

Historie

Vom 356 „Nr.1“ Roadster zum 911 Cabriolet

Bereits der erste Porsche-Sportwagen von 1948, der 356 "Nr. 1" Roadster, verfügte über ein Notverdeck. Bis zur Vorstellung der ersten 911-Generation anlässlich der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt im Jahr 1963 zählen offene Varianten des Porsche 356 zu den beliebten Modellen im Portfolio. Bei der Entwicklung des Ur-Elfers aber konzentriert sich das Team zunächst auf das Coupé. Erste Entwürfe von Chefdesigner Ferdinand Alexander Porsche für eine offene Variante zeigen allerdings schon herausnehmbare Dachteile wie sie weiterentwickelt beim 911 Targa zum Einsatz kommen. Diese auch "Sicherheits-Cabriolet" genannte 911-Version debütiert 1965 ebenfalls in Frankfurt auf der IAA mit einem gut 20 Zentimeter breiten Überrollbügel, herausnehmbarem Dachteil und hinterem Stoffverdeck. Es wird Softwindow genannt. Wenig später folgt eine Panorama-Heckscheibe mit beheizbarem Glas. Der Name der offenen Variante – „Targa“ – leitet sich von dem zuvor fünf Mal gewonnenen Langstreckenrennen Targa Florio auf Sizilien ab. Die Auslieferung an die Kunden erfolgt ab Januar 1967. Bis zur ersten Präsentation einer 911 Cabriolet-Studie vergehen weitere 14 Jahre. Erst 1981 zeigt Porsche abermals auf der IAA einen Cabrio-Prototypen, der zusätzlich mit Allradantrieb und einer breiten Turbo-Karosserie ausgestattet ist. Im März 1982 debütiert schließlich die Serienversion auf dem Genfer Automobilsalon, das 911 SC Cabriolet.

Das erste Cabriolet mit Flächenspiegeltechnik

Bereits diese erste Cabriolet-Variante des 911 überzeugt mit einer besonderen Dachkonstruktion, die selbst bei Höchstgeschwindigkeit – damals immerhin 245 km/h – im geschlossenen Zustand nicht die Form verliert. Die neue Dreispiegeltechnik setzt nicht auf einzelne schmale Stahlbögen als Struktur unter der Stoffhaut sondern auf flächige Elemente aus Stahlblech, die 50 Prozent der Dachfläche abdecken. Trotzdem lässt sich das Verdeck hinter den beiden Rücksitzen zusammenfallen. Ein Nebeneffekt der flächigen Stahl-Elemente: Sie bilden einen nachhaltigen Überschlagschutz bei geschlossenen Verdeck. Umfangreiche Versteifungen in der Bodengruppe des 911 erhalten zudem die Gesamtsteifigkeit des Sportwagens. Ab dem Modelljahr 1983, also ab August 1982 steht das 911 SC Cabriolet mit 204 PS beim Händler, zunächst noch mit einem rein manuell zu betätigenden Verdeck. Der Grundpreis beträgt 64.500 D-Mark, rund 5.000 DM mehr als für einen 911 SC Targa.

Eine große Herausforderung ist die Weiterentwicklung hin zu einer Verdeckbetätigung per Elektroantrieb, lieferbar ab Modelljahr 1987. Die Dachverschlüsse werden an die elektrische Betätigung angepasst, zwei Elektromotoren finden in einer Mulde hinter den Rücksitzlehnen Platz, die Kraftübertragung erfolgt über zwei flexible Wellen auf Umlenkgetriebe am Verdeckgestell. Per Taste im Innenraum steuert der Fahrer den E-Antrieb, eine Kontrollleuchte im Instrumentenbrett signalisiert das Ende des jeweiligen Vorgangs. Dabei müssen die beiden E-Motoren 13 bewegliche Spiegel sowie den Dachrahmen und Steuerhebel mit 22 Gelenkpunkten am Verdeck und der Karosserie in Bewegung setzen. Dies alles geschieht mikroprozessorgesteuert. Der Aufpreis für die elektrische Betätigung beträgt entsprechend 4.000 DM, nur beim 911 Turbo Cabriolet gehört sie zum Serienumfang.