
Porsche 911 Targa: Tendenz zur Vollausstattung

Von Jens Meiners

Er ist seit 55 Jahren eine elegante, offene und bisweilen auch polarisierende Variante des Porsche 911: Der Targa, der sich durch ein abnehmbares Mittelteil und eine große Heckscheibe auszeichnet. 1995 mutierte das Targadach zum großen Glasschiebedach, seit 2014 gibt es wieder den klassischen Auftritt mit großem Zentralbügel und Panoramasscheibe. Jetzt hat Porsche die aktuelle 992-Generation als Targa vorgestellt. Er zeichnet sich – wie schon der Vorgänger-Targa – durch eine individuelle Linienführung aus.

Im Gegensatz zu den frühen Targa-Modellen, denen er optisch ähnelt, ist die Dachkonstruktion allerdings hochkomplex. Konnte früher ein leichtes Dachmodul mit wenigen Handgriffen entfernt und anschließend im Kofferraum oder auf den Rücksitzen verstaut werden, so setzt sich beim 992 – wie schon beim 991 – eine hochkomplexe Kinematik in Bewegung, mit der die Panoramaverglasung nach schräg hinten kippt und sich das Dachmittelstück ins Heck senkt. Die Konstruktion basiert auf dem im Vergleich zur Standardkarosserie deutlich versteiften Cabriolet, ist jedoch nochmals schwerer.

Auch wenn die Dachkonstruktion im Prinzip vom Vorgänger stammt, so erforderten die größeren Hinterräder der neuen Modellgeneration etliche Detailanpassungen. Jetzt prüfen die Parksensoren, ob hinter dem Auto genügend Platz für den Schwenkvorgang ist, und der Windabweiser wurde deutlich verbessert.

Zwar hat Porsche auch eine puristische Lösung wie bei den frühen Modellen geprüft, so Baureihenleiter Frank-Steffen Walliser im Gespräch mit unserem Autor. Doch aus dem Handel hätte es andere Signale gegeben, und zudem „steigt die Wahrscheinlichkeit, dass ich das Dach so oft wie möglich öffne, mit der Betätigung per Knopfdruck dramatisch.“

Im Gegensatz zum regulären 911er gibt es den Targa nur mit Allradantrieb, und zwar mit 385 PS (283 kW) oder mit größeren Turboladern als S-Version mit 450 PS (331 kW). Die leistungsstärkere Variante ist neben dem serienmäßigen Acht-Stufen-Automaten, der nach dem Doppelkupplungs-Prinzip funktioniert, übrigens auch mit klassischer Handschaltung verfügbar. Leider verfügt die manuelle Box über einen überflüssigen siebten Gang, und sie ist überdies an das Sport-Chrono-Paket zwangsgekoppelt, die neben Fahrwerksoptimierungen auch über zweifelhafte Extras wie eine Rennstrecken-App oder die inzwischen etwas rustikal wirkende Stoppuhr verfügt.

Doch der neue 911 Targa ist ohnehin eher kein Auto für Puristen: Walliser berichtet von einer deutlichen Tendenz zur Vollausstattung. Die Preise beginnen bei 128 486 und 143 956 Euro für den 911 Targa 4S. Sie liegen damit exakt auf dem Niveau des Stoffdach-Cabrios und rund 14 000 Euro oberhalb des klassischen 911 Coupé. Für das gibt es übrigens auch eine interessante Option: ein großes Schiebedach aus Stahl oder Glas. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



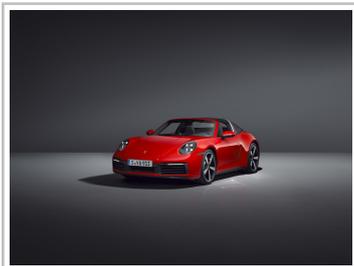
Porsche 911 Targa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



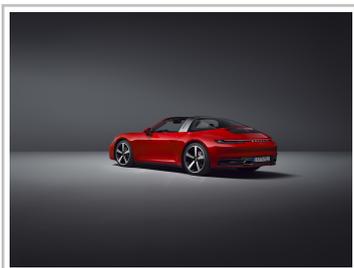
Porsche 911 Targa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



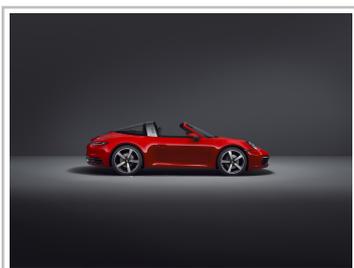
Porsche 911 Targa.

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



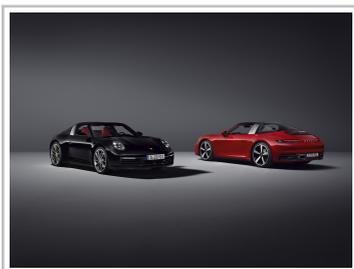
Porsche 911 Targa.

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



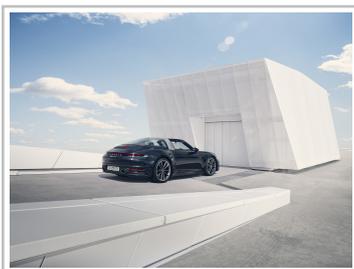
Porsche 911 Targa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche 911 Targa.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



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
