



PORSCHE



Der neue 911 Targa 4 und 911 Targa 4S

Pressemappe

Inhalt

Highlights

911 Targa 4 und 911 Targa 4S 4

Kurzfassung

Elegant, extravagant, einzigartig: der neue 911 Targa 6

Design und Karosserie

Zeitloser Klassiker mit spektakulärer Dachkinematik 10

Motor und Antrieb

Mehr Leistung mit effizienten Sechszylinder-Boxermotoren 13

Assistenzsysteme und Digitalisierung

Umfangreiche Serienausstattung mit Innovationen 17

Das Targa-Konzept interpretiert das Porsche-Fahrgefühl neu

Die Historie des Porsche Targa 20

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

911 Targa 4: Kraftstoffverbrauch innerorts 12,8 l/100 km, außerorts 8,0 l/100 km, kombiniert 9,8 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 223 g/km

911 Targa 4S: Kraftstoffverbrauch innerorts 15,0 – 13,3 l/100 km, außerorts 8,0 – 7,6 l/100 km, kombiniert 10,3 – 9,9 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 235 – 227 g/km

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.

Die Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerte wurden nach dem neuen Messverfahren WLTP ermittelt. Vorerst sind noch die hiervon abgeleiteten NEFZ-Werte anzugeben. Diese Werte sind mit den nach dem bisherigen NEFZ-Messverfahren ermittelten Werten nicht vergleichbar. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Highlights

911 Targa 4 und 911 Targa 4S

Die Stilikone unter den Elfern.

Die neuen 911-Targa-Modelle schließen die Lücke zwischen dem 911 Carrera 4 Coupé und 911 Carrera 4 Cabriolet. Damit verbinden sie die Vorteile des „Offenfahrens“ in einem Cabriolet mit dem Komfort und der Sicherheit eines Allrad-Coupés.

Effizienter Boxermotor mit Biturbo-Aufladung.

Der aufgeladene drei Liter große Sechszylinder-Boxermotor der achten 911-Generation sorgt in den beiden Leistungsstufen für verbesserte Fahrleistungen: Das Triebwerk im 911 Targa 4 leistet 283 kW (385 PS). Das sind 11 kW (15 PS) mehr als beim Vorgänger. Beim 911 Targa 4S mit 331 kW (450 PS) sind es 22 kW (30 PS) mehr Leistung im Vergleich zum Vorgänger.

Optimierter Allradantrieb.

Die verbesserte Performance geht mit der Weiterentwicklung des Vorderachsgetriebes einher. Mit dem Porsche Traction Management (PTM) sorgt es für eine noch bessere Traktion bei allen Fahrbahnzuständen.

Sportliches Fahrwerk.

Für ein sportliches und sicheres Fahrverhalten gehören das neue elektronisch geregelte variable Dämpfersystem PASM und der Porsche Wet Mode zur Serienausstattung. Das PTV Plus zählt beim Targa 4S ebenfalls dazu; optional ist es auch für den Targa 4 erhältlich.

Schaltgetriebe ohne Aufpreis für den 911 Targa 4S.

Das optionale Siebengang-Schaltgetriebe mit serienmäßigem Sport Chrono-Paket sorgt für ein puristisches Fahr-Erlebnis und ist exklusiv für den 911 Targa 4S erhältlich.

Extravagantes Design.

Prägnantes Merkmal ist das innovative, vollautomatische Dachsystem. Wie beim legendären Ur-Targa von 1965 besteht es aus dem breiten Bügel, einem beweglichen Dachteil über den Vordersitzen und der umlaufenden Heckscheibe.

Innovative Ausstattung.

Für noch mehr Sicherheit im Straßenverkehr sorgt wahlweise das erstmalig verfügbare Porsche InnoDrive einschließlich Abstandsregeltempomat. Mit der weiterentwickelten Smartlift-Funktion lässt sich zudem die Anhebung der Bodenfreiheit komfortabel für den alltäglichen Bedarf programmieren.

Kurzfassung

Elegant, extravagant, einzigartig: der neue 911 Targa

Porsche komplettiert sein klassisches Sportwagen-Trio: Mit den Allradmodellen 911 Targa 4 und 911 Targa 4S debütiert nach Coupé und Cabriolet die dritte Karosserievariante der neuen Elfer-Generation. Prägnantes Merkmal bleibt das innovative, vollautomatische Dachsystem. Es besteht wie beim legendären Ur-Targa von 1965 aus dem charakteristischen breiten Bügel, einem beweglichen Dachteil über den Vordersitzen und der umlaufenden Heckscheibe. In 19 Sekunden lässt es sich komfortabel öffnen oder schließen.

Für einen kraftvollen Auftritt sorgt der Sechszylinder-Boxermotor mit drei Liter Hubraum und Biturbo-Aufladung: Der 911 Targa 4 leistet jetzt 283 kW (385 PS) und sprintet mit optionalem Sport Chrono-Paket aus dem Stand in 4,2 Sekunden auf Tempo 100 km/h – ein Zehntel schneller als bisher. Das Triebwerk im 911 Targa 4S kommt auf eine Nennleistung von 331 kW (450 PS) und erreicht die 100-km/h-Marke unter gleichen Voraussetzungen in 3,6 Sekunden – vier Zehntel schneller im Vergleich zum Vorgänger. Die Höchstgeschwindigkeit des 911 Targa 4 liegt bei 289 km/h (plus 2 km/h), die des 4S bei 304 km/h (plus 3 km/h).

