
Im Rückspiegel: Der Targa hätte eigentlich Porsche Florio heißen sollen

Im September 1965 stellt Porsche auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt den 911 Targa vor, das erste Sicherheitscabriolet der Welt mit feststehendem Überrollbügel. Ein herausnehmbares Faltdach und eine herunterklappbare Kunststoffscheibe im Heck ermöglichen Frischluftvergnügen in einer Vielfalt, wie es bei offenen Fahrzeugen bisher nicht anzutreffen war: komplett geschlossen, völlig offen oder jeweils nur mit herausgenommenem Dachmittelstück oder heruntergeklappter Heckscheibe. Das Targa-Konzept begleitet fortan nicht nur alle Elfer-Generationen, sondern später auch weitere Fahrzeuge wie den 914 oder den Carrera GT.

Die Targa Florio als Namensgeber

Porsche reagiert mit dem neuen Konzept auf gestiegene Sicherheitsbedürfnisse bei offenen Fahrzeugen auf dem amerikanischen Markt und tritt so Bestrebungen entgegen, Cabriolets in den USA zu verbieten. Bei der Suche nach einer Modellbezeichnung wird nach Rennstrecken gesucht, auf denen Porsche besonders erfolgreich ist und nimmt die „Targa Florio“ in den Blick, das Straßenrennen auf Sizilien, bei dem Porsche seit Mitte der 1950er-Jahre große Motorsport-Erfolge feiert.

Kurzfristig steht der Name „911 Florio“ im Raum, bis Inland-Verkaufsleiter Harald Wagner die Suche eher beiläufig mit der Frage entscheidet: „Warum sagen wir eigentlich nicht nur Targa?“ Dass der italienische Begriff auch noch „Schild“ bedeutet, fällt – so sagt es die Legende – erst den Textern des Verkaufsprospekts auf. Im August 1965 meldet Porsche das Targa-Konzept zum Patent an und ab Herbst 1966 ergänzt der Targa beim 911, 911 S und 912 das bisherige Coupé und findet großen Anklang. Der breite Überrollbügel wird nicht als störend, sondern als wertig empfunden. So bleibt dem Porsche der Spott erspart, der in derselben Zeit das Golf Cabriolet traf, den alle Welt des Bügels wegen als „Erdbeerkorbchen“ bezeichnete.

Targa-Vielfalt bei den Modellen der G-Serie

Auch bei der zweiten Generation des 911, den von Spätsommer 1973 an gebauten Modellen der G-Serie, bleibt der Targa ein fester Bestandteil des Lieferprogramms. Erstmals ist die Karosserie des 911 nachhaltig modifiziert worden und verfügt nun, einer neuen Gesetzgebung in den USA entsprechend, über neue, kastenförmige Stoßfänger mit schwarzen Faltenbälgen an der Seite. Sie sind in der Lage, Stöße bis zu einer Geschwindigkeit von 8 km/h ohne Beschädigungen an der Karosserie aufzunehmen. An der technischen Konzeption des Targa-Dachs ändert sich nichts, wohl aber am optischen Erscheinungsbild, denn den vormals in langlebigem, gebürstetem Edelstahl gehaltenen Targa-Bügel gibt es nun auch in Schwarz. Auch als im Januar 1983 mit dem 911 SC Cabriolet erstmals wieder ein vollständig offen zu fahrender Porsche im Programm ist, bleibt der Targa weiterhin eine feste Größe.

Typ 964: Der klassische Bügel bleibt

Bereits im Herbst 1988 stellt Porsche mit dem 911 Carrera 4 Typ 964 den ersten allradgetriebenen 911 vor und damit die dritte Generation der Sportwagen-Ikone aus Zuffenhausen. Porsche hält an der klassischen Karosserieform des 911 fest, doch darunter sind rund 85 Prozent aller Teile neu. Bereits im Jahr darauf steht mit dem 911 Carrera 2 nicht nur eine Variante mit klassischem Heckantrieb zur Verfügung. Es sind nun

auch alle drei Karosserievarianten verfügbar: Coupé, Cabriolet und Targa. Nach wie vor verfügen der bis 1993 gebaute 911 Carrera 2 Targa und 911 Carrera 4 Targa über den klassischen Targa-Bügel und das herausnehmbare Dachmittelstück. Innerhalb der ersten drei 911-Generationen werden 87.663 Targa-Modelle gebaut.

Die Abkehr vom Bügel

Neben einer umfassenden Weiterentwicklung von Motor und Fahrwerk setzt die Generation 993 das Thema Targa in einer völlig neuen Weise und ohne den Targa-Bügel um. Innerhalb einer jetzt längs verlaufenden Sicherheitsstruktur befindet sich ein Dach aus getöntem Wärmeschutzglas, das vom vorderen Scheibenrahmen bis zum Heckteil reicht. Aufgeteilt in elektrisch bewegliche Segmente, öffnet es auf Knopfdruck stufenlos und zieht sich wie ein überbreites Schiebedach hinter die Heckscheibe zurück. Reduzierte Windgeräusche in geschlossenem Zustand bei dennoch sonnendurchflutetem Innenraum sind wesentliche Vorteile der neuen Lösung. Weiterhin charakteristisch für diesen Targa: die spitz zulaufenden Heckfenster. Das neue Targa-Konzept der Baureihe 993 verbindet erstmals offenen Fahrgenuss mit dem 911, ohne die klassische Dachlinie des Coupés zu verändern.

