

Storia

Dalla 356 "N° 1" Roadster alla 911 Cabriolet

Già al prima vettura sportiva Porsche del 1948, la 356 "N° 1" Roadster, aveva una capote d'emergenza. Fino alla presentazione della prima generazione della 911 al Salone Internazionale dell'Automobile (IAA) di Francoforte nel 1963, le varianti aperte della 356 sono tra i modelli più popolari della gamma. Nello sviluppo della prima 911, il team si è concentrato dapprima sulla Coupé. Le prime bozze del capo designer Ferdinand Alexander Porsche per una variante aperta, tuttavia, mostrano parti del tetto rimovibili, come poi verranno riprese nella 911 Targa. Questa 911, nota anche come versione "Cabriolet sicura", debutta nel 1965 sempre all'IAA di Francoforte con un rollbar largo ben 20 centimetri, tetto rimovibile e capote in stoffa posteriore. Viene chiamata softwindow. Poco più tardi segue un lunotto panoramico con vetro riscaldato. Il nome della variante aperta – "Targa" – deriva dalla Targa Florio che si disputa in Sicilia e vinta per cinque volte. Ai clienti viene consegnata a partire da gennaio 1967. Passano altri 14 anni prima della presentazione dello studio di una 911 Cabriolet. Solo all'IAA del 1981 Porsche presenta di nuovo un prototipo Cabrio, dotato anche di trazione integrale e una carrozzeria allargata per la versione turbo. Nel marzo del 1982, al Salone di Ginevra, debutta finalmente la versione di serie, la 911 SC Cabriolet.

La prima Cabriolet con centine di supporto superficiale

Già questa prima variante Cabriolet della 911 convince grazie a una struttura del tetto particolare che, da chiusa, non perde la sua forma neanche alla massima velocità – a quei tempi pur sempre di 245 km/h. Come struttura al di sotto della stoffa, la nuova tripla centina non è costituita da singoli archi di acciaio sottili ma da elementi piani in lamiera di acciaio, che coprono il 50% della superficie del tetto. Tuttavia, la capote si lascia ripiegare dietro ai due sedili posteriori. Un effetto collaterale degli elementi in acciaio piani: formano una protezione antiribaltamento permanente a capote chiusa. Rinforzi estesi nel pianale della 911 conferiscono inoltre la rigidità complessiva a questa vettura sportiva. A partire dall'anno modello 1983, quindi dall'agosto del 1982, la 911 SC Cabriolet da 204 CV è disponibile presso i concessionari, tuttavia ancora con una capote ad azionamento puramente manuale. Il prezzo base è di 64.500 marchi tedeschi, circa 5.000 DM in più rispetto a una 911 SC Targa.

Una grande conquista è avvenuta con l'ulteriore sviluppo di un azionamento elettrico della capote, in consegna dall'anno modello 1987. Le chiusure del tetto vengono adattate all'azionamento elettrico, due motorini elettrici trovano posto in una cavità dietro agli schienali dei sedili posteriori, il movimento alla scatola rinvio sull'intelaiatura della capote viene trasmesso da due alberini flessibili. Il conducente controlla l'azionamento elettrico tramite un tasto all'interno dell'abitacolo, una spia di controllo nel cruscotto segnala la fine del rispettivo processo di apertura o chiusura. Per farlo, i due motorini elettrici devono mettere in movimento 13 centine mobili nonché il telaio del tetto e la leva di comando con 22 punti di articolazione su capote e carrozzeria. Tutto ciò avviene controllato da un microprocessore. Il sovrapprezzo per l'azionamento elettrico è di 4.000 DM, solo per la 911 Turbo Cabriolet fa parte dell'allestimento di serie.