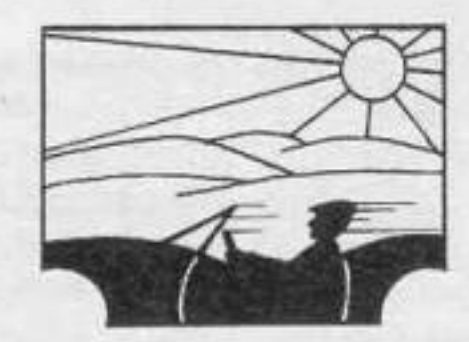
Fotos: Seufert



Open Air

Test Porsche 911 SC Targa
Sportwagen mit hohem Leistungsvermögen
und abnehmbarem Kunststoff-Dach.

Über 40 Prozent aller 911-Kunden", weiß Walter Hönscheidt, Porsche-Pressesprecher, „bestellen ihren Elfer als Targa." Und er fügt zufrieden hinzu: „Dieser hohe Prozentsatz ist über die Jahre hinweg ziemlich konstant geblieben."

Von Jahren kann im Falle des Targa tatsächlich gesprochen werden. Denn der Oben-Ohne-Porsche, dessen Name an die Sport-Erfolge von Porsche bei der sizilianischen Targa Florio erinnern soll, wurde bereits 1965 auf der Internationalen Automobil Ausstellung in Frankfurt präsentiert — damals noch als kleine Sensation.

Der Targa war nämlich ganz und gar kein klassisches Cabrio, sondern besaß einen breiten Überrollbügel, der sich beim besten Willen nicht zusammenklappen ließ — nicht einmal bei einem Unfall. Und bei Porsche war man ganz stolz und sprach deshalb „vom ersten Sicherheits-Cabriolet der Welt".

Damals, vor 15 Jahren, war ein Auto in solcher Bauform wirklich einzigartig. Doch das Konstruktionsprinzip mit integriertem Überrollbügel, das vor allem auch die grundsätzliche Verwindungsneigung des wahrhaftigen Cabrios in den Griff bekam, fand Nachahmer. Und frech, wie die Menschen oft sind, ahmten sie auch gleich den Namen nach, der früher ein exclusiver Porsche-Begriff war.

Porschefahren an der frischen Luft: Targa-Version des klassischen 911 SC.

Dies konnte jedoch nichts daran ändern, daß der Targa von Porsche immer eine unverwechselbare Erscheinung blieb und eine dynamische dazu. Denn in den Targa baute Porsche bis auf den Turbo alle Motoren, die auch das Coupé antrieben. Im Augenblick hat der Targa-Freund freilich keine Motoren-Wahl; ein Einheitsgericht steht auf der Karte — drei Liter groß, fast 190 PS stark und sehr schmackhaft zubereitet.

Unverwechselbare Erscheinung: Porsche Targa

Mit diesem Leistungsangebot ist nach wie vor viel Staat zu machen. Denn es reicht zu einer hervorragenden Beschleunigung (0 auf 100 km/h in knapp sieben Sekunden) und zu einer Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h, die jenseits aller Offenfahr-Vorstellungen liegt. Dennoch: Der Targa kann es immerhin, und nicht viele Offen-Autos können ihm da folgen.

Was die mechanische Laufruhe angeht, so gehört der Sechszylinder-Boxer, der nach alter Porsche-Sitte im Heck seiner Arbeit nachgeht, nach wie vor zum Besten, was sich für viel Geld einkaufen läßt. Er läuft, schon konstruktionsbedingt, mustergültig vibrationsarm, entwickelt bereits bei niedrigen Drehzahlen ein gutes Durchzugsvermögen und bietet obendrein eine sehr typische und inzwischen wohlbekannte Geräuschkulisse.

Wer den Targa offen bewegt, hört davon zunächst ein bißchen mehr, dann — mit zunehmendem Windorgeln — immer weniger. Der Öffnungsakt selbst gerät erfreulich einfach, selbst für ungeschickte Menschen, wenn auch ganz anders als bei einem richtigen Cabrio. Denn der Witz beim Targa ist, daß er im Besitz eines festen Kunststoff-Dachteils ist, das man herausnehmen kann.

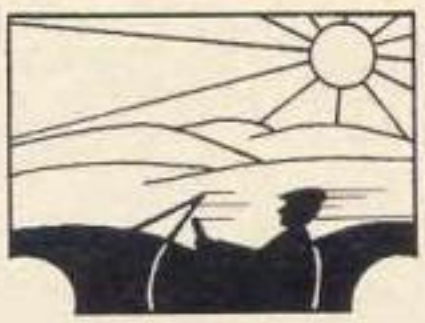
Dazu müssen nur zwei Spannbügel unterhalb der Windschutzscheibe gelöst werden. Alsdann hebt der Lufthungrige die genau 7,5 Kilogramm wiegende Platte aus ihrer rückwärtigen Verankerung und verstaut sie im Kofferraum unter der vorderen Haube.

