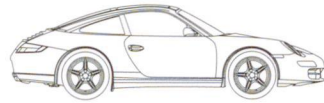




PORSCHE



Presse-Information

Porsche 911 Targa 4 / Targa 4S

Inhalt

| | | |
|---------------------------------------|----------------------------------------------|-----------|
| Highlights | Schöne Aussichten | 1 |
| Kurz und prägnant | Sportwagen mit eleganter Linienführung | 3 |
| Porsche 911 Targa 4 / Targa 4S | Mit Eleganz und Durchblick | 7 |
| Dach und Karosserie | Großes Glasdach mit Rollo und Windabweiser | 9 |
| Fahrwerk und Allrad-Antrieb | Der 911 mit der komfortablen Note | 13 |
| Antrieb und Bremsen | Die Kraft der zwei Boxer | 15 |
| Innenraum und Ausstattung | Exklusiv und edel | 19 |
| Historie | Die dritte Generation des Targa mit Glasdach | 21 |
| Technik im Detail | Technische Daten | 23 |

September 2006

Die Highlights des neuen 911 Targa 4 / Targa 4S

Schöne Aussichten

Der neue Targa ist der Elfer mit der besonderen Note: Mit seinem Glasdach, das vom Frontscheibenrahmen bis zum Heckmittelteil reicht, sowie den hochglanzpolierten und eloxierten Aluminiumleisten, die sich entlang der Dachkante von den A-Säulen bis zum Fuß der C-Säulen spannen, setzt dieser 911 ganz eigene Akzente. Das Dach besteht aus einem vorderen Schiebedachmodul und einer separat klappbaren Heckscheibe. Das Schiebedach lässt sich über eine Wipptaste in der Mittelkonsole um einen halben Meter öffnen und gleitet dabei elegant unter die Heckklappe.

Leichteres Glasdach mit integriertem Rollo

Das weiterentwickelte Glasschiebedach besteht aus Spezialglas und ist um 1,9 Kilogramm leichter als beim Vorgängermodell. Es absorbiert weitgehend die UV-Strahlung und ist dennoch sehr lichtdurchlässig. Über die zweistufige Wipptaste zur Steuerung des Glasdachs lässt sich auch das integrierte Rollo bedienen, das einen zusätzlichen Schutz vor Sonneneinstrahlung oder Kälte bietet.

911 mit klappbarer Heckscheibe

Wie sein Vorgänger verfügt auch der neue 911 Targa 4(S) als einzige 911-Variante wieder über eine separat öffnende Heckklappe aus Glas. Per Funkfernbedienung am Fahrzeugschlüssel oder per Taste auf dem Schweller der Fahrerseite wird sie entriegelt und schwingt dann durch leichtes Antippen mit der Hand bis zu einem Winkel von 60 Grad nach oben. Die geöffnete Klappe bietet einen bequemen Zugang zum 230 Liter großen Gepäckraum hinter den Vordersitzen.

Erster Targa in zwei Varianten

Der neue Targa erscheint erstmals mit den beiden aktuellen Elfer-Motorisierungen. Zur Wahl stehen der 911 Targa 4 mit 325 PS (239 kW) und der 911 Targa 4S mit 355 PS (261 kW). Die Endgeschwindigkeiten sind identisch mit den 911 Coupé-Versionen Carrera 4 und Carrera 4S: Der 911 Targa 4 erreicht 280 Kilometer pro Stunde, der 911 Targa 4S rennt bis zu 288 km/h schnell.

Allrad-Antrieb für noch mehr Fahrdynamik

Technische Ausgangsbasis für den neuen Targa ist erstmals der Carrera 4 mit Allrad-Antrieb. Durch die Allrad-Technik mit Visco-Lamellenkupplung übertragen die vorderen Räder ständig mindestens fünf Prozent und im Bedarfsfall bis zu 40 Prozent der Antriebskraft auf die Straße. Davon profitiert vor allem die Fahrstabilität in Kurven, der Geradeauslauf bei sehr hohen Geschwindigkeiten und natürlich die Fahrdynamik auf schwierigem Untergrund.

Fahrwerk mit oder ohne PASM

Neu ist beim Targa die Wahlmöglichkeit zwischen zwei Fahrwerk-Varianten. Auf der Basis des Stahlfeder-Fahrwerks wird das aktive Dämpfungssystem Porsche Active Suspension Management (PASM) angeboten, mit dem der 911 Targa 4 optional und der 911 Targa 4S serienmäßig ausgerüstet ist. Durch die variable Dämpfereinstellung bietet PASM die Möglichkeit, zwischen einem sportlich-komfortablen und einem sportlich-straften Fahrwerk zu wählen.

Breites Fahrwerk für mehr Komfort bei gesteigerter Sportlichkeit

Mit der breiten Basis des Allrad-Fahrwerks gelang es, beide Versionen des Targa komfortabel abzustimmen und die Fahreigenschaften im Vergleich zum Vorgänger sportlicher auszulegen. Die verbreiterte Spur an der Hinterachse bietet bei Kurvenfahrt ein höheres Querbeschleunigungspotenzial und trägt durch die höhere Wankabstützung zur Steigerung der Fahrdynamik und Fahrsicherheit bei. Die im Vergleich zu den heckgetriebenen 911 Carrera-Versionen hinten um 44 Millimeter breitere Karosserie stützt sich auf großen Rädern ab: Der Targa 4 rollt an der Hinterachse auf Reifen der Dimension 295/35 ZR 18, beim Targa 4S kommen Pneu in der Größe 305/30 ZR 19 zum Einsatz.

Sechs Airbags schützen rundum

Die Insassen der neuen Modelle des Targa mit Allrad-Antrieb können auf alle passiven Sicherheitselemente vertrauen, die auch in den anderen aktuellen 911 Carrera-Modellen serienmäßig eingesetzt werden. Dazu zählen neben Fahrer- und Beifahrer-Airbag unter anderem auch das Porsche Side Impact Protection-System (POSIP) mit Thorax-Airbag an der Außenseite der Sitzlehne und Kopf-Airbag in der Tür.

Der neue 911 Targa 4 / Targa 4S

Sportwagen mit eleganter Linienführung

Elegant und kraftvoll geht der Porsche 911 Targa 4(S) in die nächste Generation. Die große Dachfläche aus getöntem Glas sowie die neuen hochglanzpolierten Aluminiumleisten an den seitlichen Dachkanten sind dabei ein erster Blickfang. Ein weiteres, typisches Design-Merkmal des Targa sind die seitlichen Fensterflächen, die nach hinten im spitzen Winkel zulaufen und dem Targa die charakteristische, optisch langgestreckte Silhouette verleihen. Einen weiteren Spannungsbogen bilden die weit ausgestellten Radhäuser: Der neue Targa stützt sich erstmals auf der im Heckbereich um 44 Millimeter breiteren Karosserie der Carrera 4-Modelle ab, die dem eleganten Sportwagen einen sehr kraftvollen Auftritt verleiht.

Erstmals zwei Modellvarianten

Zum ersten Mal in seiner über 40-jährigen Geschichte stehen für den 911 Targa zwei Motorisierungen zur Wahl. Der Targa 4 wird vom 3,6 Liter großen Sechszylinder-Boxermotor angetrieben, der 325 PS (239 kW) leistet und den Sportwagen in 5,3 Sekunden von 0 auf 100 Kilometer pro Stunde beschleunigt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 280 km/h. Der 3,8-Liter-Boxermotor des 911 Targa 4S leistet 355 PS (261 kW). Mit dieser Motorisierung erzielt der Targa 4S eine Höchstgeschwindigkeit von 288 km/h, den Sprint auf 100 km/h absolviert die stärkere Version in nur 4,9 Sekunden.

Großes Schiebedach und klappbare Heckscheibe

Charakteristisch für den Targa ist das große Glasdach. Die gesamte Glasfläche beträgt 1,54 Quadratmeter und teilt sich in zwei Segmente, das Schiebedach und die klappbare Heckscheibe. Gesteuert wird das große Glasschiebedach über eine Wipptaste in der Mittelkonsole. Beim Öffnen gleitet das Dach unter die Heckscheibe und gibt in etwa sieben Sekunden eine Fläche von 0,45 Quadratmetern frei – etwa die doppelte Fläche im Vergleich zum 911 Carrera Coupé mit Schiebedach. Das Dachmodul des 911 Targa 4 besteht aus zwei Lagen getöntem Spezialglas, das im Vergleich zum Vorgänger um 1,9 Kilogramm leichter wurde. Zum Schiebedach gehört serienmäßig ein Rollo, das geschlossen die komplette Schiebedachfläche

abdeckt und das sowohl zusammen mit dem Glasdach als auch unabhängig von ihm über die zweistufige Wipptaste in der Mittelkonsole bedient werden kann. Das Glasdach und die Heckscheibe sind getönt und schützen auch bei Sommersonne vor UV-Strahlung und Wärme. Die Heckklappe kann wie beim Vorgänger separat über eine Taste am fahrerseitigen Einstiegsschweller oder per Funkfernbedienung am Fahrzeugschlüssel geöffnet werden und wird beim Schließen durch eine elektrische Zuziehhilfe unterstützt.