Für den emotionalen und sportlichen Fahrspaß sorgen in beiden Sportwagen serienmäßig das Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) und der intelligente Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM). Der 911 Targa 4S kann alternativ auch mit dem neu entwickelten Siebengang-Schaltgetriebe einschließlich Sport Chrono-Paket geordert werden. Neue Technologien erweitern das Angebotsspektrum für beide Elfer-Modelle zusätzlich: Erstmals ist Porsche InnoDrive einschließlich Abstandsregeltempomat erhältlich. Mit der weiterentwickelten Smartlift-Funktion lässt sich die Anhebung der Bodenfreiheit für den alltäglichen Bedarf programmieren. Ergänzt werden die Optionen durch eine umfassende Ausstattung von Porsche Tequipment und neuen Individualisierungsmöglichkeiten der Porsche Exclusive Manufaktur.

Effizienter Boxermotor mit Biturbo-Aufladung

Wie die 911-Carrera-Modelle profitieren die beiden 911-Targa-Varianten von dem Leistungszuwachs der aufgeladenen drei Liter großen Sechszylinder-Boxermotoren. Das kommt sowohl der Performance als auch der Alltagstauglichkeit zugute. Das Triebwerk im 911 Targa 4 leistet 283 kW (385 PS) bei 6.500 1/min. Das sind 11 kW (15 PS) mehr als beim Vorgänger. Das maximale Drehmoment von 450 Newtonmetern steht über ein breites Drehzahlband von 1.950 bis 5.000 1/min zur Verfügung. Beim 911 Targa 4S mit 331 kW (450 PS) sind es 22 kW (30 PS) mehr Leistung im Vergleich zum Vorgängermodell, das maximale Drehmoment von 530 Newtonmetern (plus 30 Nm) liegt zwischen 2.300 und 5.000 1/min an.

Optimierter Allradantrieb für bessere Traktion

Die verbesserte Performance der neuen Allradmodelle geht mit einer Weiterentwicklung des Vorderachsgetriebes einher. Die wassergekühlte Einheit aus Kupplung und Differenzial verfügt über verstärkte Kupplungslamellen für mehr Belastbarkeit und Robustheit. Eine Erhöhung der Stellmomente an der Kupplung verbessert deren Stellgenauigkeit und damit die Funktion des zusätzlichen Antriebs über die Vorderachse. In Summe unterstützt das weiterentwickelte Vorderachsgetriebe mit dem PTM (Porsche Traction Management) eine noch bessere Traktion bei allen Fahrbahnzuständen.

Weiterentwickeltes Fahrwerk für mehr Komfort und Sicherheit

Bei den neuen 911-Targa-Modellen gehört das elektronisch geregelte variable Dämpfersystem PASM (Porsche Active Suspension Management) zur Serienausstattung. Es passt die Dämpfer-Eigenschaften in Bezug auf Fahrkomfort und Handling automatisch an die jeweilige Fahrsituation an und verfügt über zwei manuell einstellbare Kennfelder: „Normal“ und „Sport“. Das Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) inklusive elektronisch geregelter Hinterachs-Quersperre mit vollvariabler Momentenverteilung gehört beim Targa 4S ebenfalls zum Serienumfang und ist optional auch für den Targa 4 erhältlich. Wie die anderen Porsche 911 der achten Generation verfügen auch die Targa-Modelle serienmäßig über den Porsche Wet Mode. Sensoren in den vorderen Radhäusern erkennen signifikante Nässe auf der Fahrbahn. In diesem Fall wird dem Fahrer über ein Signal im Kombiinstrument geraten, manuell in den Wet Mode zu wechseln. Dadurch wird das Ansprechverhalten des Antriebs so angepasst, dass ein Maximum an Fahrstabilität gewährleistet ist.

Die fahrdynamische Abstimmung umfasst für den 911 Targa 4 an der Vorderachse Reifen der Dimension 235/40 ZR auf 19-Zoll-Leichtmetallrädern, an der Hinterachse sind 20-Zoll-Räder mit 295/35 ZR-Reifen montiert. Das 4S-Modell ist serienmäßig mit Pneu der Dimension 245/35 ZR auf 20-Zoll-Rädern vorne und 305/30 ZR auf 21-Zoll-Rädern hinten ausgerüstet. Die Verzögerung übernehmen beim Targa 4 an beiden Achsen 330 Millimeter große Bremsscheiben mit schwarzen Vierkolben-Monobloc-Festsätteln. Der Targa 4S verzögert an der Vorderachse mit Sechskolben- und an der Hinterachse mit Vierkolben-Sätteln, jeweils in Rot. Die Bremsscheiben messen hier je 350 Millimeter vorne und hinten. Als Option kann die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) bestellt werden.

Extravagantes Targa-Design modern interpretiert

Äußerlich prägen den 911 Targa die Design-Elemente der 992-Modellgeneration. Vorn kennzeichnen die Karosserie im Vergleich zum Vorgängermodell deutlich prägnantere Radhäuser. Zwischen den LED-Scheinwerfern nimmt die Fronthaube mit der eingepprägten Vertiefung das Design der ersten 911-Generationen auf. Am Heck dominieren der breitere, variabel ausfahrbare Heckspoiler und das nahtlos integrierte, feine Leuchtenband. Mit Ausnahme des Bug- und Heckteils besteht die gesamte Außenhaut aus Aluminium.

