

Fahrvorstellung Porsche 911 Targa: Schön offen

Von Jens Meiners

Manche halten ihn für den schönsten Porsche 911 überhaupt: Den Targa. Seit 1965 gibt es dieses spezielle Baumuster mit dem charakteristischen Überrollbügel, 1969 wurde anstelle des faltbaren Heckfensters die große Panoramasscheibe eingeführt. Zwischendurch mutierte das Targa-Dach zum großen Schiebedach, doch seit 2014 präsentiert es sich wieder im klassischen Look. Jetzt gibt es auch die aktuelle Elfer-Modellgeneration mit dem internen Code 992 als Targa.

Porsche offeriert den halboffenen 911 in zwei Varianten: Mit dem 385 PS (283 kW) starken Einstiegsmotor und Acht-Gang-Doppelkupplungsgetriebe und mit der S-Maschine, die 450 PS (331 kW) leistet, hier serienmäßig an eine Sieben-Gang-Handschaltung gekoppelt, aber von der Kundschaft zumeist ebenfalls mit dem Automaten geordert. Allradantrieb ist beim Targa grundsätzlich serienmäßig.

Uns hat die Variante mit Handschaltung besonders gut gefallen. Porsche hat die Schaltbarkeit der siebengängigen Box inzwischen deutlich verbessert, so dass Verschalter eigentlich ausgeschlossen sind. Sechs Gänge hätten in Anbetracht der elastischen Maschine, die praktisch ohne turbotypische Gedenkpause anspricht, zwar ausgereicht, aber der sehr lang übersetzte siebte Gang hat auf Passagen mit hoher Konstantgeschwindigkeit durchaus seine Berechtigung.

Auch die Doppelkupplungsautomatik bereitet viel Freude: Sie schaltet die Gänge blitzschnell durch und lässt sich über Schaltwippen am Lenkrad auch manuell ansteuern. Die Möglichkeit, per Ziehen oder Stoßen am Wählhebel in der Mittelkonsole einzugreifen, ist mit dem Modellwechsel allerdings entfallen. Die kürzeren Schaltzeiten sorgen im Vergleich zum Handschalter für bessere Beschleunigungswerte – letztlich ist die Entscheidung für das Getriebe Geschmackssache.

Wer dem charakteristisch klingenden 3,0-Liter-Boxermotor die Sporen gibt, der erlebt, warum der Porsche 911 trotz seiner ungewöhnlichen Gewichtsverteilung immer noch als der Sportwagen schlechthin gilt. Die Maschine spricht spontan an und dreht sauber hoch, untermalt von einem unnachahmlichen, boxertypischen Klangbild. Der Leistungssprung von der 385-PS- zur 450-PS-Variante ist übrigens deutlich spürbar, der Aufpreis von rund 15.000 Euro gut angelegt: Supersportwagen-Feeling kommt nur im S-Modell auf, während man beim Einstiegsmodell bisweilen das Gefühl hat, es dürfte gerne noch ein bisschen mehr kommen.

Die Lenkung ist perfekt gewichtet und arbeitet mit höchster Präzision, und das Heck wird von elektronischen Helfern auch auf rutschiger Piste zuverlässig in Zaum gehalten. Ein früheres Charaktermerkmal des 911, seine Kompaktheit und Übersichtlichkeit, ist allerdings längst verlorengegangen; 185 Zentimeter Breite machen sich auf schmalen Landsträßchen durchaus bemerkbar.

Die Armaturentafel wirkt klassisch modern und hochwertig; es gibt eine Vielzahl edler und sportlicher Dekore inklusive eines schönen Holzdekors. Auch die Farbpalette ist erfreulich umfangreich. Und der Targa ist wie jeder 911er ein 2+2-Sitzer, in dem man auch einmal die Kinder oder den verwöhnten Hund auf dem Rücksitz mitführen kann.