Allrad-Antrieb jetzt auch für den Targa

Durch die neue Karosserie-Basis, die vom 911 Carrera 4 stammt, wird der Targa erstmals ausschließlich mit Allrad-Antrieb angeboten. Zuständig für die zentrale Kraftverteilung ist eine Visco-Lamellenkupplung. Sie bewirkt, dass der Allrad-Antrieb je nach Fahrsituation permanent zwischen fünf und 40 Prozent der Antriebskraft über die Vorderräder auf die Straße bringt. Dadurch begeistern beide Modelle des Targa mit ausgeglichenem Vortrieb in Kurven bis in den Grenzbereich, sehr stabilem Geradeauslauf bis zur Höchstgeschwindigkeit und verbesserter Fahrdynamik.

Kultivierte und sportliche Fahrwerke

911 Targa 4 und 911 Targa 4S verfügen über Fahrwerke, die Komfort und Sportlichkeit vereinen. Das Fahrwerk mit Porsche Active Suspension Management (PASM), das optional auch für den 911 Targa 4 lieferbar ist, bietet in der Normal-Einstellung eine sportlich-komfortable Grundabstimmung der Dämpfer, nach Betätigung der "Sport"-Taste dagegen eine betont sportlich-straftige Abstimmung. In beiden Stellungen orientiert sich die Abstimmung jedoch permanent an Fahrweise und Straßenbeschaffenheit, so dass in Sekundenbruchteilen auch dazwischen liegende Kennlinien eingestellt werden.

An der Vorderachse rollt der 911 Targa 4 auf Rädern der Dimension 8J x 18 mit Reifen der Größe 235/40 ZR 18. Der 911 Targa 4S ist mit 8J x 19-Rädern und Reifen der Größe 235/35 ZR 19 ausgestattet. Jeweils noch etwas mehr Aufstandsfläche haben die Hinterräder mit Reifen der Dimension 295/35 ZR 18 beim Targa 4 sowie 305/30 ZR 19 beim Targa 4S.

Auf Wunsch mit Keramik-Bremsscheiben und Sport Chrono Paket Plus

Beim 911 Targa 4 und 911 Targa 4S kommen Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen mit jeweils vier Kolben sowie gelochte, innenbelüftete Scheiben zum Einsatz. Als Option steht für beide Fahrzeuge die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) zur Wahl. Die Keramikverbund-Bremsscheiben wiegen rund 50 Prozent weniger als vergleichbare Bremsscheiben aus Grauguss. Der Vorteil: schnelle, hohe und konstante Verzögerung sowie vergleichsweise geringer Abrieb.

Für besonders sportlich orientierte Fahrer wird auch im Targa das optionale Sport Chrono Paket Plus angeboten, das eine betont dynamische Abstimmung verschiedener Fahrzeugfunktionen umfasst. Aktiviert wird das Programm über die Sporttaste in der Mittelkonsole. Die Motorsteuerung, das Regelverhalten des Porsche Stability Management (PSM) und das Porsche Active Suspension Management (PASM) sowie das Automatikgetriebe Tiptronic S erhalten dadurch eine sportlichere Ausprägung.

Sehr sichere Fahrgastzelle

Die innere Struktur der Dachkonstruktion des 911 Targa 4(S) sorgt für hohe Sicherheit und Stabilität. Wie beim 911 Carrera Cabriolet verstärken 30 Millimeter starke Rohre aus hochfestem Stahl die A-Säulen. Sie sind jeweils mit Rohren verschweißt, die in der Dachkante verlaufen und sich über die B-Säulen und am Fuß der C-Säulen auf die Karosserie abstützen. Dadurch sind die Insassen auch bei Überschlagen sehr gut geschützt. Im Innenraum des Targa kommt das bei allen Porsche-Sportwagen serienmäßige Airbag-System mit insgesamt sechs Luftkissen zum Einsatz.

Edle Ausstattung und individuelle Optionen

Ausstattung und Ergonomie entsprechen weitgehend den Schwester-Modellen der 911-Baureihe. Passend zur eleganten Dachform des 911 Targa gestalteten die Porsche-Designer jedoch neue Innenraumverkleidungen. So werden beispielsweise am Windlaufrahmen modifizierte Sonnenblenden eingesetzt, die sich der Dachform anpassen. Für den 911 Targa 4 und den Targa 4S sind zahlreiche Lederausstattungen im Angebot, die sowohl die Sitzmittel-

bahnen, die Seitenwangen als auch die Kopfstützen der Vordersitze umfassen. Zur Serienausstattung zählen unter anderem eine Klimaautomatik sowie das Porsche Communication Managemant (PCM) mit integriertem Radio, CD-Player und neun Lautsprechern. Darüber hinaus bietet Porsche umfangreiche Optionen zur Individualisierung an – wie etwa das BOSE Surround-Sound System, den ParkAssistent oder das elektronische Fahrtenbuch.

Der neue 911 Targa 4 / Targa 4S

Mit Eleganz und Durchblick

Der individuelle Charakter des neuen Porsche 911 Targa ist ausgeprägter denn je. Völlig eigenständige Design-Merkmale differenzieren diesen Sportwagen von der aktuellen Elfer-Generation. Auffallend sind die neuen, hochglanzpolierten und eloxierten Aluminiumleisten, die sich entlang der Dachkante von der A-Säule bis zum Fuß der C-Säule spannen. Unter der eleganten Dachlinie laufen die seitlichen Fensterflächen im spitzen Winkel aus – ein typisches Design-Merkmal des Targa. Die gläserne Dachfläche spannt sich dabei von der Frontscheibe bis hinter die Fondsitze.

Die Proportionen des Targa haben sich verändert, wodurch er noch dynamischer und kraftvoller wirkt: Die breite Spur der Hinterachse mit den weit ausgestellten Radhäusern weist darauf hin, dass sich der Targa auf dem Chassis des 911 Carrera 4 mit Allrad-Antrieb abstützt. Dieses technische Update bietet fahrdynamische Vorteile und erlaubt es den Porsche-Ingenieuren, das Fahrverhalten des 911 Targa neu abzustimmen.

Das jüngste Mitglied in der 911-Baureihe ist in zwei Varianten erhältlich, als 911 Targa 4 und als 911 Targa 4S. Die Basisversion wird von einem 3,6 Liter großen Boxermotor angetrieben, der eine Nennleistung von 325 PS (239 kW) abgibt und damit eine Spitzengeschwindigkeit von 280 Kilometern pro Stunde erreicht. Das Triebwerk des 911 Targa 4S schöpft aus 3,8 Litern Hubraum 355 PS (261 kW) und beschleunigt den Sportwagen auf 288 km/h.

Sicherheit und leichtes Spezialglas

Bei der Entwicklung des neuen 911 Targa 4(S) widmeten die Porsche-Ingenieure dem Glasdach viel Detailarbeit. Es besteht aus zwei teilvorgespannten Verbund-Sicherheitsgläsern, Typ TVG. Die Teilvorspannung der Gläser erhöht die Bruchresistenz beispielsweise bei eindringenden Gegenständen von Außen. Genau betrachtet besteht das Glasdach aus zwei

Dach und Karosserie**Großes Glasdach mit Rollo und Windabweiser**

Highlight des 911 Targa ist das 1,54 Quadratmeter große Glasdach. Ein wirkungsvoller UV-Filter schützt die Insassen vor allzu kräftiger Sonneneinstrahlung. So lässt sich die Fahrt mit Unterstützung der serienmäßigen Klimaautomatik selbst bei Außentemperaturen von über 30 Grad genießen. Verantwortlich dafür ist die Auslegung der Gläser: Die Beschichtung lässt zwar rund ein Drittel des Sonnenlichtes durch, aber nur etwa 17 Prozent Energie in Form von Wärme. Dabei bleibt der Innenraum weiterhin angenehm hell.

Das Dachmodul besteht aus dem beweglichen vorderen Glasschiebedeckel mit integriertem Rollo und aus der klappbaren Heckscheibe. Dach und Rollo werden erstmals gemeinsam über einen zweistufigen Wippschalter in der Mittelkonsole gesteuert. Wird die erste Stufe permanent gedrückt, öffnet oder schließt das Rollo unter dem Glasschiebedach, das in jeder beliebigen Position gestoppt werden kann. Ein nur kurzes Antippen des Schalters bis zur ersten Stufe lässt das Rollo in die jeweilige Endposition gleiten. Durch Überdrücken einer spürbaren Raste gelangt man in die zweite Stufe, so dass das Glasdach öffnet oder schließt.

Beim Öffnen senkt sich das Dach zunächst ab und fährt anschließend bis unter die Heckscheibe nach hinten. Gleichzeitig stellt sich ein federbelasteter Lamellen-Windabweiser auf, der den Innenraum zugfrei hält. Der rund 35 Millimeter hohe Windabweiser ist durch eine neue Geometrie aerodynamisch optimiert, damit keine unerwünschten Luftströmungen entstehen können. Das Resultat ist eine noch bessere Innenraum-Akustik bei geöffnetem Dach. So können sich die Insassen selbst bei hohen Geschwindigkeiten unterhalten oder den Sound ihrer Audio-Anlage genießen. Darüber hinaus erlaubt die Zugfreiheit auch das Offenfahren bei winterlichen Temperaturen.