Das Interieur entspricht den 911-Carrera-Modellen und ist geprägt von den klaren und geraden Linien der Armaturentafel mit der zurückversetzten Instrumentenebene. Hier standen die Elfer aus den 1970er-Jahren Pate. Neben dem porschetypisch mittig positionierten Drehzahlmesser erweitern zwei dünne, rahmenlose Freiform-Displays die Informationsanzeigen für den Fahrer. Unter dem 10,9 Zoll großen Centerscreen des Porsche Communication Management (PCM) befindet sich eine kompakte Schaltereinheit mit fünf Tasten für den direkten Zugriff auf wichtige Fahrzeugfunktionen. Das PCM umfasst unter anderem serienmäßig eine schwarmdatenbasierte Online-Navigation und Connect Plus.

Seit 1965 Vorbild einer neuen Sportwagenklasse

Der 911 Targa 2.0 von 1965 war Wegbereiter für ein neues Fahrzeugkonzept. Anfangs wurde der Targa noch als „Sicherheitscabriolet mit Überrollbügel“ vermarktet. Doch schon bald hatte sich das Fahrzeug mit dem herausnehmbaren Dach als eigenständiges Konzept etabliert und zur Stilikone entwickelt. Mit dem 911 Targa verbindet Porsche bis heute zwei Welten: Die Vorteile des „Offenfahrens“ in einem Cabriolet sind mit dem Alltagskomfort und der Sicherheit eines Coupés kombiniert.

Preise

Die neuen 911 Targa-Modelle kommen in Deutschland ab August 2020 auf den Markt. Die Preise (inklusive 19 Prozent Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung) starten ab 128.486 Euro für den 911 Targa 4 und ab 143.956 Euro für den 911 Targa 4S.

Design und Karosserie

Zeitloser Klassiker mit spektakulärer Dachkinematik

Mit seinem extravaganten Design präsentiert sich der 911 Targa als Stilikone unter den Elfern. Die engste Verwandtschaft verbindet ihn mit dem 911 Carrera 4 Cabriolet. Die Technik und Karosserie stimmen bis zur Fensterlinie weitestgehend überein. Die Kombination aus breitem Heck und Targa-Bügel mit der kuppelartigen Heckscheibe lässt den jüngsten Elfer geduckt und ausgesprochen sportlich auftreten. Obwohl Abmessungen und Silhouette praktisch identisch mit den anderen 911-Carrera-Modellen sind, verschiebt sich der optische Schwerpunkt der Targa-Modelle wie bei klassischen Porsche-Rennwagen zur Mitte.

Exzellente Fahrdynamik dank breiter Spur und Mischbereifung

Das Exterieur-Design unterstreicht die gesteigerte Performance des 911 Targa. Vorn ist die Karosserie im Vergleich zum Vorgängermodell 45 Millimeter breiter. Das ist an den prägnanteren Radhäusern deutlich erkennbar. Diese wölben sich beim 911 Targa 4 an der Vorderachse über 19 Zoll große Räder, der Durchmesser der Hinterräder beträgt 20 Zoll. Der 911 Targa 4S ist vorne serienmäßig mit 20 Zoll großen Rädern ausgerüstet, hinten mit 21 Zoll. Zwischen den LED-Scheinwerfern schmiegt sich die Fronthaube mit eingepprägter Vertiefung – eine Hommage an das Design der ersten 911-Generation. Am Heck dominieren der breitere, variabel ausfahrbare Heckspoiler und das nahtlose, feine Leuchtenband. Mit Ausnahme des Bug- und Heckteils besteht die gesamte Außenhaut aus Aluminium.

Aktive Aerodynamik mit Targa-Abstimmung

Die weiterentwickelte aktive Aerodynamik der neuen 911-Generation erhält auch im 911 Targa Einzug. Dazu wurde die Regelstrategie der aktiven Elemente Heckspoiler und Kühlluftklappen in Abhängigkeit von Fahrgeschwindigkeit und Fahrprogramm modifiziert. Der 911 regelt seine Aerodynamik zwischen dem effizienzoptimierten Eco-Modus und der fahrdynamisch optimalen Konfiguration Performance.

Design trifft Ergonomie: das Elfer-Interieur

Das Interieur entspricht dem der 911-Carrera-Modelle und ist geprägt von den klaren und geraden Linien der Armaturentafel mit der zurückversetzten Instrumentenebene. Hier standen die Elfer aus den 1970er-Jahren Pate. Neben dem porschetypisch mittig positionierten Drehzahlmesser erweitern zwei dünne, rahmenlose Freiform-Displays die Informationsanzeigen für den Fahrer. Unter dem 10,9 Zoll großen Centerscreen des Porsche Communication Management (PCM) befindet sich eine kompakte Schaltereinheit mit fünf Tasten für den direkten Zugriff auf wichtige Fahrzeugfunktionen. Das PCM umfasst unter anderem serienmäßig eine schwarmdatenbasierte Online-Navigation und Connect Plus.

Optimierte Dachkonstruktion

Das Dachsystem wurde weiterentwickelt und besteht wie beim Vorgänger aus zwei beweglichen Teilen: zum einen aus dem Softtop, zum anderen aus der Glasheckscheibe. Zwei integrierte, flächige Magnesium-Elemente spannen das Softtop optimal auf und dienen als Geräusch- und Wärmeschutz. Die beheizbare Glasheckscheibe ist aus gewichtsoptimiertem Verbundsicherheitsglas gefertigt.

