



SEMI-CABRIO

Open rijden in een Porsche? Dat kon al vanaf 1951, toen de eerste 356 Cabrio het licht zag. En ook de volgende modellen, bekend onder de naam 356 A, B en C kon je niet alleen als Coupé, maar ook als cabriolet aanschaffen. Dus toen zijn opvolger in 1965 geïntroduceerd werd, leefde bij potentiële kopers de hoop op een versie met linnen kap. Maar die kwam voorlopig niet. De Targa wel.

TEKST FRED HAK

Nadat de 911 in 1965 voor het eerst in serie werd geproduceerd, volgde al snel een modeluitbreiding. Geen cabriolet, maar toch een open versie. Want in het najaar van '65 kwam de Targa. Die naam verwijst naar de befaamde Targa Florio, een snelheidsrace op een stratencircuit op Sicilië. Porsche won daar nogal eens. Het uitneembare dak moest het gevoel geven van het rijden in een cabrio, maar dan met de veiligheid van een rolbeugel. Want in tegenstelling tot een echte cabriolet blijft de achterrauitstijl bij een Targa gewoon zitten. Dat zorgt voor een veel grotere carrosseriestijfheid. Plus meer bescherming voor de inzittenden bij een onverhoopte koprol. Reden voor de ontwikkeling? In die tijd gingen in de Verenigde Staten stemmen op om een cabriolet geheel te verbieden. Om veiligheidsredenen, uiteraard, want daar waren ze in de jaren zestig van de vorige eeuw in Amerika al heel druk mee. En omdat de VS een voor Porsche bijzonder belangrijke afzetmarkt vormde – en omdat ze daar in met name de zonnige staten graag in convertibles reden – werd de Targa bedacht. Uiteindelijk is het verbod op cabrio's nooit doorgegaan, maar aan de dreiging die boven de markt hing hebben we dus wel de Targa te danken!

Softwindow

De eerste types 911 Targa waren de meest 'open' modellen. Ze hadden een uitritsbare plastic achterrauit en staan

daarom bekend onder de naam softwindow. Bij het oorspronkelijke ontwerp moet je het dak met de hand verwijderen en dat opgevouwen en al in de kofferbak leggen. Dat opvouwen kostte menig Targa-bezitter een of meerdere nagels, maar de esthetiek werd wel geroemd. De eerste Targa's hadden nogal eens last van lekkage en de plastic achterrauitjes zagen er al gauw niet meer uit. Er kwamen kreukels in en een beetje zonneschijn zorgde ervoor dat ze snel geel verkleurden. Vanaf 1969 bood Porsche de mogelijkheid van een vaste, glazen achterrauit. De plastic versie bleef verkrijgbaar tot 1971. De vaste glazen ruit beperkte natuurlijk wel het echte cabriogevoel, maar de voordelen waren wel dat je minder last had van windgeruis, hij vergde minder onderhoud én... je had de beschikking over elektrische achterrauitverwarming.

In 1983 kwam dan eindelijk weer een echte cabrio op de markt, de eerste in de 911-serie. Deze SC Cabriolet kreeg extra verstevigingen in de bodem voor meer stijfheid. Gebaseerd op de carrosserie van de Targa kreeg deze een handbediende linnen kap met uitritsbare achterrauit. De Targa bleef leverbaar, maar moest qua populariteit wel inleveren ten opzichte van de cabrio-versie. Tot diep in de jaren 80 bleef de Targa verstoken van de sterkste motoren. Maar daar kwam in 1987 verandering in, want voor het eerst kreeg het model toen ook de beschikking over de 3,3-liter turbomotor.



RIJKSPOLITIE

De samenwerking tussen de Nederlandse Rijkspolitie en Porsche gaat terug tot begin jaren '60, toen de dienders in aangepaste 356 Cabrio's over de snelwegen raasden. Tot 1996 maakten ze gebruik van de Duitse sportwagens, vooral vanwege de snelheid, betrouwbaarheid en prima inzetbaarheid. In totaal heeft de AVD zo'n vijfhonderd Porsches in gebruik gehad, waarvan het merendeel 911 Targa's.

De opvolger van de 911 Carrera 3.2, de 964, kwam in 1989 op de markt. De Carrera 2 en Carrera 4 kon je ook in Targa-uitvoering krijgen. De dakconstructie was in feite nog hetzelfde gebleven, met dien verstande dat er wel altijd een grote, glazen achterruit in zat.