Sicheres und leichtes Spezialglas

Bei der Entwicklung des neuen 911 Targa 4(S) widmeten die Porsche-Ingenieure dem Glasdach viel Detailarbeit. Es besteht aus zweilagigem teilvorgespanntem Verbundsicherheitsglas, kurz TVG. Die Teilvorspannung der Gläser erhöht die Bruchresistenz beispielsweise bei eindringenden Gegenständen von Außen. Genau betrachtet besteht das Glasdach aus zwei

jeweils 2,6 Millimeter starken TVG-Scheiben mit zwei zusammen 1,1 Millimeter dicken PVB-Kunststoff-Folien in der Mitte. Damit ist es nicht nur um mehr als einen Millimeter dünner als beim Vorgängermodell, sondern auch um 1,9 Kilogramm leichter. Besonders bei einem Sportwagen wie dem 911 Targa 4(S) zählen sich die eingesparten Pfunde im Dachbereich aus, denn ein niedrigerer Schwerpunkt bedeutet höhere Wankstabilität. Der Targa liegt dadurch noch besser in der Kurve.

Neue Lagerung in Tellerfedern

Die neue federnde Lagerung des Dachmoduls sorgt sowohl bei geschlossenem als auch bei geöffnetem Dach für akustische Neutralität. Dazu entkoppeln Tellerfedern an den Lagerstellen das Glasdach und nehmen seitliche Schwingungen auf. Da das obere Glassegment über Seilzüge von zwei Elektromotoren im Fondabschluss bewegt wird, können auch auf diesem Wege keine Schwingungen übertragen werden. Das Dach lässt sich innerhalb von sieben Sekunden öffnen oder schließen. Vollkommen nach hinten gefahren, misst die Öffnung in der Länge rund einen halben Meter. Dies entspricht einer Fläche von 0,45 Quadratmetern, also etwa der doppelten Fläche eines geöffneten 911 Carrera Coupé-Schiebedachs. Der vordere Glasdeckel gleitet beim Öffnen unter die gläserne Heckklappe. Aus Sicherheitsgründen muss beim Öffnen des Dachs die Heckklappe geschlossen sein. Im umgekehrten Fall muss das Dach geschlossen sein, wenn man die Heckklappe öffnen möchte.

Wirkungsvolles Dichtungssystem gegen Geräusche und Nässe

Bei der Entwicklung des Daches und der Mechanik stand nicht nur die problemlose Funktion im Vordergrund. So sorgt ein weiter verbessertes Dichtungssystem für geringe Windgeräusche auch bei hohen Geschwindigkeiten. Des weiteren hilft ein so genanntes untergreifendes Dichtungssystem zuverlässig gegen Nässe – und das auf dreifache Weise: Als erste Barriere gegen von außen eindringendes Wasser dient eine vorne quer an der Windlaufblende verlaufende Gummilippe. Beim Öffnen eines nassen Schiebedeckels sorgt eine hinten am Schiebedeckel angebrachte Rinne dafür, dass das Wasser über die seitlichen Aluminium-Führungsprofile abgeleitet wird. Eine umlaufende Schlauchprofil-Hauptdichtung ist an den Kanten des Glasschiebedeckels verlegt. Eine weitere Dichtung sitzt auf dem darunter liegen-

den Aluminiumrahmen und wirkt von unten gegen die entsprechende Anlagefläche des Modulrahmens. Durch den mit zunehmender Geschwindigkeit ansteigenden, aerodynamisch bedingten Unterdruck an der Dachaußenkontur wird der Glasschiebedeckel stärker in die untergreifende Dichtung gedrückt.

Elfer mit Heckklappe

Als einzige 911-Modellvariante bietet der Targa eine klappbare Heckscheibe. Über sie kann der bei umgeklappten Rücksitzlehnen 230 Liter große Gepäckraum hinter den Vordersitzen leicht beladen werden. Das Volumen dieser Ablagefläche ist um insgesamt 25 Liter größer als beim Coupé. Die elektrisch ent- und verriegelbare Heckscheibe besteht aus getöntem, 3,85 Millimeter dickem Einscheiben-Sicherheitsglas. Auf Wunsch ist ein in die Heckscheibe integrierter Wischer erhältlich. Ein dunkel gefärbter Rahmen aus längslaufenden Kunststoffschienen mit einer Aluminium-Querverbindung im Heckbereich integriert das Dachmodul elegant in die neue Karosserie des 911 Targa 4(S).

Die klappbare Heckscheibe kann im Stand entweder über eine Taste auf dem Schweller der Fahrerseite oder von außen über eine Taste am Fahrzeugschlüssel per Funkfernbedienung entriegelt werden. Beim Öffnen wird die Heckscheibe um rund 20 Millimeter angehoben und lässt sich so von Hand leicht aufklappen. Zwei Gasfedern hinter den seitlichen Scheibenblenden unterstützen das Heben der Glasklappe, die um rund 60 Grad nach oben schwenkt. Gleichzeitig schalten sich zwei Innenraumleuchten am Fuß der C-Säulen ein. Eventuelles Regenwasser wird beim Hochklappen der Heckscheibe über die am hinteren Ende des Schiebedeckels integrierte Wasserfangrinne abgeleitet. Zum Schließen wird die Heckscheibe einfach auf das Schloss aufgelegt. Die elektrische Zuziehhilfe beendet den Schließvorgang automatisch.

Komplettes Glasmodul mit eigenem Rahmen

Das Rückgrat des kompletten Glasdachmoduls von der Frontscheibe bis zum Heckmittelteil ist ein selbsttragender Modulrahmen aus Stahlblech mit angenieteten Aluminium-Führungsprofilen, der den Glasschiebedeckel mit Führung, Antrieb, Windabweiser, Rollo sowie die klappbare Heckscheibe aufnimmt. Zwischen Schiebedach und Heckscheibe spannt sich eine Quertraverse, die zur Aufnahme von Mittelfugen- und Heckklappendichtung sowie zur Anlage

der Schiebedeckelabdichtung dient. Das gesamte Dachmodul wird von unten an Dachholmen, Windschutzrahmen und hinterem Querträger mit 16 Schrauben befestigt. Die Nahtstellen zur Karosserie werden von außen durch Blenden aus schwarz gefärbtem Plexiglas mit Gummilippen abgedeckt, die die Glaselemente überlappen. Innen sorgen hochwertige Verkleidungselemente aus Kunststoff und Aluminium für tadellose Übergänge.

Karosserie mit Stahlskelett im Dach

Sicherheit und Steifigkeit der neuen Karosserie des 911 Targa 4 sind über jeden Zweifel erhaben. Erneut setzt Porsche das bewährte Konzept des stählernen Skeletts aus hochfesten Rohren ein. Wie im 911 Carrera Cabriolet versteifen je 30 Millimeter starke Rohre aus hochfestem Stahl die A-Säulen. Im 911 Targa 4 werden diese Rohre in den Dachholmen bis an den Fuß der C-Säule geführt. Über so genannte Knotenbleche werden die Stahlrohre in den Säulen mit der Karosserie verschweißt. Den dritten wichtigen Stützpunkt für das Dach bilden die B-Säulen, die aus den Karosserie-Seitenteilen zu den Dachholmen reichen und dort verschweißt sind.

Diese Konstruktion bietet auch Vorteile beim Styling. So erlauben die Dachholme eine durchgehende Linie von der A-Säule bis an das Ende der C-Säule, ohne dass diese durch Fugen oder Trennstellen unterbrochen wird. Die Dachlinie und die Aufteilung der Glasflächen sind so abgestimmt, dass sich ein möglichst flaches Packmaß ergibt, wenn der Glasdeckel nach hinten unter die Heckklappe gefahren wird. Damit vermittelt der Targa im Innenraum nicht nur den Eindruck von Helligkeit und Größe. Diese Bauweise bietet auch den Vorteil größerer Kopffreiheit.

Hohe passive Sicherheit

Die hohe Karosserie-Steifigkeit sichert dem Targa gute Eigenschaften in puncto passiver Sicherheit, auch im Falle eines Überschlags. Abgesehen von der völlig neu gestalteten Dachkonstruktion hat das neue 911-Modell auch die Sicherheitsausstattung des 911 Carrera Coupé an Bord. Diese umfasst zum einen die energieaufnehmende Trägerstruktur der Karosserie, das Stoßfänger-System und die Türen, bei denen definierte Lastpfade die Energie in die B-Säule umlenken. Zum anderen zählen hierzu der Fahrer- und Beifahrer-Airbag sowie das Porsche-spezifische Seiten- und Kopfairbag-System POSIP (Porsche Side Impact Protection) mit Seitenaufprallschutz in den Türen.

Fahrwerk und Allrad-Antrieb

Der 911 mit der komfortablen Note

Die besondere Kultiviertheit und Eleganz des 911 Targa 4 und Targa 4S drückt sich nicht allein in seinem optischen Auftritt aus. Den Porsche-Fahrwerksspezialisten ist es gelungen, den neuen 911 Targa 4(S) einerseits komfortabel abzustimmen und ihn andererseits auch fit für schnelle Kurvenfahrten zu machen.