Durch die leistungsstärkeren elektrischen Aktuatoren lässt sich das Dach vollautomatisch in 19 Sekunden öffnen oder schließen. Auf Tastendruck wird beim Öffnen die Glasheckscheibe angehoben, die mit dem Verdeckkastendeckel verbunden ist. Anschließend wird sie gekippt und nach hinten gefahren. Gleichzeitig öffnen sich zwei Klappen im Targa-Bügel und geben die Kinematik des Softtops frei. Das Verdeckelement wird entriegelt und während der Öffnung nach hinten z-förmig gefaltet und hinter den Fondsitzen abgelegt. Eine quer verlaufende Blende integriert das Verdeckelement. Danach werden die Bügelklappen und die Heckscheibe wieder geschlossen. Bei geöffnetem Dach kann ein im Windlaufrahmen integrierter Windabweiser manuell aufgestellt werden. Er verringert Zugluft im Innenraum auf Fahrerwunsch deutlich und entfaltet bei Geschwindigkeiten zwischen 50 km/h und 145 km/h seine maximale Wirkung.

Zum Schutz vor Beschädigungen überwacht der serienmäßige Park-Assistent beim Öffnen oder Schließen des Dachs den Bereich hinter dem Fahrzeug. Die Fondscheibe schwenkt dabei über das Heck hinaus. Erkennt das System im Bereich von rund 50 Zentimetern hinter dem Fahrzeug ein

Hindernis – beispielsweise eine Wand oder ein anderes Fahrzeug –, bricht es den Vorgang ab und verhindert so eine Kollision. In diesem Fall wird zusätzlich die Rückfahrkamera aktiviert und eine Meldung im Kombiinstrument angezeigt.

Motor und Antrieb

Mehr Leistung mit effizienten Sechszylinder-Boxermotoren

Herzstück des 911 Targa ist der neue Sechszylinder-Boxermotor mit Biturbo-Aufladung, der auch in den 911-Carrera-Modellen zum Einsatz kommt. Die beiden Leistungsstufen von 283 kW (385 PS) für den 911 Targa 4 und 331 kW (450 PS) für den 911 Targa 4S werden im Wesentlichen von der Größe der beiden symmetrischen Turbolader und dem Ladedruck bestimmt. Im weiteren Verlauf der Saugstrecke durchströmt die komprimierte Luft die beiden neu positionierten Ladeluftkühler. Gegenüber den Vorgängermodellen haben sie ihre Position mit dem Luftfilter getauscht. Die Ladeluftkühler befinden sich nun direkt über dem Motor, mittig und zentral unter dem Heckdeckelgitter. Zuvor waren sie seitlich in den hinteren Kotflügeln positioniert. In der aktuellen Motorengeneration kommt auch die innovative variable Ventilsteuerung VarioCam Plus zum Einsatz, die den Gaswechsel erstmals mit asymmetrischen Einlassnockenwellen steuert. Dabei öffnen die beiden benachbarten Ventile eines Zylinders in der Teillaststellung mit unterschiedlichem Hub. Durch die Unterschiede in Querschnitt und Öffnungsdauer erhält die einströmende Prozessluft einen definierten Drall im Brennraum. Diese Ladungsbewegung verbessert die Gemischaufbereitung und die Verbrennung – Verbrauch und Emissionen sinken.

Emotionaler Sound innen und außen

Die neuen 911-Targa-Modelle bieten auch in der achten Generation ein 911-typisches und attraktives Sound-Erlebnis. Dazu verfügt die vierflutige Abgasanlage jetzt über kennfeldgesteuerte und vollvariabel verstellbare Abgasklappen. Optional ist eine Sportabgasanlage mit reduziertem Abgasgedruck lieferbar. Während die Serienanlage beim 911 Targa 4 zwei Einzelendrohrblenden hat – die des 911 Targa 4S zwei Doppelendrohre –, unterscheidet sich die Sportabgasanlage durch zwei ovale Mündungen.

Neues Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe

911 Targa 4 und 911 Targa 4S sind erstmals mit dem neuen Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) ausgerüstet. Das neue PDK bietet gegenüber dem bisherigen Siebenganggetriebe der Vorgängermodelle eine Vielzahl an Verbesserungen. Der Fahrer spürt das unmittelbar im Zusammenspiel von

Komfort, Performance und Effizienz. Alle Fahrstufen sind neu übersetzt: Der erste Gang ist kürzer, der achte Gang ist länger als der bisher höchste siebte Gang ausgelegt. Die längere Achsübersetzung senkt zudem die Drehzahlen in den oberen Gängen weiter. Das Ergebnis sind ein harmonischer Übersetzungsverlauf und ein weiteres Potenzial zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs. Die Höchstgeschwindigkeit wird unverändert im sechsten Gang erreicht.

Für Puristen: Siebengang-Schaltgetriebe mit Sport Chrono-Paket ohne Aufpreis

Für den 911 Targa 4S steht exklusiv das neue manuelle Schaltgetriebe mit sieben Gängen zur Wahl, das zusammen mit dem Sport Chrono-Paket geordert werden kann. In der Konstellation wird die elektronisch geregelte Hinterachs-Quersperre (PTV Plus), die in Verbindung mit dem PDK-Getriebe eingesetzt wird, durch die mechanische Hinterachs-Quersperre (PTV) ersetzt. Diese Gesamtauslegung spricht vor allem sportlich ambitionierte Fahrer an, die die Schaltarbeit als Steigerung des Fahrspaßes verstehen. Das Sport Chrono-Paket enthält den Mode-Schalter mit Sport-Response-Button (in Verbindung mit dem PDK) sowie den PSM-Sport-Modus, dynamische Motorlager, die Stoppuhr und die Porsche Track Precision App.

