

CLASSIC DRIVER

Porsche Targa Generationen

Porsche für Fortgeschrittene

Text: [Mathias Paulokat](#)

Fotos: Porsche

Der Porsche Targa gilt seit seiner Erstauflage als der andere 911. Er ist der Porsche für Genießer. Classic Driver hat die Modellgeschichte vom ersten Targa über die G-Serie, die Baureihen 964, 993 und 996 bis zum aktuellen 997 nachgezeichnet. Nicht fehlen dürfen bei dieser Umschau die Pretiosen in Gestalt des Turbo-Targa aus dem Frühjahr 1987 oder der Porsche-Studie Panamericana von 1989. Erkenntnis am Rande: Ganz nebenbei schuf Porsche mit dem Targa ein eigenständiges Fahrzeugsegment. Eine schnelle Geschichte - nicht nur für Genussmenschen!

Bei erfahrenen Genießern gilt der elegante [Porsche 911](#) Targa als der heimliche König der mittlerweile überaus weit verzweigten Elfer-Baureihe. Für konsequente Porsche Puristen indes bleibt er ein Kompromiss. Die einen wollen den Arche-Typ und somit das klassische Coupé, die anderen setzen auf direkte Frischluftzufuhr und wählen das [Cabriolet](#). Und die Leistungselite greift gleich in ein anderes Regal und ordert einen mächtigen [Turbo](#), einen noch stärkeren [GT2](#) oder eine der schnellen [GT3-Varianten](#). „Targa fahren kann ich später immer noch – genauso wie Golf spielen!“ sagte mir einmal ein Turbo-Fahrer beim Porsche-Plausch. Mag sein. Für die Wissenden, die nicht mehr der Hundertstelsekunde nachhetzen müssen, die sicher, schnell und luxuriös im Alltag unterwegs sein wollen, jedoch nicht auf Sonnenlicht auf der Haut verzichten wollen, bleibt der Targa hingegen erste Wahl.



Und das seit über vier Jahrzehnten! Tatsächlich darf der Porsche Targa mittlerweile längst als Klassiker gelten, der eine eigenständige Fahrzeugkategorie definiert. „Das erste serienmäßige Sicherheitscabriolet der Welt“ – so lautete die Schlagzeile, mit der Porsche im September 1965 stolz den ersten 911 Targa auf der Frankfurter Internationalen Automobil Ausstellung präsentierte. Presse-Chef Huschke von Hanstein ließ die Journalisten damals wissen: „Der Targa ist weder ein Cabriolet noch ein Coupé, weder ein Hardtop noch eine Limousine, sondern etwas völlig Neues.“



Etwas völlig Neues

Ab Dezember 1966 produzierte Porsche mit dem Targa eine Open-Air Variante des 911, die an den Erfolg der beliebten 356 Cabriolets anknüpfen sollte. Offene Wagen gehörten schließlich zur Tradition des Hauses Porsche. Bereits der Ur-Porsche, der 356 „Nummer 1“, war ein [Roadster](#). „Doch ob es auch eine Cabrio-Version des 911 geben sollte, war zunächst unklar“, berichtet Dieter Landenberger, Leiter des historischen Archivs bei Porsche. „Denn seitdem der amerikanische Verbraucherschützer Ralph Nader in seinem Bestseller „Unsafe at any speed“ den mangelnden Insassenschutz in Cabriolets angeprangert hatte, war die passive Automobilsicherheit zu einem Politikum geworden. Innerhalb der gesamten Autoindustrie führte die Diskussion über ein mögliches generelles Verbot von Cabriolets in den USA zu großer Verunsicherung; einige amerikanische Volumenhersteller reagierten sogar mit einem mehrjährigen Produktionsstopp ihrer offenen Fahrzeuge.“

Porsche setzte teutonischen Erfindergeist dagegen: Der deutsche Sportwagenspezialist punktete in dieser Situation mit Innovation statt mit Rückzug: Ferdinand Alexander Porsche, der zuvor schon für das Design des 911 verantwortlich war, integrierte kurzerhand den aus dem Rennsport bekannten Überrollbügel. Doch nicht nur das: mit seinem herausnehmbaren Faltdach und der herunter klappbaren Heckscheibe war der Targa höchst wandlungsfähig und bot seinen Insassen nicht weniger als vier Variationsmöglichkeiten des Offenbeziehungsweise Geschlossenfahrens.

Weitere Vorteile dieser Neuerung: ein bei Autobahntempo hässlich aufgeblähtes Stoffverdeck gab es nicht, genauso wie Verwindungen der Karosserie. Auch den damals nicht unwichtigen „Ehefrauen-Frisurentest“ bestand der 911 Targa. Selbst bei entferntem Dach zog es im Innenraum nicht mehr als bei einem geöffneten Schiebedach. Die Turm-Frisuren der Sechzigerjahre überstanden eine offene Targa-Fahrt ohne Einsturz.