Wie beim 911 Carrera Coupé verfügt der 911 Targa 4 serienmäßig über ein Stahlfeder-Fahrwerk und der Targa 4S über das aktive Fahrwerk mit Porsche Active Suspension Management (PASM). Überwiegend entsprechen die Fahrwerkskomponenten denen des 911 Carrera 4 und Carrera 4S. Jedoch wurden die Federn und Stabilisatoren an der Vorder- und Hinterachse spezifisch auf den Targa ausgelegt. Alle vier Schraubenfedern weisen eine niedrigere Federate auf. Das heißt, der Komfort ist höher. Die beiden Stabilisatoren haben dagegen einen größeren Federstabdurchmesser und sind somit steifer, was die Wankstabilität erhöht. Zusätzlich versehen in den vorderen Stoßdämpfern so genannte Zuganschlagfedern ihren Dienst. Diese Spiralen dämpfen beim Ausfedern die Aufwärtsbewegung der Karosserie und sorgen so für einen in jeder Fahrsituation ruhigen Aufbau.

Eine entsprechende Grundabstimmung mit angepassten Kennwerten wurde auch für das aktive Fahrwerk gewählt. Die mit dem PASM-Fahrwerk um zehn Millimeter tiefer liegende Karosserie bietet dem Fahrer zwei Programme: "PASM Normal" oder "PASM Sport". Die Normal-Stellung bietet eine sportlich-komfortable Grundabstimmung der Dämpfer, die bei dynamischer Fahrweise in einen sportlich-straften Modus wechselt. Vor allem bei langen Reisen genießen die Insassen mehr Komfort, denn kleinere und mittlere Fahrbahn-Unebenheiten absorbiert das PASM nochmals besser als das Standard-Fahrwerk. In der Sport-Einstellung wird dagegen eine härtere Dämpferkennlinie angesteuert, die eine dynamische Fahrweise unterstützt.

Das PASM besteht aus adaptiven Dämpfern mit kontinuierlich verstellbarer Dämpferkraft, zwei Beschleunigungssensoren zur Ermittlung der Karosserie-Vertikalbewegungen sowie dem PASM-Steuergerät. Dieses setzt die Signale der beiden Beschleunigungssensoren, die an die Dämpferdome vorn rechts und hinten links montiert sind, in Relation zu Querbeschleunigung, Lenkwinkel, Fahrgeschwindigkeit, Bremsdruck und Motormoment. Aus diesen Werten, die über den CAN-Bus zur Verfügung stehen, bestimmt das System die optimale Dämpferkennlinie und steuert getrennt für jedes einzelne Rad die entsprechende Dämpferhärte an.

Allrad-Antrieb für noch mehr Fahrstabilität

Die sportlich kultivierte Abstimmung beider Fahrwerke harmonisiert sehr gut mit der souveränen Kraftübertragung, die der Allrad-Antrieb von Porsche bietet. Durch die Allrad-Technik mit Visco-Lamellenkupplung übertragen die vorderen Räder ständig mindestens fünf Prozent und im Bedarfsfall bis zu 40 Prozent der Antriebskraft. Die Funktionsweise des serienmäßigen Porsche Stability Management (PSM) sowie des ABS bleibt dabei unverändert. Damit offeriert der 911 Targa 4(S) hohe Fahrdynamik und sichere Fahreigenschaften.

Die Visco-Lamellenkupplung ist im Vorderachsgetriebe untergebracht. Sie überträgt das Antriebsmoment an die Vorderachse und gleicht Drehzahlunterschiede zwischen Vorder- und Hinterachse aus. Ähnlich einer Lamellensperre besteht die Kupplung aus mit der Nabe verbundenen Innen- und mit dem Gehäuse verbundenen Außenlamellen. Dazwischen befindet sich im abgedichteten Raum Silikon-Öl. Bei Differenz-Drehzahlen wird über Scherkräfte zwischen dem Silikon-Öl und den Lamellen das Moment an die Vorderachse geleitet.

Breite Spur für stabiles Handling

Die beiden neuen Modelle erhalten mit dem Allrad-Antrieb auch die breite Spur vom Carrera 4. An der Vorderachse rollt der 911 Targa 4 auf Rädern der Dimension 8J x 18 mit Reifen der Größe 235/40 ZR 18. Der 4S ist mit 8J x 19-Rädern und Reifen der Größe 235/35 ZR 19 ausgestattet. Jeweils noch etwas mehr Aufstandsfläche bieten die Hinterräder mit Reifen der Dimension 295/35 ZR 18 beim Targa 4 sowie 305/30 ZR 19 beim Targa 4S. Da die breiten Reifen mit Rädern kombiniert sind, die eine geringe Einpresstiefe haben, summiert sich die hintere Spur auf allrad-typische 1.548 Millimeter. Dies ist nicht nur optisch ansprechend, sondern kommt auch der Fahrdynamik zugute: Die weiter außen liegenden Aufstandspunkte der Reifen führen zu einer besseren Abstützung, geringerer Wankneigung und damit zu einem höheren Querbeschleunigungspotenzial. Der neue 911 Targa 4(S) lässt sich somit noch sportlicher bewegen als das Vorgängermodell. Als Option ist für die neuen Allrad-Sportwagen das Reifendruckkontrollsystem RDK lieferbar. Neben mehr Sicherheit vor und bei eventuellen Reifenschäden schützt es vor allem durch die einfache Kontrollmöglichkeit des korrekten Luftdrucks jedes einzelnen Reifens vor ungleichmäßigem Reifenverschleiß und zu hohem Kraftstoffverbrauch.

Antrieb und Bremsen

Die Kraft der zwei Boxer

Zum ersten Mal bietet Porsche den Targa in zwei Motorisierungsvarianten an: Der 3,6-Liter-Boxermotor des 911 Targa 4 arbeitet mit einer Leistung von 325 PS (239 kW) bei 6.800 Umdrehungen pro Minute. Die leistungsstärkere Variante 911 Targa 4S bietet einen Hubraum von 3,8 Litern und leistet 355 PS (261 kW) bei 6.600/min. Beide Triebwerke verfügen über die von Porsche gewohnten Technologien, die hohe Leistung mit ebenso hoher Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit verbinden. Dazu zählen die Vierventiltechnik, die zweistufige Resonanz-Sauganlage, die zylinderselektive Klopfregelung, Einzelzündspulen mit ruhender Hochspannungsverteilung sowie die Stereo-Lambda-Regelung – ein Paket, das für sehr gute Gaswechsel und Verbrennung sorgt. Kernelement ist dabei das Ventilsteuersystem VarioCam Plus, das aus einlassseitiger Nockenwellenverstellung und Ventilhub-Umschaltung besteht. Dieses Ventilhub-Verstellsystem besteht aus zwei ineinander liegenden, schaltbaren Tassenstößeln auf der Einlassseite des Motors, die von zwei unterschiedlich großen Nocken auf der Einlass-Nockenwelle betätigt werden. Mit VarioCam Plus lässt sich auf der einen Seite mehr Leistung und Drehmoment erreichen sowie andererseits auch der Kraftstoff-Verbrauch, das Emissionsverhalten und die Laufkultur verbessern.

Anspruchsvolle Technik für Sportwagen-Anforderungen

Eine weitere Besonderheit der beiden 911-Motoren ist die Ölversorgung: Sowohl beim Targa 4 als auch beim Targa 4S wird der Schmierstoff von einer integrierten Trockensumpfschmierung gesammelt und verteilt, die auch bei hohen Kurvengeschwindigkeiten genügend Öl an alle Schmierstellen fördert. Anders als bei den meisten Großserienmotoren erzeugen die Elfer-Triebwerke auch den Servo-Unterdruck per Flügelzellenpumpe. Sie übernimmt die Versorgung von Bremskraftverstärker sowie von Servosteuerungen an Motor und Getriebe. Üblicherweise wird dazu der Unterdruck im Saugrohr genutzt.

S-Motor mit noch mehr Kraftreserven

Als Weiterentwicklung des 3,6-Liter-Motors bietet Porsche im 911 Targa 4S den 3,8-Liter-Motor an. Dieser Hochleistungsmotor verfügt über eine von 96 auf 99 Millimeter vergrößerte Bohrung mit entsprechend abgestimmtem Ladungswechsel. Vor allem das hohe Drehmoment des 3,8-Liter-Triebwerks von 400 Newtonmeter und der ausgewogene Drehmomentverlauf ermöglichen nochmals verbesserte Fahrleistungen und Elastizitätswerte.