Tyrannosaurus Rex

De laatste 964 markeert het einde van een tijdperk. Niet zozeer van het Targa-tijdperk, want ook daarna maakte Porsche Targa's, maar wel met een heel andere constructiewijze van het dak. Leek het, bij een 964 met het dak eraf en de raampjes open, er nog op dat tijdens een ritje door Jurassic Park een Tyrannosaurus Rex een flinke hap uit de bovenkant van de auto had genomen, de opvolgers toonden toch meer gesloten. Kijk maar naar de 993 (1993-1998). Bij de 993 Targa was het totale dak van glas, kon het elektrisch bediend worden en





schoof het in zijn geheel onder de achterraut. Geen gedoe meer met uitstappen, losklikken en het zaakje in de kofferbak stouwen. Aan de andere kant: je verloor opnieuw (net als na de introductie van de vaste achterraut) een stukje cabrio-gevoel en het zicht naar achteren was praktisch nul. Want er was nu ook een horizontale vaste verbinding tussen A- en B-stijl. Dus al had je dak en beide portieruiten open, je hield toch die balkjes links en rechts boven. Eerder een auto met een gigantisch glazen schuifdak dan een echte Targa!

Brede heupen

1999 tot 2002 staan bekend als de Targaloze jaren. De 993 was uit productie en werd opgevolgd door de 996.

RUF ROADSTER

Wil je toch een echte Targa? Neem dan eens een kijkje bij de firma RUF Automobile in het Duitse Pfaffenhausen. Die bouwen sinds 2011 de RUF Roadster. Geïnspireerd door de aloude 911 Targa, dus met afneembaar dak én uitneembare achterraut. Het dak bestaat uit twee extreem lichte delen van carbon; de achterraut uit drie lagen polyglas. Hij wordt strak op zijn plaats gehouden door een elektromotor.

Als Coupé en als Cabrio, want pas in 2002 voegde de fabriek een Targa-versie toe. Met opnieuw een enorm glazen dak, dat bij een druk op de knop keurig onder de achterraut schoof. Die achterraut kende een belangrijk nieuwtje: je kon hem openklappen, waardoor de bagageruimte achter de stoelen ineens heel erg makkelijk bereikbaar werd.

"Adverteerders aller
landen opgelet."

Jan Driessen, voorzitter
Bond van Adverteerders



HOI dankt Jules & Jeremy voor het ontwerpen van de stoel en Studio 320PK voor hun welwillende medewerking.

Jan Driessen, voorzitter van de BVA wil graag weten of hij het juiste bedrag betaalt voor z'n advertenties. Driessen let daarbij o.a. op het HOI-keurmerk. Als titels dat keurmerk hebben, betekent dit dat de oplagecijfers gecontroleerd zijn en dat advertentietarieven daarop zijn gebaseerd. Als bladen dat certificaat niet hebben doet Driessen geen zaken met ze. PS Deze titel heeft het HOI-keurmerk.

HOI

HOI. De Harde Cijfers. www.hoi-online.nl



De 997 (2004-2011) kende een Targa 4 en Targa 4S. Uitsluitend vierwielaandrijvers dus! Waarom dat? Het verhaal gaat dat dit voornamelijk te maken heeft met design. De ontwerpers vonden dat de Targa-daklijn beter tot zijn recht kwam in combinatie met de bredere heupen, die bij het 4x4-model horen. Tenslotte de nieuwste 911: de 991. Nog geen jaar op de markt, maar inmiddels ook verkrijgbaar in een Targa-versie. Met wederom een heel doordachte en gebruiksvriendelijke dakconstructie. Met de schakelaar op de middenconsole komt het dak eerst een stukje omlaag en vervolgens traploos naar achteren, hoe ver je maar wilt.

HET ORIGINEEL TERUG

Lang gewacht, toch gekregen. De nieuwe 991 Targa staat in de startblokken en heeft weer een rolbeugel. De presentatie (en kort daarop de productie) van de nieuwe 991 Targa start naar verwachting voor de zomer.

Voor is intussen een windgeleider automatisch uitgeschoven. Het dak zelf bestaat uit meerlaags getint veiligheidsglas en daaronder zit nog een elektrisch bedienbaar zonnescherm. Net als zijn voorganger komt de nieuwste 911 Targa als 4 en 4S. Het eerste model haalt uit 3,6 liter een vermogen van 345 pk, het tweede model een 3,8 liter motor en brengt het tot 385 pk. ■