

Pressepräsentation Porsche Targa 4S: Hut ab!

Von Peter Schwerdtmann

Er sieht so alt aus wie seine Olivenbäume. Aber er lacht lauthals und winkt, als wir vorbeifahren. Im nächsten Städtchen in der Nähe von Bari springt ein Mann vor unser Auto und hebt beide Daumen. Er heißt Angelo und bietet uns für unseren Porsche 911 Targa 4 S immerhin zwei Mopeds zum Tausch an. Wir tauschen durch das offene Dach nur einen kräftigen Händedruck und freuen uns über die Begeisterung, die ein deutscher Sportwagen im tiefen Italien auslösen kann.

Viele solche italienischen Momente erlebten wir bei unseren ersten Touren mit dem halboffenen Porsche Targa. Das war doch wohl nicht dem Ferrari-Rot unseres Autos geschuldet? Italienische Männer sind da tolerant und freuen sich sogar über den schnellen Tedesci und dessen italienischen Namen: „Targa“ wie das einst berühmte Langstrecken-Rennstrecke auf Sizilien, wo keine Marke so oft gewonnen hat wie Porsche. Das allerdings bestimmt nicht mit einem Targa. Den gibt es zwar schon seit 1967. Aber der outet seinen Besitzer nicht als Rennfahrer, sondern eher als Lebenskünstler, für den der direkte Kontakt mit der Außenwelt 110 Kilogramm Extragewicht leicht aufwiegt. Auch so bleibt sein Porsche ein Porsche: bärenstark, kernig röhrend, Respekt einflößend, geliebt.

Beim Vorgänger entschied sich jeder zehnte Käufer für den Targa. Doch lässt sich angesichts des Neuen risikolos voraussagen, dass der erfolgreicher sein wird. Denn ihn zielt wieder der breite Überrollbügel wie einst 1967. Der macht den Charme dieser 911er-Version aus. Beim Vorgänger gab es ein Panorama-Dach, dessen obere Hälfte unter die Heckscheibe fuhr. Das war zwar von der Wirkung her gleich, war aber eben nicht der gewohnte Targa mit der großen, gewölbten Heckscheibe. Auch die ist nun wieder da. Hut ab für so viel Retro!

Bis aus dem geschlossenen Targa ein geöffneter wird, vergehen 18 Sekunden. Dann haben das Gestänge und die Hydraulik in einer beeindruckend anzuschauenden,

komplizierten Bewegung das stoffbespannte Dachteil zwischen A-Säule und Überrollbügel angehoben und unter der ebenfalls angehobenen Heckscheibe über dem Motor abgelegt. Der Vorgang darf nur im Stand ausgelöst werden. Wer das zarte Gestell bei der Arbeit beobachtet, ahnt warum. Zum Dachöffnen selbst muss niemand mehr aussteigen. Die Ultraschallsensoren sind ja da und warnen, wenn der Platz nach hinten für die Bewegung des Dachs nicht reicht. Aber man sollte sich die Prozedur schon einmal von außen angesehen haben. Auch die hat Potenzial, Aufmerksamkeit zu erregen.

Wenn er dann mal offen rollt, sorgt der zweistufige Luftabweiser oberhalb der Windschutzscheibe für eine Tour ohne wummernde Luft. Die Fahrt verläuft mit Cabrio-Wind in den Haaren. Weil man auch in einem Targa meist nach vorn schaut, stellt sich rasch das Bewusstsein ein, in einem Cabrio zu sitzen. Denkt man an den breiten Überrollbügel hinter sich, hat das eher eine beruhigende Wirkung. Niemand – im Targa oder draußen – käme auf die Idee, den Targa wegen des „Henkels“ als „Erdbeerkörbchen“ zu verunglimpfen wie einst das Golf Cabrio. Wie sagten schon die alten Italiener? Wenn zwei das gleiche tun, ist es noch lange nicht dasselbe. Oder stammt das von Goethe?

Egal. Das prallt sowieso an den massiven Schultern des Targa ab. Dessen Basis ist der Allrad-911er, der sich besonders eindrucksvoll breitmacht. Den kennen wir schon. Also gibt es keine Überraschungen beim Blick ins Gesicht oder auf das Hinterteil, aber eine freudige Überraschung beim Blick von der Seite: Der Überrollbügel, die Kiemen an seiner Seite und der alte schwungvolle Targa-Schriftzug sind wieder da. Es war eben doch nicht alles schlecht damals, als die ersten Targa ihre Besitzer erfreuten.

Das Prinzip Targa mit den historisierenden Zitaten ist das Eine, die Technik unter dem scheinbar gewohnten Blechkleid das Andere. Denn drinnen steckt der Allradantrieb, im Targa 4 mit dem 3,4-Liter-Sechszylinder und 257 kW / 350 PS sowie einem maximalen Drehmoment von 390 Newtonmetern (Nm), im Targa 4S der 3,8-Liter-Sechszylinder mit 294 kW / 400 PS und 440 Nm. Der 4S beschleunigt mit dem Sechs-Gang-Handscharter in 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h, mit dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) in 4,6 Sekunden. Der handgeschaltete Targa 4 braucht 5,2 Sekunden und mit PDK 5,0 Sekunden. Mit Sport Plus-Taste schaffen beiden den Sprint noch einmal 0,2 Sekunden schneller.

Die Höchstgeschwindigkeiten liegen zwischen 280 km/h und 294 km/h, die Werte für den Durchschnittsverbrauch zwischen 8,7 Litern und 10,0 Litern, mit PDK rund 0,8 Liter niedriger. Der Lebenskünstler am Steuer mag entscheiden, was er an Motorleistung oder Zusatzausstattung für Quer- und Längsbeschleunigung braucht. Die Liste der

aufpreispflichtigen Zusatzausstattungen ist auch beim Targa umfangreich.

Hätte Angelo gewusst, was in unserem Fahrzeug bei der Tour um Bari alles an Fahrdynamik-Systemen, Infotainment-Möglichkeiten und HiFi-System enthalten war, hätte er sicher drei Mopeds geboten.(ampnet/Sm)

Daten Porsche 911 Targa 4S mit PDK

Länge x Breite x Höhe (m): 4,41 x 1,85 x 1,29

Motor: Sechszylinder, 3800 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 294 kW / 400 PS bei 7400 U/min

Max. Drehmoment: 440 Nm bei 5600 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 294 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,6 Sek.

Verbrauch (nach EU-Norm): 9,2 Liter

CO₂-Emissionen: 214 g/km (Euro 5)

Effizienzklasse: F

Leergewicht / Zuladung: 1575 kg / 405 kg

Kofferraumvolumen: 150 Liter

Wendekreis: 11,1 m

Räder / Reifen: vorn 8,5 J x 20, 245/35 ZR 20; hinten 11 J x 20, 305/30 ZR 20

Luftwiderstandsbeiwert: 0,30

Basispreis: 124 094 Euro (PDK: + 3510 Euro)

Bilder zum Artikel



Porsche 911 Targa.



Porsche 911 Targa.



Porsche 911 Targa.



Porsche 911 Targa.



Porsche 911 Targa.



Porsche 911 Targa.



Porsche 911 Targa.



Porsche 911 Targa.



Porsche 911 Targa.



Porsche 911 Targa.



Porsche 911 Targa.



Porsche 911 Targa.



Porsche 911 Targa.



Porsche 911 Targa.



Porsche 911 Targa.



Porsche 911 Targa.



Porsche 911 Targa.



Porsche 911 Targa.



Porsche 911 Targa, 1980.



Porsche 911 Targa, 1980.