Stark im Spurt, sparsam im Verbrauch

Trotz des leichten Mehrgewichts von 60 Kilogramm gegenüber dem Coupé unterscheiden sich die Messwerte für die Modelle des 911 Targa 4 nur marginal: Die 3,6-Liter-Version Targa 4 beschleunigt in 5,3 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100, der Targa 4S mit 3,8-Liter-Motor verkürzt die Zeit auf 4,9 Sekunden. Die Beschleunigung von 80 km/h auf 120 km/h im zweithöchsten Gang absolviert der Targa 4 in 6,8 Sekunden, der Targa 4S in 6,5 Sekunden. Auch damit liegen sie nur zwei beziehungsweise drei Zehntel über der jeweiligen Coupé-Version. Identisch mit den Coupé-Versionen sind die Höchstgeschwindigkeiten der beiden Modelle: Der 911 Targa 4 erreicht 280 km/h, der Targa 4S 288 km/h. Angesichts der hohen Motorleistung und der damit verbundenen Höchstgeschwindigkeit können beide Modelle als sparsame Kraftstoffkonsumenten bezeichnet werden. Der Sechszylinder-Boxermotor des 911 Targa 4 verbraucht nach EU-Norm gesamt 11,3 Liter auf 100 Kilometer, der leistungsstärkere 3,8 Liter verlangt nach durchschnittlich 11,8 Liter. Darüber hinaus unterschreiten die 911 Targa 4-Modelle die Abgasgrenzwerte nach EU4 und gelten in Nordamerika als Low Emission Vehicle (LEV II).

Sechsganggetriebe oder Fünfgang-Automatik

Alle 911 Modelle bieten in der Grundausstattung ein leicht und präzise schaltbares manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe. Für den Allrad-Antrieb verfügt das Getriebe über einen zusätzlichen Abgang mit Anschluss für die Kardanwelle zum Antrieb der Vorderachse. Als Alternative steht die Tiptronic S mit fünf Gängen zur Wahl. In der elektronischen Getriebesteuerung (EGS) sind Schaltstrategien abgespeichert, die vom komfortablen Dahingleiten bis zum äußerst sportlichen Fahren reichen. Dabei passen sich die Schaltpunkte stufenlos an die Fahrweise

und das Streckenprofil an. Aber auch ein manueller Modus ist möglich: Wer den Wählhebel von der Automatik-Gasse nach links legt, kann über Wipp-Tasten in den Lenkrad-Speichen schalten. Das Getriebe reagiert auf den Schaltbefehl des Daumendrucks schnell und setzt die Befehle nahezu ohne Zugkraft-Unterbrechung um. Die Wipp-Tasten können auch im Automatikbetrieb benutzt werden, falls beispielsweise eine spontane Rückschaltung beim Überholen erforderlich ist oder die Motor-Bremswirkung vor dem Einlenken in eine Kurve genutzt werden soll.

Noch dynamischer mit Sport Chrono Paket Plus

Wer den Targa mit betont sportlichen Eigenschaften genießen will, kann dies über einen Tastendruck tun: Als Option bietet Porsche das Sport Chrono Paket Plus an. Es umfasst eine dynamischere Abstimmung verschiedener Fahrzeugfunktionen. Aktiviert wird das Programm über eine Sporttaste in der Mittelkonsole. Es verändert die Eigenschaften der Motorsteuerung und gegebenenfalls jene der Tiptronic S sowie das Regelverhalten des Porsche Stability Management (PSM) und des Porsche Active Suspension Management (PASM). Die Effekte des Sport-Chrono-Programms lassen sich buchstäblich mit der Stoppuhr erfahren: Nach dem Druck auf den Bordcomputer-Bedienhebel stoppt, addiert und speichert eine spezielle Analog-/Digital-Stoppuhr auf der Armaturentafel die gefahrenen Zeiten. Die Werte können im Porsche Communication Management (PCM) aufgerufen und grafisch ausgewertet werden.

Bremsen mit Vorbildcharakter

Beim neuen 911 Targa 4 nehmen an allen vier Rädern schwarz eloxierte Aluminium-Monobloc-Festsattelbremsen mit jeweils vier Kolben die gelochten und innenbelüfteten Scheiben in die Zange. Der Scheiben-Durchmesser beträgt 318 Millimeter an der Vorder- und 299 Millimeter an der Hinterachse. Den besseren Fahrleistungen des S-Modells wird eine noch stärkere Bremsleistung entgegengesetzt. So verfügt der 911 Targa 4S über größere und verstärkte Vierkolben-Monobloc-Festsättel, die hier rot lackiert sind. Die innenbelüfteten und gelochten Bremsscheiben sind ebenfalls größer dimensioniert und messen an Vorder- und Hinterachse 330 Millimeter im Durchmesser. Damit ist auch der Einsatz größerer Bremsbeläge verbunden, was die wirksame Gesamt-Bremsbelagfläche und die Lebensdauer erhöht.

Dank eines Tandem-Bremskraftverstärkers, eines großen Hauptbremszylinders sowie des weiterentwickelten Porsche Stability Managements (PSM) sind auch die übrigen Bremskomponenten auf die Dynamik des Allrad-Sportwagens zugeschnitten. So wird die Bremsanlage vor Notbremsungen vorgefüllt, was das so genannte Lüftspiel zwischen Bremsbelägen und Bremsscheibe eliminiert und den Anhalteweg bei Vollbremsungen weiter verkürzt. Tritt der Fahrer rasch, aber nicht mit voller Kraft auf die Bremse, gleicht die Hydraulikpumpe den fehlenden Druck aus, um alle Räder in den ABS-Regelbereich zu bringen und damit die optimale Bremsleistung zu erreichen.

Keramikbremse als Option

Als Option steht für beide Modelle die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) zur Wahl. Die gelochten und innenbelüfteten Keramikverbund-Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 350 Millimeter wiegen rund 50 Prozent weniger als vergleichbare Grauguss-Bremsscheiben. In Verbindung mit einem eigenständigen Bremsbelag entwickeln die Keramik-Bremsscheiben sofort hohe und vor allem konstante Reibwerte während der Verzögerung. Der Abrieb ist im Vergleich zu Grauguss-Bremsscheiben deutlich geringer, was die Keramik-Bremsscheiben ihrer extremen Oberflächenhärte verdanken. Entsprechend hoch ist die Lebenserwartung, die außerdem auch durch die Korrosionsbeständigkeit des verwendeten Werkstoffes gegeben ist.

Innenraum und Ausstattung

Exklusiv und edel

Die Gestaltung des Interieurs des 911 Targa folgt dem Design des 911 Carrera Coupé. Besonderes Augenmerk galt dabei der Abstimmung von Farben und Materialien. Die Oberflächen sind äußerst hochwertig ausgeführt, was eine sehr angenehme Haptik zur Folge hat. Zum serienmäßigen Leder-Umfang gehören bei beiden Modellen der Schalthebel, der Lenkradkranz, der Handbremshebelgriff, die Deckel des Ablagefachs in der Mittelkonsole, die Deckel des Türablagefachs sowie der Türgriff. Zusätzlich sind die Sitzmittelbahnen sowie die Seitenwangen und die Kopfstützen der Vordersitze mit Leder bezogen. Die S-typischen Ausstattungsmerkmale sind das Sportlenkrad, aluminiumfarbene Zifferblätter im Kombiinstrument und in Alu-Optik lackierte Interieurteile wie die Lüftungsdüsen, die Zierblende der Schalttafel und des Schalt- oder Wählhebels. Als Individualausstattung im Innenraum wird unter anderem eine attraktive Zweifarben-Kombination angeboten. Die Ausstattung "Bi-Color" kann in den drei Lederkombinationen schwarz/terrakotta, schwarz/steingrau und schwarz/sandbeige gewählt werden.

Eigenständiger Innenraum

Passend zur eleganten Dachform des 911 Targa gestalteten die Porsche-Designer neue Innenraumverkleidungen. Am Windlaufrahmen werden modifizierte Sonnenblenden eingesetzt, die sich der Dachform anpassen. Die Innenverkleidungen der seitlichen Dachholme sind in Interieurfarbe bezogen. Die seitlichen Führungen des Glasschiebedeckels sowie die Hubmechanik tragen schwarze Textilblenden. Die Verkleidung des hinteren Querträgers rückt durch die höhergezogene klappbare Heckscheibe weiter nach hinten und vergrößert so das nutzbare Volumen. Die hinteren Gurtaufroller befinden sich in den Seitenverkleidungen auf Höhe der spitz auslaufenden Seitenscheiben. Die Aufroller sind mit einer Kunststoffverkleidung versehen, in die jeweils eine zusätzliche Innenraumleuchte integriert ist.

Zahlreiche Möglichkeiten zur Individualisierung

Alternativ zum axial und vertikal verstellbaren Dreispeichenlenkrad im 911 Targa 4 sowie zum Sportlenkrad im 911 Targa 4S steht das Multifunktionslenkrad zur Wahl. Je nach Ausstattung können über sechs Funktionstasten wichtige Audio-, Navigations- und Telefonfunktionen direkt vom Lenkrad aus gesteuert werden. Weitere Möglichkeiten zur Individualisierung gibt es auch beim Fahrer- und Beifahrersitz. Die optional erhältlichen Sportsitze bieten gegenüber den Seriensitzen einen um 50 Prozent besseren Seitenhalt. Die adaptive Sport-Anlage bietet darüber hinaus die Möglichkeit, die Seitenwangen des Sitzkissens und der Rückenlehne individuell an den jeweiligen Fahrer anzupassen.