911 Targa Typ 996 – mit Heckklappe

Mit dem 911 Carrera Typ 996 präsentierte Porsche 1997 die fünfte Generation des 911, die völlig neu konstruiert ist und erstmals auf wassergekühlte Sechszylinder-Boxermotoren setzt. Von Dezember 2001 an steht neben Coupé und Cabriolet auch der Targa zur Verfügung. Wie der Vorgänger besitzt der 911 Targa ein elektrisch betätigtes Glasdach, jetzt mit einer Fläche von mehr als 1,5 Quadratmetern. Mehr Glasfläche hat es bei einem Porsche 911 bisher nicht gegeben. Als erster Elfer bietet der Targa zudem eine Heckscheibe zum Aufklappen. Die Fond-Gepäckablage mit bis zu 230 Liter Stau-Volumen erhält damit einen bequemen Zugang, um Koffer, Taschen oder anderes Reisegepäck einladen zu können.

911 Targa 4/4S Typ 997 – erstmals zwei Varianten

Im September 2006 folgt der 911 Targa der mittlerweile sechsten Elfer-Generation Typ 997. Prinzipiell übernimmt er die Konstruktion des Targa-Dachs mit zusätzlicher Heckklappe vom Vorgänger. Der Einsatz von Spezialglas ermöglicht jedoch eine Gewichtsreduzierung um 1,9 Kilogramm. Als besonderer Blickfang dienen zwei hochglanzpolierte Aluminiumleisten an den seitlichen Dachkanten. Außerdem gibt es den 911 Targa jetzt nur in den beiden allradangetriebenen Varianten – als 911 Targa 4 und 911 Targa 4S.

911 Targa Typ 991 – Die Rückkehr des Bügels

Im September 2011 stellt Porsche die siebte und komplett neu konstruierte Generation des 911 vor. Auf die Karosserievarianten Coupé und Cabriolet folgt erst im Januar 2014 der 911 Targa. Erstmals gelingt es, die klassische Targa-Idee mit modernstem Dachkomfort zu verbinden. 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 jedoch auf Knopfdruck geöffnet und geschlossen. Dabei lässt das vollautomatische Dachsystem das Verdeckelement hinter der Fondsitzeanlage verschwinden.

Weltpremiere im Web-TV

Porsche präsentiert der Weltöffentlichkeit den neuen 911 Targa erstmals im eigenen Web-

TV-Format. Unter www.911-magazin.porsche.com/de informieren der Leiter der Baureihen 911 und 718, Dr. Frank-Steffen Walliser, gemeinsam mit den Porsche Markenbotschaftern Maria Sharapova und Jörg Bergmeister über den neuen Sportwagen. Ein zweiter Beitrag gibt einen Rückblick auf die Porsche-Historie. Mit diesem Angebot reagiert der Sportwagenhersteller auf das Corona-bedingte weltweite Veranstaltungsverbot. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Porsche 911 2,7 Targa (1974).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera 4 3,6 Cabriolet (vorn), 911 Carrera 4 3,6 Targa und 911 Carrera 4 3,5 Coupé, alle Jahrgang 1990.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera 2 Targa (1990).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



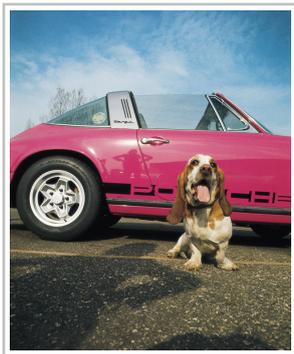
Porsche 911 Carrera 2 Targa (1989).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 S 2,7 Targa (1976).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



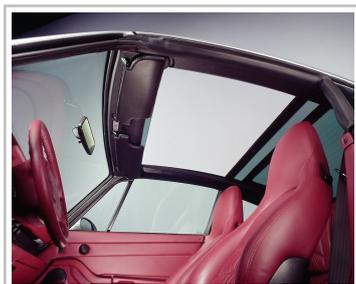
Porsche 911 Targa (2014).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Carrera 2 Targa, 1990.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa (1999).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa (2014).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa (2014).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



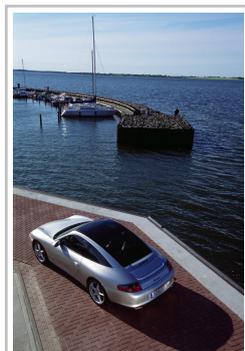
Porsche 911 Targa 4S (2009).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa 4S (2009).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa 3,6 (2002).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa 3,6 (2002).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa (2002).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche