

История

От 356 «№ 1» Roadster до 911 Cabriolet

Уже первый спортивный автомобиль Porsche 1948 года - 356 «№1» Roadster - был оснащен складным верхом. До презентации первого поколения 911 на Международном автомобильном салоне (IAA) во Франкфурте в 1963 году открытые варианты Porsche 356 были наиболее популярными моделями в модельной палитре компании. Однако при разработке первого «девятьсот одиннадцатого» команда Porsche сконцентрировалась в первую очередь на купе. На первых набросках, сделанных главным дизайнером Фердинандом Александром Порше для открытого варианта кузова, уже видны съемные элементы крыши, которые в усовершенствованном виде были использованы в 911 Targa. Эта версия «девятьсот одиннадцатого», которую называли также «безопасный кабриолет», дебютировала в 1965 году на франкфуртском автосалоне IAA и была оснащена широкой (20 сантиметров) дугой безопасности, съемным элементом крыши и матерчатым складным верхом в задней части, получившим название Softwindow из-за гибкого пластикового окна. Чуть позже последовало панорамное заднее стекло с обогревом. Наименование открытого варианта – Targa – произошло от названия марафонской гонки Targa Florio на Сицилии, в которой автомобили Porsche на тот момент уже пять раз одерживали победу. Поставки автомобиля клиентам начались с января 1967 года. До презентации первой концептуальной модели 911 прошло еще 14 лет. Лишь в 1981 году компания Porsche, опять-таки на IAA, представила прототип кабриолета, который был дополнительно оснащен полным приводом и широким кузовом от Turbo. И, наконец, в марте 1982 года на Женевском автосалоне дебютировала серийная версия, 911 SC Cabriolet.

Первый кабриолет с плоскими дугами

Уже этот первый вариант 911 в кузове кабриолет впечатлял особой конструкцией крыши, которая даже при максимальной скорости – а она составляла тогда 245 км/ч – не терял своей формы в закрытом состоянии. Это обеспечивала новая конструкция с тремя дугами. Вместо отдельных узких стальных дуг, служащих поддерживающим каркасом для матерчатого тента, дуги были выполнены в виде плоских элементов из листовой стали, которые занимали 50 процентов всей площади крыши. Несмотря на это, крыша складывалась и убиралась за задние сиденья. Сопутствующий эффект от использования плоских стальных элементов: они образовывали прочную защиту при опрокидывании при поднятом верхе. Кроме того, многочисленные элементы усиления в основании кузова 911 придавали ему общую жесткость. Начиная с модельного года 1983, то есть с августа 1982, 911 SC Cabriolet мощностью 204 л.с. поступил в дилерские центры, первое время с чисто ручным приводом складного верха. Базовая цена автомобиля составляла 64 500 немецких марок, примерно на 5 000 марок дороже, чем за 911 SC Targa.

Важной задачей было совершенствование автомобиля, включая электропривод складного верха, который реализован, начиная с модельного года 1987. Замки крыши адаптированы под электропривод, в углублении позади спинок задних сидений размещены два электромотора, привод на редуктор на каркасе тента осуществляется через два гибких вала. Водитель управляет электроприводом при помощи кнопки в салоне, контрольная лампа в приборной панели сигнализирует об окончании процесса открывания/закрывания. При этом оба электромотора должны приводить в движение 13 подвижных дуг, а также каркас и рычаги с 22 шарнирными

соединениями на складном верхе и кузове. Все это управляется электроникой. Соответствующая наценка за электропривод составляла 4000 немецких марок, только у 911 Turbo Cabriolet она входила в базовую комплектацию.