Hochwertige Mediasysteme

Serienmäßig verfügen beide Modelle des Targa über das Porsche Communication Management (PCM), das durch weitere, optional erhältliche Module wie das DVD-Navigationssystem, ein Telefon und das Fahrtenbuch ergänzt werden kann. Neben serienmäßigen Ausstattungs-details wie der Klimaautomatik mit kombiniertem Innenraumfilter, der Diebstahlwarnanlage und dem Sound Package Plus mit Radio, CD-Player und neun Lautsprechern, können die Elfer mit einer breiten Palette an Sonderausstattungen individualisiert werden. Dazu zählen beispielsweise das BOSE Surround-Sound System, der Parkassistent, der mit vier im Fahrzeugheck integrierten Sensoren den Abstand zu nahen Hindernissen misst, oder das programmierbare HomeLink System. Dieser integrierte Garagentoröffner kann bis zu drei Hand-sender, auch für Beleuchtungs- oder Alarmanlagen, ersetzen.

Historie

Die dritte Generation des Targa mit Glasdach

Mit dem neuen 911 Targa 4 und 911 Targa 4S wird die mehr als 40-jährige Tradition, die bei Porsche mit dieser Modellvariante gepflegt wird, durch eine attraktive Neuauflage fortgesetzt. Mittlerweile in der dritten Generation präsentiert der neue Targa ein etabliertes Glasdach-konzept, das in einzigartiger Weise die Vorteile des zugarmen Offenfahrens mit den Komfort- und Sicherheitsmerkmalen eines Coupés vereint.

Die Marke Targa wurde vom berühmten Straßenrennen Targa Florio abgeleitet und Mitte der 60er Jahre für das damals neue Offenfahr-Konzept patentiert. Als erstes so genanntes Sicherheits-Cabriolet der Welt präsentierte Porsche den 911 Targa im September 1965 auf der Frankfurter IAA. Mit seinem feststehenden Überrollbügel, dem herausnehmbaren Faltdach und der faltbaren Kunststoff-Heckscheibe trug die neue Variante dem gestiegenen Sicherheitsbedürfnis der amerikanischen Kundschaft Rechnung. Ende 1966 begann die Produktion, und 1967 wurde der 911 Targa im Markt eingeführt. 1.400 D-Mark kostete der "halboffene" Elfer mehr als das Coupé. Dieses Dachkonzept wurde 27 Jahre lang von einer Elfer-Generation zur nächsten weiterentwickelt. In dieser Zeit eroberte diese Variante den Status eines eigenständigen Fahrzeugkonzepts in der Porsche-Modellpalette, für das sich im Durchschnitt jeder zehnte 911-Käufer entschied.

Zum Modelljahr 1996 wurde der 911 Targa (Typ 993) in einer vollständig überarbeiteten Version vorgestellt. Das gesamte Dach war als eine durchgehende Glasfläche gestaltet, deren vorderer Glasschiebedeckel abgesenkt und unter die Glasheckscheibe gefahren werden konnte. Ende 2001 wurde der 911 Targa auf Basis des Typ 996 präsentiert, der als erster Elfer eine Heckscheibe zum Aufklappen bot. Diese Basiskonstruktion liegt auch dem jüngsten 911 Targa 4(S) zugrunde.

Leistung:

66,5 kW/Liter (Targa 4)

68,3 kW/Liter (Targa 4S)

Höchstzahl:

7.500/min

Kraftstoffart:

Super Plus (ROZ/MOZ 98/88) ungeräuchert

Elektrik:

12 Volt; Drehstromgenerator 2.100 W; Batterie-Kapazität 70 Ah

*Die technischen Daten können unterschiedlich variieren.

Technische Daten 911 Targa 4 und 911 Targa 4S*

| | |
|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Karosserie: | Selbsttragende, beidseitig verzinkte Leichtbau-Ganzstahl-Karosserie; Fullsize-, Seiten- und Kopf-Airbag für Fahrer und Beifahrer; Anzahl der Sitzplätze 2+2. |
| Aerodynamik: | Luftwiderstandsbeiwert: $c_w = 0,30$ (Targa 4S: 0,29) Stirnfläche: $A = 2,04 \text{ m}^2$ $c_w \times A = 0,61$ (Targa 4S: 0,59) |
| Motor: | 6-Zylinder-Aluminium-Boxermotor wassergekühlt; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; 4 obenliegende Nockenwellen; 4 Ventile pro Zylinder; variable Steuerzeiten (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; Schaltsaugrohr; integrierte Trockensumpfschmierung; zweistufige Katalysatoranlage links und rechts; 2 Vor- und 2 Nachkatalysator-Lambdasonden; Sekundärluftsystem; Motoröl 10,3 Liter; Kühlmittel 31 Liter; Motorsteuerung DME (Digitale-Motor-Elektronik) für Zündung, Einspritzung und Nockenwellenverstellung; elektronische Zündung mit ruhender Zündverteilung (6 Zündspulen); sequentielle Multipoint-Einspritzung. |
| Bohrung: | 96 mm (Targa 4); 99 mm (Targa 4S) |
| Hub: | 82,8 mm |
| Hubraum: | 3.596 cm^3 (Targa 4); 3.824 cm^3 (Targa 4S) |
| Verdichtung: | 11,3:1 (Targa 4); 11,8:1 (Targa 4S) |
| Motorleistung: | 239 kW (325 PS) bei 6.800/min (Targa 4); 261 kW (355 PS) bei 6.600/min (Targa 4S) |
| Max. Drehmoment: | 370 Nm bei 4.250/min (Targa 4); 400 Nm bei 4.600/min (Targa 4S) |
| Literleistung: | 66,5 kW/Liter (Targa 4); 68,3 kW/Liter (Targa 4S) |
| Höchstzahl: | 7.300/min |
| Kraftstoffart: | Super Plus (ROZ/MOZ 98/88) unverbleit |
| Elektrik: | 12 Volt; Drehstromgenerator 2.100 W; Batterie-Kapazität 70 Ah |

*Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

| | | |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| Kraftübertragung: | Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; Antrieb über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder sowie über Kardanwelle und Viscolamellenkupplung auf die Vorderräder. | |
| | Übersetzungen: | Schaltgetriebe Tiptronic S |
| | 1.Gang | 3,91 3,60 |
| | 2.Gang | 2,32 2,19 |
| | 3.Gang | 1,61 1,41 |
| | 4.Gang | 1,28 1,00 |
| | 5.Gang | 1,08 0,83 |
| | 6.Gang | 0,88 – |
| | R-Gang | 3,59 3,17 |
| | Achsübersetzung: | |
| | Hinterachse | 3,44 3,56 |
| | Vorderachse | 3,33 3,45 |
| | Kupplungsdurchmesser: 240 mm (selbstnachstellend bei Targa 4S) | |
| Fahrwerk: | Vorderachse: McPherson Bauart (Porsche-optimiert); Federbein-Achse mit einzeln an Querlenkern, Längslenkern und Federbeinen aufgehängten Rädern; Kegelstumpf-Federn mit innenliegenden Stoßdämpfern; Zweirohr-Gasdruckdämpfer (bei Targa 4S aktiv geregelt). | |
| | Hinterachse: Mehrlenker-Achse; einzeln an fünf Lenkern geführte Räder; zylindrische Schraubenfeder je Rad mit koaxialem innenliegendem Stoßdämpfer; Einrohr-Gasdruckdämpfer (bei Targa 4S aktiv geregelt). | |
| Bremsen: | 2-Kreis-Bremsanlage mit achsweiser Aufteilung; 4-Kolben-Alu-Monobloc-Bremssättel; gelochte, innenbelüftete Bremsscheiben an der Vorderachse mit Durchmesser x Breite: 318 x 28 mm (Targa 4) bzw. 330 x 34 mm (Targa 4S) und an Hinterachse mit Durchmesser x Breite: 299 x 24 mm (Targa 4) bzw. 330 x 28 mm (Targa 4S); PSM 8.0; Vakuum-Bremskraftverstärker. | |

| | | | | |
|--------------------------|----------------------------------------|---------------------|----------|-------------------------|
| Räder und Reifen: | vorn | 8 J x 18 | mit | 235/40 ZR 18 (Targa 4); |
| | | 8 J x 19 | mit | 235/35 ZR 19 (Targa 4S) |
| | hinten | 11 J x 18 | mit | 295/35 ZR 18 (Targa 4); |
| | | 11 J x 19 | mit | 305/30 ZR 19 (Targa 4S) |
| Gewichte: | Leergewicht DIN | | | |
| | 1.510 kg (Targa 4 mit Schaltgetriebe) | | | |
| | 1.550 kg (Targa 4 mit Tiptronic S) | | | |
| | 1.535 kg (Targa 4S mit Schaltgetriebe) | | | |
| | 1.575 kg (Targa 4S mit Tiptronic S) | | | |
| | Zulässiges Gesamtgewicht | | | |
| | 1.900 kg (Targa 4 mit Schaltgetriebe) | | | |
| | 1.945 kg (Targa 4 mit Tiptronic S) | | | |
| | 1.915 kg (Targa 4S mit Schaltgetriebe) | | | |
| | 1.960 kg (Targa 4S mit Tiptronic S) | | | |
| Maße: | Länge | 4.427 mm | | |
| | Breite | 1.852 mm | | |
| | Höhe | 1.310 mm (Targa 4) | | |
| | | 1.300 mm (Targa 4S) | | |
| | Radstand | 2.350 mm | | |
| | Spurweiten | vorne | 1.488 mm | |
| | | hinten | 1.548 mm | |
| | Kofferraumvolumen nach VDA: | | | 105 Liter Gesamt |
| | Tankinhalt: | | | 67 Liter |

Fahrleistungen:

Höchstgeschwindigkeit

280 km/h (Targa 4 mit Schaltgetriebe)

275 km/h (Targa 4 mit Tiptronic S)

288 km/h (Targa 4S mit Schaltgetriebe)

280 km/h (Targa 4S mit Tiptronic S)

Beschleunigung:

0 – 100 km/h in sec.

