegsmodellen einfach nicht groß genug war. Daher dürfte Porsche die richtige Entscheidung getroffen haben, auf den 924 Targa zu verzichten und das 944 Cabrio zu produzieren. Und dennoch wäre der Targa eine Aufwertung der Transaxle-Baureihe gewesen. Ich hätte mich jedenfalls über einen 924 (Turbo) Targa in Serie gefreut ...



(Alle Bilder: Porsche)