Leistungsoptimierter Vorderradantrieb

Die verbesserte Performance der neuen Allradmodelle geht mit einer Weiterentwicklung des Vorderachsgetriebes einher. Die wassergekühlte Einheit aus Kupplung und Differenzial verfügt über verstärkte Kupplungslamellen für mehr Belastbarkeit und Robustheit. Eine Erhöhung der Stellmomente an der Kupplung verbessert deren Stellgenauigkeit und damit die Funktion des zusätzlichen Antriebs über die Vorderachse. In Summe unterstützt das weiterentwickelte Vorderachsgetriebe mit dem PTM (Porsche Traction Management) eine noch bessere Traktion bei allen Fahrbahnzuständen.

Spitzenfahrwerk mit aktiven Regelsystemen und Mischbereifung

Das Fahrwerk der neuen 911-Targa-Modelle ist serienmäßig mit dem elektronisch geregelten variablen Dämpfersystem PASM (Porsche Active Suspension Management) ausgestattet. Es passt die Dämpfungseigenschaften in Bezug auf Fahrkomfort und Handling automatisch an die jeweilige Fahrsituation an und verfügt über zwei manuell einstellbare Kennfelder: „Normal“ und „Sport“. Eine voll vari-

able, elektronisch gesteuerte Differenzialsperre für die Hinterachse inklusive Porsche Torque Vectoring (PTV Plus), die beim 911 Targa 4S mit PDK zur Serienausstattung gehört, kann für den 911 Targa 4 gegen Aufpreis bestellt werden.

Wie die anderen Porsche-Elfer der achten Generation verfügen auch die Allradmodelle serienmäßig über Mischbereifung und den Porsche Wet Mode. Dank der unterschiedlichen Raddimensionen vorn und hinten kann die Hinterachse noch mehr Seitenführung aufbauen und die Traktion weiter verbessern. Die fahrdynamische Abstimmung umfasst für den 911 Targa 4 an der Vorderachse Reifen der Dimension 235/40 ZR auf 19-Zoll-Leichtmetallrädern, an der Hinterachse sind 20-Zoll-Räder mit 295/35 ZR-Reifen montiert. Das 4S-Modell ist serienmäßig mit Pneu der Dimension 245/35 ZR auf 20-Zoll-Rädern vorne und 305/30 ZR auf 21-Zoll-Rädern hinten ausgerüstet. Die Mischbereifung wirkt sich erheblich auf die Balance des Fahrzeugs aus. Das Fahrverhalten kann besser kontrolliert werden.

Die Funktion Wet Mode erkennt mittels Sensoren in den vorderen Radhäusern automatisch Nässe auf der Fahrbahn. In diesem Fall wird dem Fahrer über ein Signal im Cockpit geraten, manuell in den Wet Mode zu wechseln. Aktiviert der Fahrer den Wet Mode, werden unter anderem das Porsche Stability Management (PSM) sowie das Porsche Traction Management (PTM) und das Ansprechverhalten des Antriebs so angepasst, dass ein Maximum an Fahrstabilität gewährleistet ist.

Die Verzögerung übernehmen beim Targa 4 an beiden Achsen 330 Millimeter große Bremsscheiben mit schwarzen Vierkolben-Monobloc-Festsätteln. Der Targa 4S verzögert an der Vorderachse mit Sechskolben- und an der Hinterachse mit Vierkolben-Sätteln, jeweils in Rot. Die Bremsscheiben messen hier je 350 Millimeter vorne und hinten. Als Option kann die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) bestellt werden.

Optionen: Hinterachslenkung und Wankstabilisierung

Zur weiteren Steigerung von Agilität und Alltagstauglichkeit steht optional für den Targa 4S die Hinterachslenkung zur Wahl. Das System lenkt die Hinterräder geschwindigkeitsabhängig um bis zu zwei Grad gegensinnig beziehungsweise gleichsinnig zum Lenkwinkel an der Vorderachse. Dadurch fährt sich der 911 in Kurven noch agiler, bei hohen Geschwindigkeit und Spurwechsel stabiler, und

er gewinnt im Stadtverkehr mit dem verkleinerten Wendekreis an Alltagskomfort. In Verbindung mit der optionalen Hinterachslenkung ist auch das optionale Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) erhältlich. Das System gleicht durch aktive Stabilisatoren das Wanken der Karosserie in Kurven nahezu vollständig aus.

Umfangreiche Serienausstattung mit Innovationen

Serienmäßig bietet der neue 911 eine Kombination von Assistenzsystemen, die vor allem das Fahren im Alltagsverkehr komfortabler und sicherer macht. Der serienmäßige Park-Assistent mit Abstandssensoren vorn und hinten sowie einer Rückfahrkamera unterstützt den Fahrer mit optischen und akustischen Warnungen. Der kameragestützte Warn- und Bremsassistent verringert die Gefahr von Kollisionen mit Fahrzeugen, Fußgängern und Radfahrern erheblich. Das System warnt den Fahrer in einer ersten Stufe optisch und akustisch. In der zweiten Stufe erfolgt bei größerer Gefahr ein Bremsruck. Eine dann vom Fahrer ausgelöste Bremsung wird gegebenenfalls bis zur Vollbremsung verstärkt. Reagiert der Fahrer nicht, wird eine automatische Notbremsung eingeleitet, um die Folgen einer Kollision abzumildern.