5,3 (Targa 4 mit Schaltgetriebe)

5,8 (Targa 4 mit Tiptronic S)

4,9 (Targa 4S mit Schaltgetriebe)

5,4 (Targa 4S mit Tiptronic S)

0 – 160 km/h in sec.

11,6 (Targa 4 mit Schaltgetriebe)

12,6 (Targa 4 mit Tiptronic S)

11,1 (Targa 4S mit Schaltgetriebe)

12,1 (Targa 4S mit Tiptronic S)

0 – 200 km/h in sec.

19,0 (Targa 4 mit Schaltgetriebe)

22,0 (Targa 4 mit Tiptronic S)

17,6 (Targa 4S mit Schaltgetriebe)

20,1 (Targa 4S mit Tiptronic S)

0 – 1.000 m in sec.

24,3 (Targa 4 mit Schaltgetriebe)

25,1 (Targa 4 mit Tiptronic S)

23,7 (Targa 4S mit Schaltgetriebe)

24,7 (Targa 4S mit Tiptronic S)

Verbrauch Targa 4***(EU-Norm):**

innerstädtisch

16,6 (17,4) Liter

außerstädtisch

8,4 (8,6) Liter

gesamt

11,3 (11,6) Liter

Verbrauch Targa 4S***(EU-Norm):**

innerstädtisch

17,5 (18,0) Liter

außerstädtisch

8,5 (8,6) Liter

gesamt

11,8 (11,9) Liter

CO₂-Emission Targa 4***(EU-Norm):**

272 (280) g/km

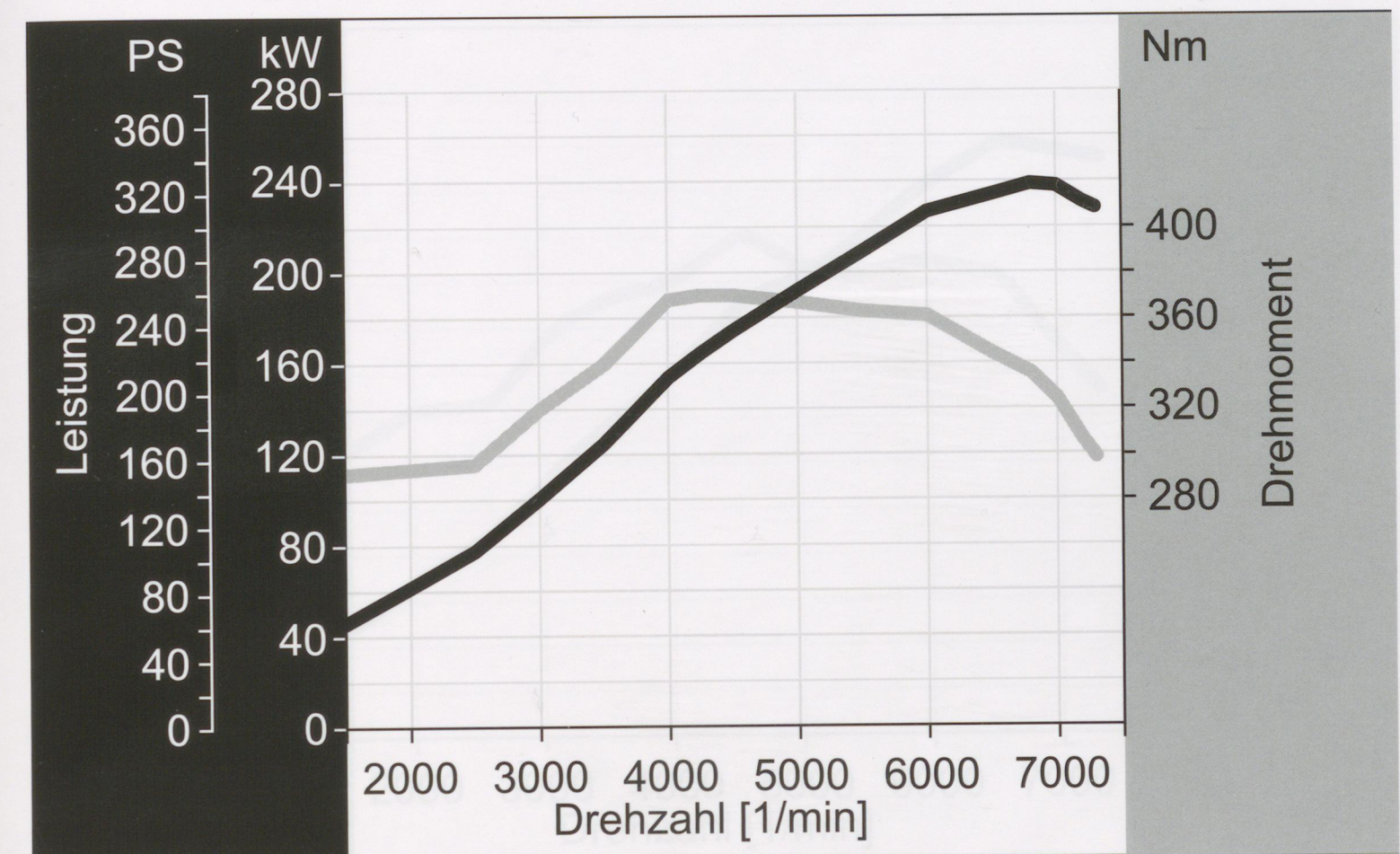
CO₂-Emission Targa 4S***(EU-Norm):**

285 (286) g/km

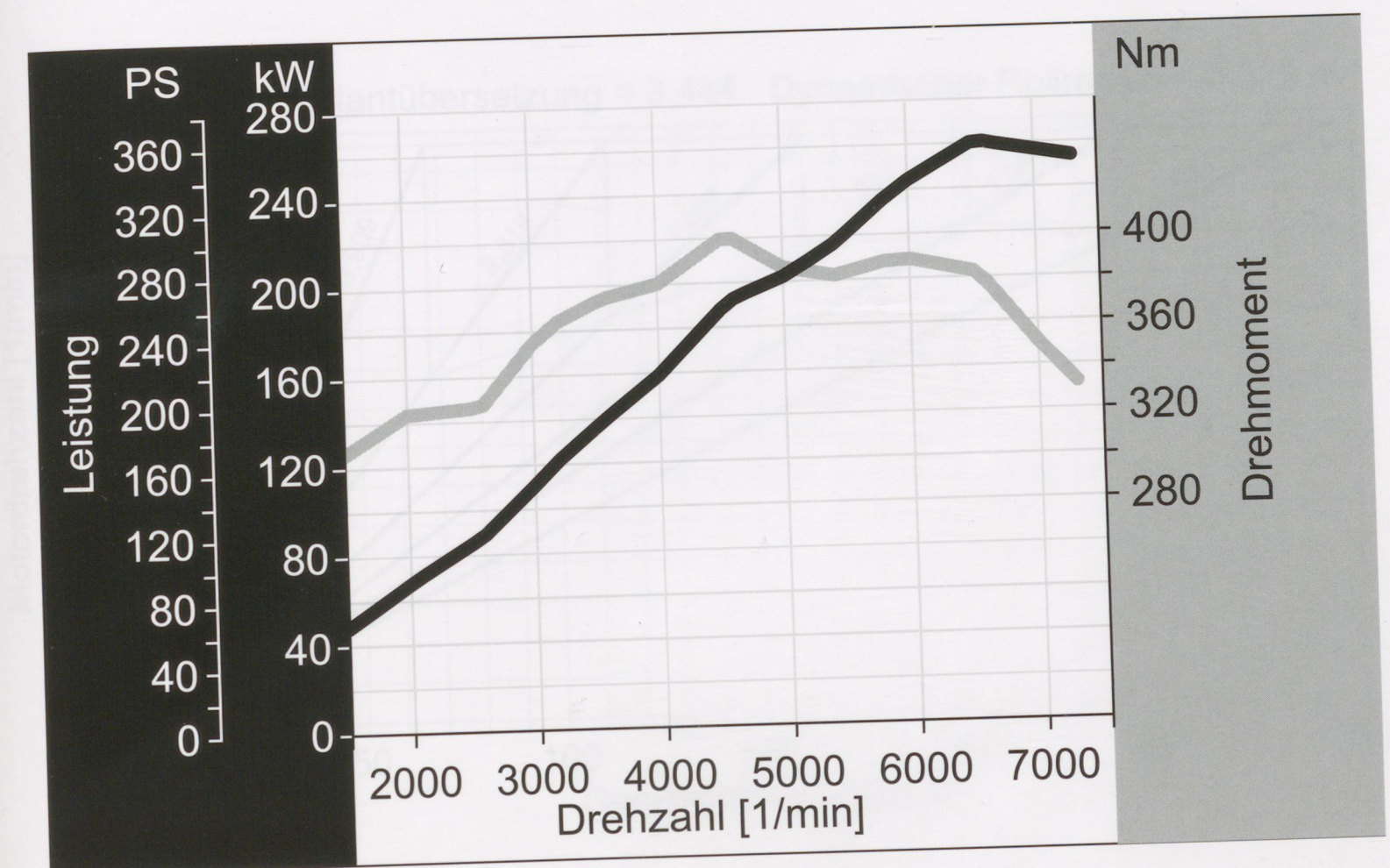
*Die Werte in Klammern beziehen sich auf Fahrzeuge mit Tiptronic S

