

ヒストリー

356 “ No. 1 ” ロードスターから911カブリオレまで

1948年に登場したポルシェ初のスポーツカー、356 “ No. 1 ” ロードスターは、すでに非常用のコンバーチブルトップを備えていました。1963年にフランクフルトで開催された国際モーターショー（IAA）での初代911の発表まで、ポルシェ356のオープントップモデルはモデルレンジの中で人気を博していました。しかし、オリジナルの911を開発するとき、チームは最初にクーペに集中しました。チーフデザイナーのフェルディナンド・アレクサンダー・ポルシェによるオープントップモデルの初期のドラフトデザインには、その後改良が加えられて911タルガで使用されたような取り外し可能なルーフセクションがすでに描かれていました。この911の派生モデルは「セーフティカブリオレ」とも呼ばれ、1965年にフランクフルトのIAAで発売されました。このモデルは幅20センチのロールオーバーバーや取り外し可能なルーフセクション、リアファブリックトップを備えていました。これはソフトウィンドウとして知られています。そのすぐあとには、熱に強いガラスを採用したパノラマリアウィンドウが続きました。オープントップの派生モデルである「タルガ」の名前は、ポルシェがすでに5回優勝している、シチリアで行われるタルガ・フローリオ耐久レースに由来しています。顧客への納車は1967年1月以降に行われました。さらに14年が経過し、911カブリオレのスタディモデルが初めて発表されました。ポルシェは1981年によくカブリオレのプロトタイプをIAAで発表しました。これはさらに4輪駆動とワイドなターボボディを備えていました。1982年3月、市販モデルがついに911 SCカブリオレとしてジュネーブモーターショーでデビューを果たしました。

パネルボウ技術を採用した初のカブリオレ

911のこの最初のカブリオレバージョンは、245km/hという最高速度でトップを閉じていてもその形状が変形することのない、特別なルーフ構造で人々を驚嘆させました。新しいスリーボウ技術は、ファブリックの表皮の下の構造として個々の狭いスチール製ボウではなく、ルーフ部分の50パーセントをカバーするパネルタイプのエレメントをベースとしていました。それにもかかわらず、2つの後部座席の後ろでコンバーチブルトップを折りたたむことはまだ可能でした。スチール製パネルエレメントの二次的効果は、ルーフが閉じられたときに堅固なロールオーバープロテクションの機能を提供したことにあります。911のフロアアセンブリの大幅な補強により、このスポーツカーの全体的な剛性がさらに向上しました。1982年8月以降に発表された1983年モデルから、当初は手動で操作するコンバーチブルトップを備えた、最高出力204PSを発生する911 SCカブリオレがディーラーで販売されました。基本価格は64,500ドイツマルクで、911 SCタルガよりも約5,000マルク高くなっていました。

電動式コンバーチブルトップ機構へのさらなる改良は大きな挑戦で、1987年モデルから装備されるようになりました。ルーフクローザー機構は電動式に改良され、2基の電気モーターはリアシートのバックレスト後部のくぼみに設置され、ルーフフレーム上のディフレクションギアへの2本のフレキシブルシャフトを介して動力が伝達されました。ドライバーはコックピットのスイッチで電気駆動装置を操作し、ダッシュボードの表示ランプが開閉の終了を知らせました。2つの電気モーターは、13個のボウとルーフフレーム、さらにはルーフとフレームに22の関節点を持つコントロールレバーを動かす必要がありました。これはすべてマイクロプロセッサによる制御でした。そのため、電動システムの追加費用は4,000マルクかかりました。これは911ターボカブリオレのみに標準装備されていました。

仕様は国によって異なることがあります。