Erstmals im 911: Porsche InnoDrive und Smartlift

Mit den neuen 911-Targa-4-Modellen hält Porsche InnoDrive Einzug in die Liste der Elfer-Optionen. Porsche InnoDrive erweitert den Funktionsumfang des Abstandsregeltempostats um eine vorausschauende Geschwindigkeitsregelung von bis zu drei Kilometern. Basierend auf hochgenauen Navigationsdaten, werden die optimalen Beschleunigungs- und Verzögerungswerte errechnet und über den Motor und das Achtgang-PDK sowie die Bremsanlage aktiviert. Dabei berücksichtigt dieser elektronische Co-Pilot Kurven, Steigungen, Kreisverkehre sowie Stopp- und Vorfahrt-gewähren-Situationen. Darüber hinaus erkennt das System auch Abbiegungen und Abfahrten auf Basis der Zielführung oder durch Setzen des Blinkers. Auf Wunsch werden auch zulässige Geschwindigkeiten automatisch berücksichtigt. Der Fahrer hat dabei jederzeit die Möglichkeit, die Maximalgeschwindigkeit individuell festzulegen. Das aktuelle Verkehrsgeschehen wird durch eine Radar- und Video-Sensorik erfasst und die Regelung entsprechend angepasst. Wie bei der klassischen Abstandsregelung registriert die Radar-Video-Sensorik zudem den Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen und passt ihn permanent an.

Beim 911 ist Porsche InnoDrive zudem mit der aktiven Spurführung kombiniert. Dieses System unterstützt den Fahrer auf gut ausgebauten Landstraßen und Autobahnen durch einen komfortorientierten Lenkeingriff, mit dem das System das Fahrzeug in der Mitte der Fahrspur hält. Es ist in einem Geschwindigkeitsbereich zwischen 0 und 210 km/h nutzbar. Auch die aktive Spurführung greift auf den Radarsensor und die Frontkamera zurück. Durch die Verknüpfung aus Längs- und Querführung bietet der 911 mit Porsche InnoDrive und aktiver Spurführung nicht nur jederzeit einen korrekten und sicheren Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, sondern ist auch in der Lage, das Fahrzeug in einem Stau unter der Aufsicht des Fahrers selbstständig agieren zu lassen. Porsche ist der erste Hersteller, der ein solches Assistenzsystem in einem Sportwagen anbietet. In Märkten, in denen Porsche InnoDrive nicht verfügbar ist, wird die aktive Spurführung in Verbindung mit dem Abstandsregeltempomat angeboten.

Die neue optionale Smartlift-Funktion ermöglicht es, den Vorderwagen an regelmäßig befahrenen Stellen automatisch anheben zu lassen. Mit dem elektrohydraulischen System an der Vorderachse kann die Bodenfreiheit an der Bugverkleidung um rund 40 Millimeter vergrößert werden. Dabei speichert das System auf Knopfdruck die GPS-Koordinaten der aktuellen Position. Steuert der Fahrer die Stelle erneut aus der gleichen Richtung kommend an, hebt sich der Vorderwagen automatisch an.

Lederpaket 930 im Stil des ersten 911 Turbo

Das optional erhältliche Lederpaket 930 ist eine Reminiszenz an den ersten Porsche 911 Turbo (Typ 930) und ist nun auch für die neuen 911-Targa-Modelle verfügbar. Von der Porsche Exclusive Manufaktur gemeinsam mit Design-Experten aus dem Entwicklungszentrum in Weissach gestaltet, verkörpert das zweifarbige Interieur den stilicheren Lifestyle des 911 Targa. Das Lederpaket zeichnet sich durch ein aufeinander abgestimmtes Zusammenspiel von Farben, Materialien und individuellen Veredelungen aus. Zum Ausstattungsumfang gehören unter anderem gesteppte Sitzmittelbahnen vorne und hinten sowie gesteppte Türtafeln nebst weiteren umfangreichen Beledungen. Das zweifarbige Interieur ist in Bordeauxrot/Kreide, Schwarz/Schiefergrau, Schiefergrau/Islandgrün sowie Graphitblau/Mojavebeige erhältlich. Die neue Farbverteilung betont die 2+2-Einzelsitze. Die zahlreichen Ziernähte sind ebenso wie die Kreuznaht am Lenkrad in der jeweiligen Kontrastfarbe ausgeführt und sorgen für ein innovatives und stimmiges Gesamtkonzept. Weitere aufwendig gestaltete Details sind

die Porsche Exclusive Manufaktur-Prägung auf dem Deckel des Ablagefachs in der Mittelkonsole, das geprägte Porsche-Wappen auf den Kopfstützen sowie die in Race-Tex ausgeführten Gurtaustrittsblenden bei den Coupés.

Sound-Systeme für jeden Anspruch

Neben dem serienmäßigen Sound Package Plus werden für die 911-Targa-Modelle weiterhin Sound-Systeme von BOSE® und Burmester® angeboten. Das optionale BOSE®-Surround-Sound-System bietet mit zwölf Lautsprechern und einer Gesamtleistung von 570 Watt einen äußerst ausbalancierten und originalgetreuen Sound. Top-Anlage bleibt das Burmester®-High-End-Surround-Sound-System mit ebenfalls zwölf Lautsprechern und einer Gesamtleistung von 855 Watt.