2000 3000 4000 5000 6000 7000
Drehzahl (1/min)

Porsche 911 Targa 4:
Leistung- und Drehmoment

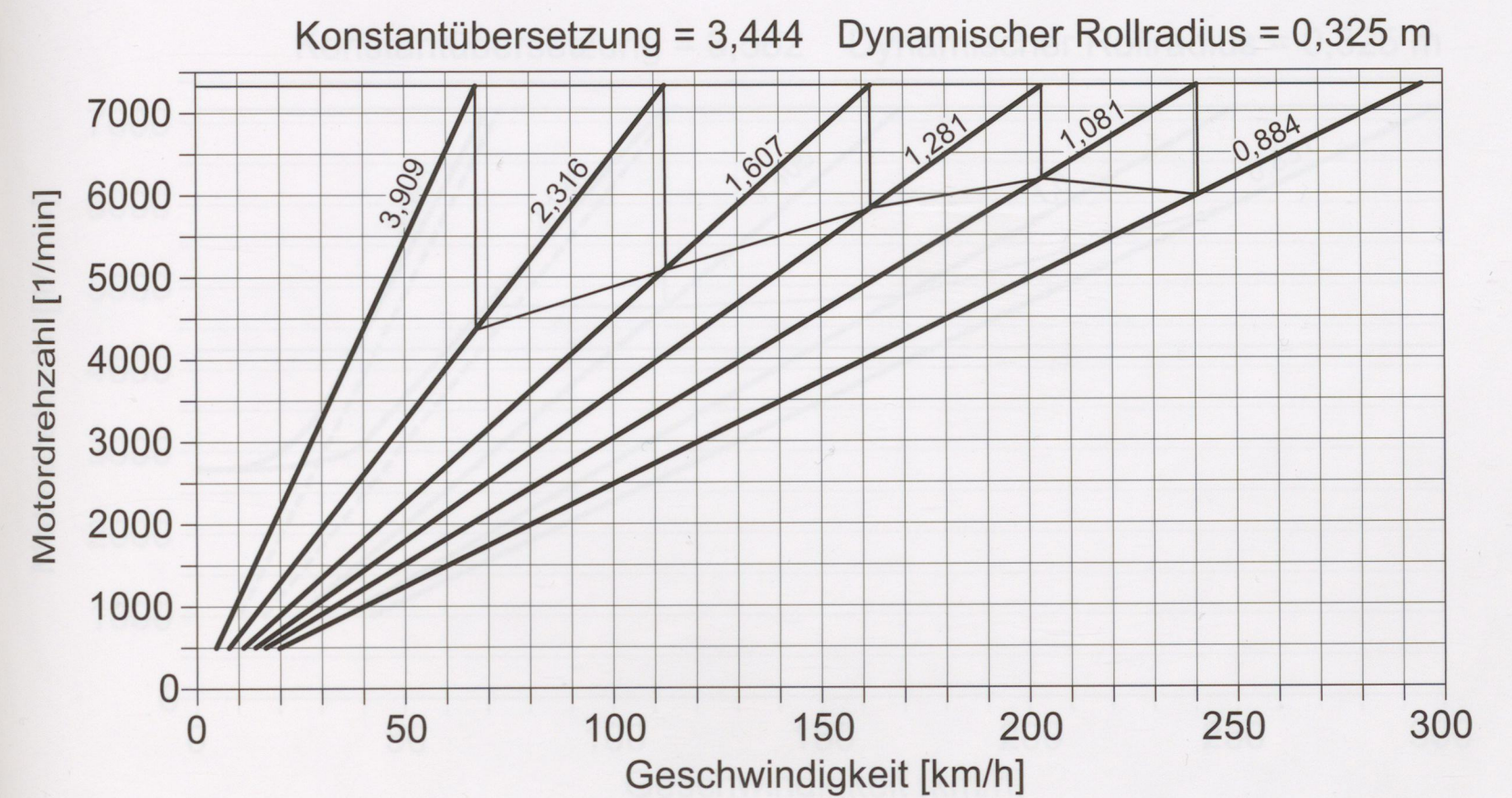


Porsche 911 Targa 4S:
Leistung- und Drehmoment



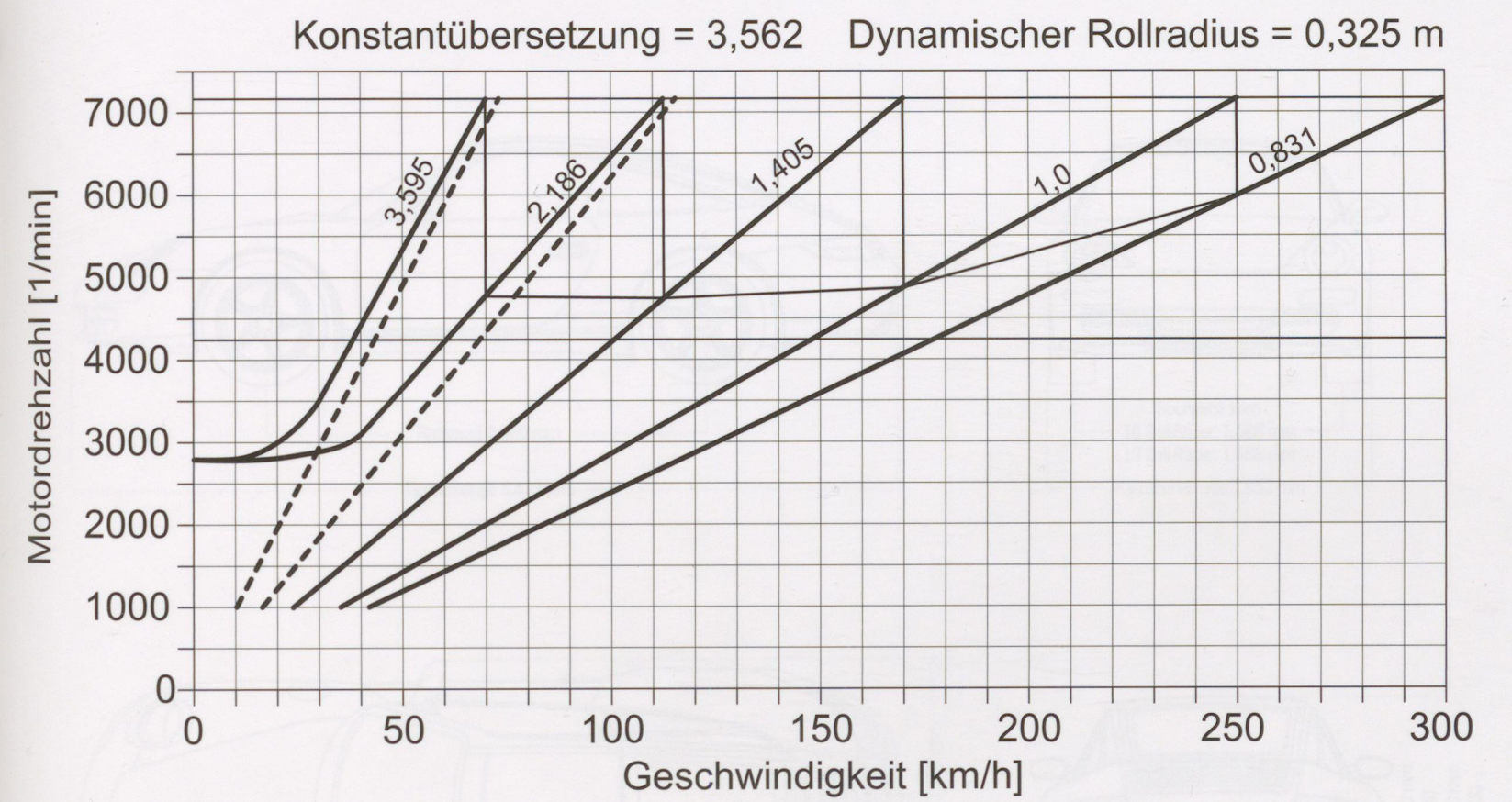
Porsche 911 Targa 4 und 911 Targa 4S

Porsche 911 Targa 4 und 911 Targa 4S: Getriebe- und Drehmoment



Porsche 911 Targa 4 und 911 Targa 4S

Porsche 911 Targa 4 und 911 Targa 4S: Getriebeschaubild Tiptronic S



Porsche 911 Targa 4 und 911 Targa 4S

Außen-Abmessungen

