

Detroit 2014: Bei Porsche stehen alle Zeichen auf Wachstum

Von Thomas Lang

Den Reigen der großen internationalen Automessen eröffnet traditionell die „North American International Autoshow“ (NAIAS) Anfang Januar in Detroit (bis 26. Januar 2014). Für Porsche sind die Vereinigten Staaten seit den frühen Fünfzigern der wichtigste Exportmarkt. In diesem Jahr präsentieren sich die Stuttgarter Sportwagenbauer mit breiter Brust im frostigen Herz der amerikanischen Autoindustrie. Alle Signale stehen in den USA auf Wachstum, nach einem Rekordjahr 2013. Wachstum verzeichnet auch das Modellportfolio. Die Familie des 911 ist seit der Weltpremiere des neuen Targa am 13. Januar um ein weiteres Familienmitglied reicher, das am 10. Mai offiziell in den Handel kommt.

In den USA stärkt Porsche mit der Einführung neuer Modelle weiter seinen Erfolgskurs. Der nach wie vor größte Porsche-Markt überschritt 2013 zum ersten Mal die Marke von Vierzigtausend Einheiten. Die Schwaben lieferten exakt 42 323 Fahrzeuge an Kunden aus. Das entspricht einem Plus von 21 Prozent gegenüber 2012. Von dem Sportwagen-Klassiker 911 verkaufte der Hersteller insgesamt mehr als 10 000 Fahrzeuge, 22 Prozent mehr als im Jahr 2012. Auch die erfolgreiche Modellreihe Cayenne behauptete sich 2013 in den USA: Das SUV kam mit 18 507 Einheiten auf ein Plus von 19 Prozent.

Knapp zwei Jahre ist die jüngste Generation des 911 am Start. 2013, im 50. Jubiläumsjahr der Baureihe, präsentierten die Schwaben nach Carrera und Carrera Cabrio, den GT3 und den Turbo. Nun verfügt die Baureihe über ein weiteres Mitglied, das in der Ahnenreihe des „Elfers“ die längste Tradition nach dem Coupé aufweist. Der erste 911 Targa stand 1965 auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt. Porsche stellte das Modell als erstes „Sicherheitscabriolet“ vor. Im Gegensatz zu einem klassischen Cabriolet mit voll versenkbarem Dach, das erst 1980 zur 911-Familie fand, zeichnete sich der Targa durch einen massiven Überrollbürgel mit einem herausnehmbaren Dach aus.

Den Begriff „Targa“ hatten die Schwaben aus dem Italienischen entnommen. Dort bedeutet „Targa“ „Schild“. Damit sollte das revolutionäre Sicherheitskonzept einen unverwechselbaren Namen erhalten. Außerdem weckte Targa Assoziationen zum legendären Langstreckenrennen „Targa Florio“, das zwischen 1906 und 1977 auf Sizilien ausgetragen worden war und bei dem sich Porsche in zahlreiche Siegerlisten eingetragen hatte.

Das Verdeck des Targa ließ sich im Kofferraum verstauen, der Bereich zwischen Bügel und Motorraum als separates Verdeck öffnen und schließen. 1969 bot Porsche eine feste Scheibe mit Heizdrähten für den Targa an, um die Alltagstauglichkeit für den ganzjährigen Einsatz zu betonen. Bis 1973 baute Porsche insgesamt 23 358 des 911 Targa und 2562 Porsche 912 Targa der ersten Baureihe, die zwischen 22 380 Mark für einen 911 Targa von 1967 und 34 700 Mark für 911 S Targa, von 1973 kosteten. Bei der zweiten Baureihe des 911, dem sogenannten G-Modell ab 1973 betrug der Anteil des Targas 29,2 Prozent.

Ein technischer Paradigmenwechsel vollzog sich mit der Baureihe 993, als Porsche ab 1995 das Konzept mit Bügel und herausnehmbarem Dach auf ein großes, elektrisch betätigtes Panoramadach umstellte. Dieser Technik blieben die Schwaben auch bei den beiden nächsten Generationen des Targa treu.

Beim jüngsten Targa findet das Fahrzeugkonzept wieder zu seinen ursprünglichen Wurzeln zurück. Es verfügt wieder über den klassischen Bügel und das feste Heckfenster. Das Öffnen und Schließen vollzieht sich freilich automatisch. Die neue Targa-Generation kommt wie das Vorgängermodell in zwei Varianten ausschließlich mit Allradantrieb auf den Markt. Im 911 Targa 4 schlägt das Herz des 3,4-Liter-Boxermotors mit 257 kW / 350 PS. In Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe (PDK) für die Kraftübertragung und dem Sport Chrono-Paket beschleunigt die Version in 4,8 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 282 km/h. Der Verbrauch liegt im NEFZ je nach Getriebe zwischen 9,5 und 8,7 l/100 km (223 bis 204 g/km CO₂). Spitzenmodell ist der 911 Targa 4S mit 294 kW / 400 PS aus 3,8 Litern Hubraum. Er ist bis zu 296 km/h schnell und überschreitet die Marke von 100 km/h aus dem Stand mit PDK und Sport Chrono-Paket in 4,4 Sekunden. Der Kraftstoffverbrauch bewegt sich getriebeabhängig zwischen 10,0 und 9,2 l/100 km (237 bis 214 g/km CO₂). Damit liegen Motor- und Fahrleistungen sowie Effizienz auf dem Niveau der 911 Carrera 4-Cabriolets. Beide Versionen des Targa sind nach Euro 6-Norm zertifiziert.

Die neuen 911 Targa-Modelle kommen ab 10. Mai 2014 auf den Markt. Der 911 Targa kostet in Deutschland 109 338 Euro, der 911 Targa S 124 094 Euro.

Mit dem neuen 911 Targa beschränkten sich die Schwaben nicht bei ihren Weltpremierer in Detroit. Ein verfeinertes Design und eine besonders umfangreiche Ausstattung kennzeichnen auch eine zweite Neuvorstellung in Detroit, die Cayenne Platinum Edition 2. Die Sonderserie des SUV umfasst exklusiv die konventionellen Cayenne-Modelle mit Sechszylinder-Motoren. Sie bietet unter anderem beliebte, bislang optionale Ausstattungsdetails serienmäßig und ist unter anderem an zahlreichen Detaillackierungen in Platinsilbermetallic zu erkennen. (ampnet/tl)

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.



50 Jahre Porsche 911: von vorn Porsche 911 Carrera 4 3.6 Cabriolet, 911 Carrera 4 3.6 Targa, 911 911 Carrera 4 3.6 Coupé, alle von 1980.



„Modellfahrzeug des Jahres 2013“: Porsche 911 Turbo Targa 3.3 von High Tech Modell (1:87).
