

60 JAHRE PORSCHE 911 TARGA



→ Fakten

- *Feierte seine Premiere 1965 in Frankfurt auf der IAA
- *Ab dem Modelljahr 1967 war auch der 912 als Targa erhältlich
- *Namensgeber war das legendäre Straßenrennen „Targa Florio“ auf Sizilien
- *Entwickelte sich innerhalb der 911-Familie zu einer eigenen Modelllinie



→ Favoriten

TOP 1

Mitte der 1960er-Jahre zeichneten sich in den USA – seit jeher ein wichtiger Markt für Porsche – strengere Vorschriften für offene Fahrzeuge ab. Damals konnten die Zuffenhausener schnell eine **LÖSUNG** anbieten – ein Sicherheitscabriolet mit festem Überrollbügel. Denn schon während der Entwicklung des 901 – dem späteren 911 – plante Porsche über das Coupé hinaus ebenfalls eine offene Variante. In die Diskussionen eingebunden waren übrigens auch das Karosseriewerk Reutter und Karmann. Neben dem Targa-Konzept standen alternativ ein klassisches Stoffverdeck sowie eine Roadster-Version mit reduziertem Gestänge im Raum. Die Entscheidung fiel für die technisch überzeugendste Lösung – den Targa.

TOP 2

Das **KONZEPT** des Targa war denkbar simpel: Ein herausnehmbares Dachteil über den Vordersitzen und der Kunststoff-Heckscheibe ließ sich per Reißverschluss lösen und herunterklappen. Abhängig davon, ob das Dach abgenommen oder aufgesetzt, die Heckscheibe geöffnet oder geschlossen war, ermöglichte das Konzept vier Optionen zur Nutzung. Damit wurde der Targa zum sichtbaren Synonym für die Verbindung von Funktion und Form – und zu einem Markenzeichen von Porsche. Zumal der Stahlbügel unter der gebürsteten Edelstahlverkleidung strukturelle Sicherheit bot ohne den „Open-Air-Genuss“ zu reduzieren. Selbstverständlich ist die smarte Lösung auch in der Werbung aufgegriffen worden: „Jetzt gibt es ein Automobil, das die Freiheit des Cabriolets mit der Sicherheit eines Coupés vereint.“

TOP 3

Das erfolgreiche **TARGA**-Konzept nutzte Porsche auch bei anderen Modellen wie dem Carrera GT oder dem 914. Und natürlich gab es eine Targa-Variante ebenfalls bei jeder 911-Generation. Beim 993 änderte sich das Targa-Prinzip jedoch, denn diese Baureihe fuhr mit einem dem Coupé ähnelnden Glasdach mit längsverlaufenden Trägern vor. Targa-Sonderwege beschritt Porsche außerdem beim 996 und 997. Erst der 991 kehrte 2014 „back to the roots“ mit einem Targa-Bügel. Die rundum laufende Heckscheibe ohne C-Säule und der Überrollbügel griffen das ursprüngliche Konzept von 1965 auf und begeisterten die „Hardcore“-Targa-Fans. Das vollständig elektrische Dachsystem arbeitet im 991 wie folgt: Die Glasscheibe und der Bügel öffnen und schließen per Knopfdruck, wodurch das Softtop hinter den Fondsitzen verschwinden kann.



→ Fazit

Oberflächlich betrachtet ist der Targa „nur“ ein Mischling aus Coupé und Cabrio, bei dem man geneigt ist zu sagen, „dann nehme ich lieber gleich ein Original“: Entweder das Coupé, wenn „Oben-ohne-fahren“ untergeordnete Priorität hat. Oder das Cabrio beim Wunsch nach Frischluft pur. Blickt man aber auf den Targa als das Beste aus zwei (Traum-)Welten, dann ist die Kombination aus Coupé UND Cabrio das absolute – und noch dazu mit Bügel genial umgesetzte – Nonplusultra innerhalb der 911-Familie. Ich habe dies (erst) mit der Einführung der Generation 991 für mich komplett realisiert – seitdem steht der Targa auf meiner 911-Wunschliste ganz oben. Schade, dass es den Turbo nur in der Baureihe 930 als Targa gab. Ein Blick zurück lohnt sich aber auch auf die bügellosen Targas der Generationen 993, 996 und 997. Wer sich nicht mit ihnen anzufreunden vermag, kann sie als überflüssig und verspielt bezeichnen. Unabhängig davon beeindruckt das in diese Lösungen investierte „Hirnschmalz“ jedoch trotzdem bis heute. Zu meiner ganz persönlichen Wahrheit gehört aber auch, dass der 911 Targa ohne Bügel kein „richtiger“ Targa ist!



(Alle Bilder: Porsche)