Apps und Dienste von Connect Plus

Der neue 911 ist zu 100 Prozent vernetzt. Die vielfältigen Möglichkeiten sind Bestandteil von Porsche Connect Plus, das zur Serienausstattung zählt. So greift der Fahrer jetzt über das Porsche Communication Management (PCM) auf Amazon Music zu, Smart-Home-Funktionen des Anbieters Nest und Radio Plus, eine intelligente Kombination aus konventionellem Empfang und Online-Radio. Dank der integrierten LTE-fähigen SIM-Karte ist der neue 911 permanent online. Auch diese Funktion ist im Serienumfang enthalten. Ebenfalls serienmäßig: die Porsche Connect App mit vereinfachter Bedienung für die zentralen Connect-Funktionen.

Das Targa-Konzept interpretiert das Porsche-Fahrgefühl neu

Die Historie des Porsche Targa

Im September 1965 stellt Porsche auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt den 911 Targa vor. Dieses Fahrzeug ist weder Cabriolet noch Coupé, weder Hardtop noch Limousine, sondern etwas völlig Neues: das erste Sicherheitscabriolet der Welt mit feststehendem Sicherheits- beziehungsweise Überrollbügel. Ein herausnehmbares Faltdach und eine herunterklappbare Kunststoffheckscheibe ermöglichen das automobiler Frischluftvergnügen in einer Vielfalt, wie es bei offenen Fahrzeugen bisher nicht anzutreffen ist: komplett geschlossen, völlig offen oder jeweils nur mit herausgenommenem Dachmittelstück oder heruntergeklappter Heckscheibe. Das Targa-Konzept ist der Startschuss für ein neues Porsche-Fahrgefühl und begleitet fortan nicht nur alle Elfer-Generationen, sondern später auch weitere Fahrzeuge wie den 914 oder den Carrera GT.

Die Targa Florio als Namensgeber

Porsche reagiert mit dem neuen Konzept auf gestiegene Sicherheitsbedürfnisse bei offenen Fahrzeugen auf dem amerikanischen Markt und tritt Stimmen entgegen, die Cabriolets in den USA ganz verbieten wollen. Bei der Suche nach einer Modellbezeichnung wird nach Rennstrecken gesucht, auf denen Porsche besonders erfolgreich ist und so fällt rasch die „Targa Florio“ – das Straßenrennen auf Sizilien, bei dem Porsche seit Mitte der 1950er-Jahre große Motorsport-Erfolge feiert. Kurzfristig steht „911 Flori“ im Raum, bis Inland-Verkaufsleiter Harald Wagner die Suche eher beiläufig mit der Frage entscheidet: „Warum sagen wir eigentlich nicht nur Targa?“ Dass der italienische Begriff auch noch „Schild“ bedeutet, fällt – so sagt es die Legende – erst den Textern des Verkaufsprospekts auf. Im August 1965 meldet Porsche das Targa-Konzept zum Patent an und ab Herbst 1966 ergänzt der Targa beim 911, 911 S und 912 das bisherige Coupé und stößt auf großen Anklang. Von Spätsommer 1967 an können die Targa-Modelle auf Wunsch auch mit einer fest eingebauten, beheizbaren Heckscheibe aus Sicherheitsglas an Stelle der herunterklappbaren Kunststoffheckscheibe geordert werden. Eine Lösung, die bereits im Jahr darauf zur Serienausstattung wird und den Targa bis zum Jahr 1993 praktisch unverändert begleitet.

Targa-Vielfalt bei den Modellen der G-Serie

Auch bei der zweiten Generation des 911, den von Spätsommer 1973 an gebauten Modellen der G-Serie, bleibt der Targa ein fester Bestandteil des Lieferprogramms. Erstmals ist die Karosserie des 911 nachhaltig modifiziert worden und verfügt nun, einer neuen Gesetzgebung in den USA entsprechend, über neue, kastenförmige Stoßfänger mit schwarzen Faltenbälgen an der Seite. Sie sind in der Lage, Stöße bis zu einer Geschwindigkeit von 8 km/h ohne Beschädigungen an der Karosserie aufzunehmen. An der technischen Konzeption des Targa-Dachs ändert sich nichts, wohl aber am optischen Erscheinungsbild, denn den vormals in langlebigem, gebürstetem Edelstahl gehaltenen Targa-Bügel gibt es nun auch in Schwarz. Auch als im Januar 1983 mit dem 911 SC Cabriolet erstmals wieder ein vollständig offen zu fahrender Porsche im Programm ist, bleibt der Targa weiterhin eine feste Größe – auch über das Ende der Produktionszeit der G-Serie im Jahr 1989 hinaus.

Typ 964 zu 85 Prozent aus neuen Teilen, doch der Targa bleibt klassisch

Bereits im Herbst 1988 stellt Porsche mit dem 911 Carrera 4 Typ 964 den ersten allradgetriebenen 911 vor und damit die dritte Generation der Sportwagen-Ikone aus Zuffenhausen. Porsche hält an der klassischen Karosserieform des 911 fest, doch darunter sind rund 85 Prozent aller Teile neu. Bereits im Jahr darauf steht mit dem 911 Carrera 2 nicht nur eine Variante mit klassischem Heckantrieb zur Verfügung. Es sind nun auch alle drei Karosserievarianten verfügbar: Coupé, Cabriolet und Targa. Nach wie vor verfügen der bis 1993 gebaute 911 Carrera 2 Targa und 911 Carrera 4 Targa über den klassischen Targa-Bügel und das herausnehmbare Dachmittelstück. Innerhalb der ersten drei 911-Generationen werden 87.663 Targa-Modelle gebaut.

