

CLASSIC DRIVER

Porsche 911 Targa 4S (2)



Goldene Zeiten. Classic Driver on Tour: Mit dem neuen Porsche 911 Targa 4S quer durch Portugal. Skyd(r)iving für die Sinne. Wir präsentieren den jüngsten Spross der 911er Familie in exklusiven Bildern und in zwei Teilen: Impressionen in Carraraweiß und Nordicgoldmetallic. Teil 2: der Sonnenkönig.

Der nächste Morgen. Die Algarve bei Tagesanbruch: Zaghafte blinzelt die Sonne von Osten über Küstenlinie und Atlantik herüber, wärmt Meer und Felsen mit ihrem goldenen Licht. Die Brandung raunt unten am Sandstrand, milder Seewind raschelt in den Palmenblättern. Wie ein maurisches Dorf wacht das Vila Vita Parc Hotel im Frühnebel über der Steilküste – ein Hideaway aus portugiesischen Reiseträumen.



Sechs Uhr. „Schluss mit der Träumerei. Aufwachen! Dein Porsche wartet.“ Eine kalte Dusche und zwei kräftige Capuccini leisten verlässlichen Weckdienst. Der Portier ist prompt zur Stelle, reicht das Handgepäck herüber. „T-time, Sir?“ schmunzelt er. „So ist es. It's Targa-Time.“

Targa-Zeit. Und das Wetter scheint mitzuspielen. Die Wolken raufen sich zusammen, doch das Blau überwiegt. Wenig später schon strahlen sie mit dem Himmel um die Wette. Weiß und Blau. Darunter ein Porsche in Nordicgoldmetallic. Was braucht es mehr zum Glück auf vier Rädern?



Dynamik. Porsche sind keine Stehzeuge. Sie wollen fahren, am liebsten schnell. Die gläserne Heckklappe des Targa schwingt auf. Das Gepäck ist rasch hinter den Sitzen verstaut. Erstaunlichen Platz bietet der 911 bei umgeklappter Rückbank. 25 Liter mehr als das Coupé. 230 Liter um genau zu sein und jeder davon ist gut zugänglich. Wenn es nicht langt: Vorne kommen noch einmal 105 Liter hinzu. Das ist ausreichend Stauraum für eine Fahrt quer durch Europa. Denn Zelt und Campingausrüstung wird man in einem 4S Targa wohl kaum transportieren wollen.



Mit einigen Tastendrücken surren die Polster in die richtige Position, sind Spiegel, Sitz und Lenksäule auf den Fahrer zugeschnitten. Das Leder des Lenkradkranzes fühlt sich gut an. Griffig und straff. Zwei silberne Schaltwippen verkünden die Gangregulierung. Schnell geschaltet: Tiptronic. Wieder mit dem zupackenden Grip des Allradlers. Wieder ein 4S mit dem Plus von 30 PS gegenüber der 325 PS starken Basisversion. Der Tank ist voll. Der Kopf frei. Und der Schlüssel steckt. Links natürlich. „Junge, worauf wartest Du?“

Die Offenbarung: Schlüssel links, Gas rechts.

Nur darauf: „Grrrrrr!“ bellt der große Boxer in den frischen Morgen. Er klingt kultiviert, baßlagig und souverän. Überhaupt nicht heiser und aggressiv wie viele seiner Artgenossen mit modifizierten Endschalldämpfern oder Klappenauspuff. Ich schiebe den Wählhebel auf D und touchiere leicht das Gas. Der 911 rollt kontrolliert unter dem Baldachin des Hoteleingangs hervor.



Sonnenstrahlen fallen auf den Metalliclack und es macht: „Pling!“ Nicht akustisch sondern rein visuell: Es funkelt golden, orange und kupferfarben. Feuer und Flamme. Nordicgoldmetallic! Spätsommerlicht auf diesem Lack - Worte können den Anblick kaum beschreiben. Die automobiler Reinkarnation des Sonnenkönigs. Wahrhaftig.



Der Rausch beginnt. Optisch. Akustisch. Haptisch. Ein Porsche schärft die Sinne. Wie ein Brennglas bündelt die geräumige Targa Dachkuppel das Licht im Inneren des Fahrzeugs. Auf der geschwungenen A 22 gen Westen lasse ich die große Fensterfläche nach hinten gleiten, mache dort weiter, wo mich gestern Wind und Wetter ausbremsten. Jenseits von 120 km/h. Ein entschlossener Tritt. Und „Klack“: Bodenblech. Sofort schaltet die Tiptronic zurück. In die Uhrensammlung kommt Bewegung. Die Chronometrie beginnt ihren Freudentanz. Drehzahlmesser und Tachonadel zucken nach oben. Erstmals werden die vier Endrohre ihrer optischen Erscheinung gerecht. Und der Goldfeil schießt los.

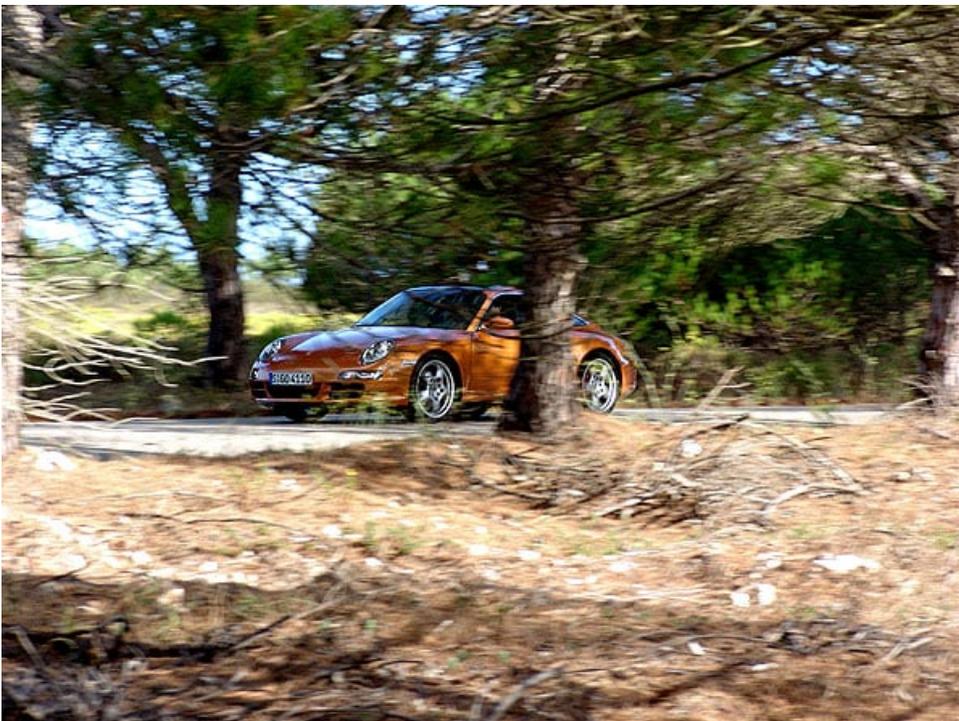


Der Classic Driver Targa-Test geht so: Dach auf und dann die Tachoskala rauf und runter. Alles für die Forschung und die Antwort auf die Frage: „Wo zieht es?“ Vielleicht auf den hinteren Sitzen, dem Gepäckabteil? Überraschung jedenfalls: vorne im Cockpit geht es wenig stürmisch zu. Erst ab 150, 160 km/h wird es lauter. Jenseits der 180 km/h hält das Targa-Konzept immer noch, was es verspricht. Ausführliche Konversationen mit dem Beifahrer über Vasco da Gama oder das Nightlife in Lissabon sind dann allerdings einzustellen. Genieße lieber den Augenblick!



Noch erstaunlicher: 50-Zentimeter-Glas, das auf Knopfdruck nicht mehr da ist, reicht für das Gefühl der großen Freiheit. Der Grund: Das geöffnete Glasdach verschwindet komplett aus dem Blickfeld von Fahrer und Beifahrer. Da es hinter den Köpfen einrastet und verharrt, stört keine Scheibe beim Blick in den Himmel. Mehr Durchblick. Mehr Ausblick. Fast wie in einem Cabriolet. Der Weg in die Wolken ist frei.

Der goldene Käfig: Offen am schönsten



Die Strecke nach vorne auch: Von Bensafrim geht es auf geschwungenen Asphaltstraßen nach Raposeira. Der 911 gibt präzise Rückmeldung, zitiert jede Kurve ohne Fehler. Die hinteren Reifen der Größe 305/30 ZR 19 rollen sicher ab. Auch in der härteren „Sport“ Dämpfer-Abstimmung bleibt der 4S Targa gut beherrschbar, obwohl es mit der Tiptronic in nur 5,4 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h geht.



So wie jetzt: Pinienhaine springen vorbei. Kleine Bergdörfer. Die Fahrzeuge der Einheimischen: verblichene Renault R4 und wellblecherne Citroën Mehari. Roter Boden. Felsformationen. Wie ein Naturelement fügt sich der rotgoldene Targa in die Landschaft der West-Algarve. Es könnte immer so weiter gehen. Doch wir fliegen der Küste entgegen: Cabo de Sao Vicente. Der südwestlichste Punkt des europäischen Festlands liegt gerade voraus. Hier fällt das Land senkrecht in den Atlantik. Es gibt Orte, an denen auch ein Porsche zum Stehen kommt.