Viel Platz für Gepäck bleibt dann nicht mehr übrig; die Targa-Besatzung, die durchaus aus zwei Erwachsenen und zwei Kindern bestehen darf, muß sich auf Reisen mit dem Nötigsten bescheiden.

Targa: einfach zu öffnen, erfrischend zu fahren

Dafür darf sie dann auch sicher sein, in Sachen Frischluft-Angebot reichlich verwöhnt zu werden. Denn was hier geboten wird, unterscheidet sich nicht nennenswert von dem, was das klassische offene Auto zu bieten hat. So bleibt dem Porsche Targa eigentlich nur die optische Schmach des breiten metallenen Bügels — Wind, Sonne und Sauerstoff gibt's in jeder Menge.

Als besonders angenehmes Offen-Tempo erweist sich auf der Autobahn eine Geschwindigkeit um 130 km/h. Die Verwirbelung der Insassen hält sich zumindest bei geschlossenen Seitenscheiben in angemessenen Grenzen, und



auch akustisch stellt sich noch keine wahre Plage ein.

Wer schneller als 160 km/h offen fahren will, muß den festen Sitz der Frisur endgültig aufgeben und ist auch, bei eventuellem Mitteilungsdrang, zum Selbstgespräch verurteilt.

Leider ist der Targa selbst in geschlossenem Zustand bei so hohen Geschwindigkeiten nicht mustergültig leise. Im Gegensatz zum 911-Coupé setzen schon oberhalb von 120 km/h deutliche Zischlaute aus dem Dachbereich ein und machen darauf aufmerksam, daß sich der Fahrtwind hier schwerer tut als beim Coupé.

Der Mangel wiegt jedoch nur bei Autobahnstücken, die mit hohen Geschwindigkeiten gefahren werden — ansonsten darf sich der Targa-Pilot, verglichen mit dem Coupé-Besitzer, in jeder Beziehung gleich gut bedient fühlen.

So erwarten ihn, von den Motor-Qualitäten einmal abgesehen, eine sehr gute Verarbeitungsqualität, schöne und übersichtliche Armaturen, eine bemerkenswerte Handlichkeit und wirksame, standfeste Bremsen.

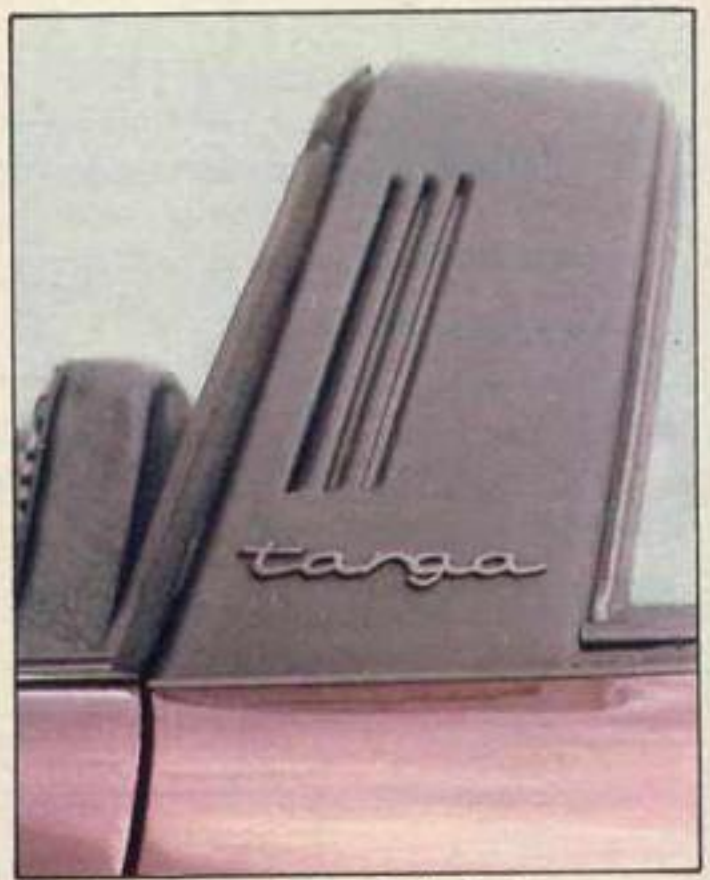
911: funktionelle Sportlichkeit, solide Machart

Nachteile gibt es auch: Die Lenkung ist stoßempfindlich, die Schaltung präsentiert sich schwergängig und mit langen Schaltwegen, und auch die Fahreigenschaften im Grenzbereich sind nicht so, wie man sie sich nun unbedingt wünscht.

Denn der Elfer, ganz gleich ob Targa oder Coupé, erlaubt zwar sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten, kann aber beim Überschreiten der Haftgrenze seine Konstruktionsmerkmale nicht verleugnen.

Dann wechselt er ziemlich plötzlich vom Untersteuern ins Übersteuern und nötigt seinem Bändiger eine gewisse Fingerfertigkeit ab. ▷

Targa-Merkmal: herausnehmbares Dachteil



Targa-Merkmal: Sturzbügel

Sportliche Instrumentierung, funktionelle Gestaltung: Porsche-Innenraum