Die Abkehr vom Targa-Bügel – Glasdach beim 911 Targa Typ 993

Mit der Einführung der vierten Generation des 911 Typ 993 gehen im Herbst 1993 ein neues Karosserie-Design und von November 1995 an auch ein neues Targa-Konzept einher. Erstmals beim 911 sind die vorderen Kotflügel breiter und verlaufen deutlich flacher. Auch die hinteren Kotflügel sind breiter geformt und ziehen sich geradliniger zum Heck. Neben einer umfassenden Weiterentwicklung von Motor und Fahrwerk setzt die Generation 993 das Thema Targa in einer völlig neuen Weise und ohne den Targa-Bügel um. Innerhalb einer jetzt längs verlaufenden Sicherheitsstruktur befindet sich ein Dach aus getöntem Wärmeschutzglas, das vom vorderen Scheibenrahmen bis zum Heckteil reicht.

Aufgeteilt in elektrisch bewegliche Segmente, öffnet es auf Knopfdruck stufenlos und zieht sich wie ein überbreites Schiebedach hinter die Heckscheibe zurück. Reduzierte Windgeräusche in geschlossenem Zustand bei dennoch sonnendurchflutetem Innenraum sind wesentliche Vorteile der neuen Lösung. Weiterhin charakteristisch für diesen Targa: die spitz zulaufenden Heckfenster. Das neue Targa-Konzept der Baureihe 993 verbindet erstmals offenen Fahrgenuss mit dem 911, ohne die klassische Dachlinie des Coupés zu verändern.

911 Targa Typ 996 – der Targa erhält eine Heckklappe

Mit dem 911 Carrera Typ 996 präsentierte Porsche 1997 die fünfte Generation des 911, die völlig neu konstruiert ist und erstmals auf wassergekühlte Sechszylinder-Boxermotoren setzt. Von Dezember 2001 an steht neben Coupé und Cabriolet auch der Targa zur Verfügung. Wie der Vorgänger besitzt der 911 Targa ein elektrisch betätigtes Glasdach, jetzt mit einer Fläche von mehr als 1,5 Quadratmetern. Mehr Glasfläche hat es bei einem Porsche 911 bisher nicht gegeben. Als erster Elfer bietet der neue Targa zudem eine Heckscheibe zum Aufklappen. Die Fond-Gepäckablage mit bis zu 230 Liter Stau-Volumen erhält damit einen bequemen Zugang, um Koffer, Taschen oder anderes Reisegepäck einladen zu können.

911 Targa 4/4S Typ 997 – leichteres Glas und erstmals zwei Varianten

Im September 2006 folgt der 911 Targa der mittlerweile sechsten Elfer-Generation Typ 997. Prinzipiell übernimmt er die Konstruktion des Targa-Dachs mit zusätzlicher praktischer Heckklappe vom Vorgänger. Der Einsatz von Spezialglas ermöglicht jedoch eine Gewichtsreduzierung um 1,9 Kilogramm und als besonderer Blickfang dienen zwei hochglanzpolierte Aluminiumleisten an den seitlichen Dachkanten. Außerdem gibt es den 911 Targa jetzt nur in den zwei allradangetriebenen Varianten – als 911 Targa 4 und 911 Targa 4S.

911 Targa Typ 991 – die Rückkehr zum legendären Targa-Bügel

Im September 2011 stellt Porsche die siebte und komplett neu konstruierte Generation des 911 vor. Auf die Karosserievarianten Coupé und Cabriolet folgt im Januar 2014 der 911 Targa, der sich mit seinem innovativen Targa-Dach als moderner Klassiker inszeniert. Erstmals gelingt es, die klassische Targa-Idee mit modernstem Dachkomfort zu verbinden. Wie der legendäre Ur-Targa besitzt das neue

Modell den charakteristischen breiten Bügel anstelle der B-Säulen, ein bewegliches Dachteil über den Vordersitzen und eine umlaufende Heckscheibe ohne C-Säule. Anders als bei den Klassikern wird beim neuen Targa das Dachsegment jedoch auf Knopfdruck geöffnet und geschlossen. Dabei lässt das vollautomatische Dachsystem das Verdeckelement auf spektakuläre Weise hinter der Fondsitze verschwinden. Der neue 911 Targa präsentiert sich damit als hochgradig innovative Neuauflage des Klassikers von 1965.

Zusammenstellung 911 Targa Generationen 1967–2019

(Die Produktionszahlen 911 Gesamt sind inklusive Targa)

Generation	Bauzeit	911 Gesamt	911 Targa
Ur-911	09.1966 – 07.1973	76.092	25.429
„G-Serie“	09.1973 – 07.1989	196.397	57.371
964	10.1989 – 07.1993	63.762	4.863
993	11.1995 – 04.1998	68.881	4.585
996	12.2001 – 03.2005	175.262	5.142
997	12.2005 – 05.2012	213.004	8.459
991	01.2014 – 12.2019	233.354	19.373