An der Kliffkante im Schatten des Leuchtturms ist Gelegenheit, ein paar Gedanken auf das Targa Konzept zu verwenden - [nicht auf die übrigen technische Daten](#). Denn die sind allenthalben bekannt. Der Targa, der Bügel der ersten Fahrzeuge aus den sechziger Jahren, sollte die Insassen bei einem Überschlag schützen. „Targa“ - eben wie ein schützendes Schild. Zugleich steht der italienische Begriff „Targa“ aber auch für eines der berühmtesten Straßenrennen der Welt. Nämlich für die „Targa Florio“ auf Sizilien. Hier fuhren die Zuffenhausener Sportwagen häufig als Erste durchs Ziel und viele Gesamtsiege in die schwäbische Heimat.



Das aktuelle Prinzip Targa indes offenbart mit dem 997 sein Geheimnis. Es liegt in der einfachen Addition der Kerntugenden des Coupés und des Cabriolets. Klassische Porsche-Silhouette und luftfrische Offenheit, kombiniert in einem eigenständigen Fahrzeugkonzept. Das genau macht den Targa aus. Form oder Funktion? Diese Frage stellt sich hier nicht. Es gibt beides. Plus die ungeheure Fahrfreude eines steifen, starken und sicheren Sportwagens.



Porsche nennt dies Prinzip „Skydriving“. Und das ist nicht übertrieben. Auch wenn das Vergnügen mit 102.167 Euro für die 4S Version seinen Preis hat – wie alles im Leben, was schön ist und Spaß macht. Wer aber diese Summe in Scheinen oder den bloßen Saldo seines Kontos gegen den 911 Targa in Nordicgoldmetallic tauscht, der wird wissen warum. – Der neue Targa. Ein Glücksgriff. Offen gesagt: Porsche hat Recht. Dieser goldene Käfig ist am schönsten, wenn er geöffnet ist. Steige ein, starte. Herrsche und fahre. „Live gold!“



Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)



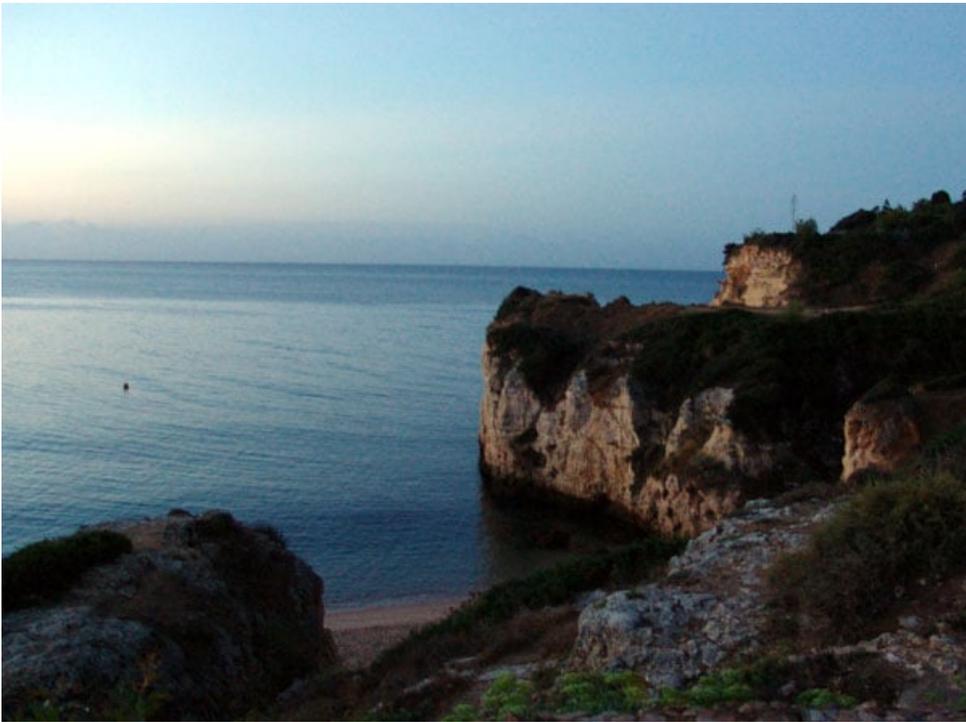
Teil 1 auf Classic Driver:

Erleben Sie den neuen 911 Targa 4S in Carreraweiß an der Algarve in Albufeira und den Küstenstraßen von Porches. Spüren Sie der Ästhetik einer Farbe auf, die der strengen Farbenlehre nach eigentlich gar keine ist: „Think white“

[...zum Artikel](#)





























ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)
Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-911-targa-4s-2>
© Classic Driver. All rights reserved.