Innovation statt Rückzug

Eine dreiteilige Sicherheitslenkung unterstrich die Tugenden des 911 Targa. Auch die Bezeichnung des Modells griff den Schutzaspekt des Edelstahl-Bügels auf: der italienische Begriff „Targa“ bedeutet ins Deutsche übersetzt „Schild“. Gleichzeitig erinnert der Name an die Targa Florio, das legendäre sizilianische Langstreckenrennen. Porsche warb nicht von ungefähr: „Jetzt gibt es ein Automobil, das die Freiheit des Cabriolets mit der Sicherheit eines Coupés vereint.“

Dieter Landenberger weiß von den Erfolgen der frühen Targa-Modelle: „Die Möglichkeit des schnellen offenen Reisens wurde von vielen Kunden goutiert. Anfang der Siebziger Jahre lag der Targa-Anteil bei den Elfern bei rund 40 Prozent.“ Im September 1973 präsentierte Porsche mit der so genannten G-Serie eine neue Generation des 911. Die deutlich überarbeitete Targa-Karosserie erhielt nun Sicherheitsstoßfänger – eine Konzession an den US-Markt, dessen strenges Zulassungsgesetz verlangte, Kollisionen mit bis zu fünf Stundenkilometer ohne weiteren Schaden zu überstehen.



Auch beim Insassenschutz zeigte sich der neue Porsche 911 Targa fortschrittlich: er erhielt ein modernisiertes Sicherheits-Interieur mit Pralltopf-Lenkrad sowie automatische Dreipunktgurte und in die Sitze integrierte Kopfstützen. Ab dem Jahr 1976 unternahm Porsche auch einen entscheidenden Schritt auf dem Weg zum rostfreien Auto. Als erster Hersteller fertigte Porsche seine Karosserien aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech und gewährte eine Garantie von sechs Jahren auf tragende Karosserieteile.

Begehrteste Klassiker: G-Serie, 964 und 993

Unter jährlicher Modellpflege wurde der 911 Targa der „G-Serie“ bis ins Jahr 1989 fortgeführt und über 57.000 Mal produziert. Eine besondere Spezialität für sonnen- und leistungshungrige Kunden sorgte im Frühjahr 1987 für Aufsehen: der 911 Turbo Targa mit 300 PS. Nach 15 Jahren Bauzeit erhielt die 911-Familie 1988 eine komplette Überarbeitung und wurde als komfortorientierter Sportwagen neu positioniert. Auch das neue Targa-Modell vom Typ 964 fuhr weiter Richtung Komfort: als allradgetriebene Carrera 4-Variante stand der 911 Targa für ein Plus an Fahrspaß und Dynamik – und dies auch bei schwierigen Witterungsverhältnissen.

Der Jahrgang 1995: Der nächste Meilenstein in der Targa-Historie folgte mit der Typreihe 993. Die Stilistik der Grundform änderte sich. Aluminiumfahrwerk mit Mehrlenker-Hinterachse, ein überarbeiteter 3,6-Liter-Boxermotor und ein serienmäßiges 6-Gang-Getriebe sorgten für Aufsehen. Beim Targa-Modell brach die „Epoche des Durchsehens“ an: das Targa-Dach war fortan aus Glas und konnte elektrisch hinter die Heckscheibe zurückgefahren werden. Bis zu einer Targa-Version der 1997 eingeführten 911er [Typenreihe 996](#) sollte es bis zum Dezember 2001 dauern. Zwischenzeitlich avancierten die Cabriolets zu den besonders erfolgreichen 911-Modellen. Der 320 PS starke Targa bereicherte das Grundprogramm. Erstmals konnte beim 996 die gläserne Heckklappe auch geöffnet werden. Eine Idee, die laut Landenberger am liebsten schon Ferry Porsche in den Sechziger Jahren beim Ur-Elfer umgesetzt hätte.



Mit dem 911 Targa 4 und [Targa 4S](#) präsentierte Porsche im November 2006 gleich zwei neue Varianten der Typenreihe 997. Die Targa-Modelle wurden erstmals ausschließlich mit permanentem Allradantrieb und einer im Heckbereich um 44 Millimeter verbreiterten Karosserie angeboten. Die typische Grafik der bis zur Heckleuchte durchlaufenden Dachkante mit den spitz zulaufenden Fondsseitenfenster – erstmals bei der Panamericana-Studie von 1989 gesehen – hatte sich längst etabliert. „2007 erhielt der 911 Targa 4 die renommierte Auszeichnung „Best of the Best“ vom Red Dot Design Museum des Design Zentrum Nordrhein Westfalen“, berichtet Archivleiter Landenberger. Seit 1966 wurden über 100.000 Porsche 911 Targa verkauft. Der Begriff Targa ist während dieser Jahre zu einem Synonym für die Synthese von Sportlichkeit und Genuss geworden.



Galerie

Hide gallery

Hide gallery

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-targa-generationen>

© Classic Driver. All rights reserved.