Aber es gibt auch Kritikpunkte: Der in die Mittelkonsole gewanderte Cupholder steht beim Handschalter im Weg, die auffällig platzierte Sport-Chrono-Stoppuhr ist eigentlich überflüssig, und der Lenkradkranz verdeckt die zwei äußeren der bis zu fünf digitalen

Uhren – ein Umstand, der nur deshalb kaum ins Gewicht fällt, weil dort ohnehin teils überflüssige Informationen wie etwa das Datum angezeigt werden.

Das Targadach verdient das Prädikat „eisdielentauglich“: Früher hieß es, das Dachelement per Handgriff zu lösen und zu verstauen, entweder hinter den Vordersitzen oder bei frühen Modellen unter der Vorderhaube – eine schöne Lösung, die dem Leichtbaugedanken entspricht und in ähnlicher Form noch heute zum Beispiel bei der Corvette von Chevrolet zum Einsatz kommt. Doch dem souveränen Auftritt in der Öffentlichkeit wäre ein mit Karosserieteilen hantierender Besitzer eher abträglich. Da ist es besser, dienstfertige elektrohydraulische Helferlein in Bewegung zu setzen. Und dabei wird fürs Auge einiges geboten.

Auf Knopfdruck erteilten Befehl erhebt sich die gewaltige Panoramasscheibe aus beheizbarem Verbundglas, die Außenseiten des Bügels entfalten sich wie die Flügel eines abhebenden Käfers, woraufhin das sich zusammenfaltende Dachelement über eine ausgeklügelte Kinematik in die dafür vorgesehene Tasche über dem Motorraum gezogen wird. Der krönende Abschluss ist erreicht, wenn sich nach 19 Sekunden der voluminöse Deckel über das nunmehr sicher verstaute Dachteil senkt, während das Haupt des stolzen Porsche-Fahrers nicht nur das Sonnenlicht, sondern hoffentlich auch bewundernde und anerkennende Blicke auf sich zieht.

Für dieses Dachsystem greift Porsche auf das Cabriolet zurück, der Targa ist jedoch nochmals schwerer – und zwar um 110 Kilogramm gegenüber dem geschlossenen Sportwagen und immer noch um 40 Kilogramm gegenüber dem Cabrio. Das ist ein Opfer für die Schönheit, genauso wie der Umstand, dass der Targa für die öffentlichkeitswirksame Operation Stillstand verlangt, während sich das Cabriodach bei bis zu 50 km/h öffnen und schließen lässt.

Das Targa-Modell kostet knapp 15.000 Euro mehr als das Coupé und damit genauso viel wie das Cabrio. Die Entscheidung zwischen mehr Frischluft und exotischer Optik ist gar nicht so leicht. Wir haben sie allerdings getroffen: Der Targa ist einfach der schönste 911, den es gibt. Und damit unser Favorit in der Modellpalette. (ampnet/jm)

Daten Porsche 911 Carrera 4 Targa

Länge x Breite x Höhe (m): 4,52 x 1,85 x 1,30

Radstand (m): 2,45

Motor: Sechszylinder-Boxer-Benziner, 1991 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 283 kW / 385 PS bei 6500 U/min

Max. Drehmoment: 450 Nm bei 1950–5000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 289 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,2 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 9,8 Liter

Effizienzklasse: F CO₂-Emissionen: 223 g/km (Euro 6d)

Leergewicht / Zuladung: min. 1665 kg / max. 395 kg

Kofferraumvolumen: 132 Liter

Bereifung: 235/40 R 19 (v.), 295/35 R 20 (h.)

Luftwiderstandsbeiwert: 0,29

Basispreis: 125.247 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche 911 Targa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



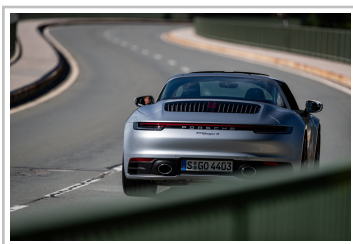
Porsche 911 Targa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
