



PORSCHE



## Presse-Information

Porsche 911 Targa 4 / 911 Targa 4S



## Inhalt

<b>Highlights</b>	Einzigartiges Sportwagenkonzept	<b>1</b>
<b>Kurz und prägnant</b>	Neue Technik im eleganten Elfer	<b>5</b>
<b>Der neue 911 Targa 4 / 911 Targa 4S</b>	Designerstück mit neuer Technik	<b>11</b>
<b>Motor</b>	Porsche-Direkteinspritzung: Mehr Kraft, weniger Verbrauch	<b>15</b>
<b>Getriebe</b>	Schneller, präziser und wirtschaftlicher	<b>19</b>
<b>Allradantrieb</b>	PTM: Reaktionsschnell und vorausschauend	<b>23</b>
<b>Fahrwerk</b>	Der 911 mit der komfortablen Note	<b>25</b>
<b>Innenraum und Ausstattung</b>	Exklusiv und edel	<b>29</b>
<b>Technik im Detail</b>	Technische Daten	<b>35</b>



Die Highlights des neuen 911 Targa 4 und Targa 4S

## Einzigartiges Sportwagenkonzept

Der Auftritt des 911 Targa 4 bleibt einmalig und außergewöhnlich: Mit seinem Glasdach, das vom Frontscheibenrahmen bis zur Motorabdeckung reicht, setzt der elegante Elfer eigene Akzente. Das Dach besteht aus einem vorderen Schiebedachmodul und einer aufklappbaren Heckscheibe. Das Schiebedach lässt sich um einen halben Meter öffnen und schiebt sich dabei unter die Heckklappe. Ebenfalls automatisch kann ein weiter verbessertes Stoffrollo unter dem Glasdach ausgefahren werden. Die große Heckklappe lässt sich leicht öffnen und gibt einen 230 Liter großen Stauraum hinter den Vordersitzen frei.

## Sparsame Motoren mit mehr Leistung

Der neue 911 Targa kommt mit neuer Antriebstechnik auf den Markt: Motoren mit Benzin-Direkteinspritzung heben die Leistung des 911 Targa 4 auf 345 PS (254 kW) und die des 911 Targa 4S auf 385 PS (283 kW). Gleichzeitig sinkt der Verbrauch beim 3,6 Liter auf 10,6 Liter pro 100 Kilometer, beim 3,8 Liter auf 11,0 Liter. Die Fahrleistungen steigen dagegen auf 284 km/h beim Targa 4 und 297 km/h beim Targa 4S.

## Schneller Schalten und Kraftstoff sparen: Doppelkupplungsgetriebe

Als Option steht für die neuen 911 Targa-Modelle erstmals das Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit sieben Vorwärtsgängen zur Wahl. Es verbindet die Vorteile eines Handschaltgetriebes mit denen einer Automatik und übertrifft beide in Schnelligkeit und Wirtschaftlichkeit. So beschleunigt der 911 Targa 4 mit PDK in exakt fünf Sekunden von 0 auf 100 km/h, der Targa 4S in 4,7 Sekunden. Das ist jeweils 0,2 Sekunden schneller als mit dem serienmäßigen Handschaltgetriebe. Zudem reduziert sich der Kraftstoffbedarf nochmals um jeweils 0,3 Liter nach Norm EU Gesamt.



### **Neu: Gesteuerter Allradantrieb für noch mehr Fahrdynamik**

Dank des elektronisch gesteuerten Allradantriebes und der jetzt serienmäßigen Hinterachs-Quersperre können die neuen Targa 4/4S ihre gesteigerte Leistung noch besser in Vortrieb umsetzen. Beim Porsche Traction Management (PTM) sorgt eine elektromagnetisch gesteuerte Lamellenkupplung für die optimale Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse. PTM reagiert innerhalb von Sekundenbruchteilen und kann bei Bedarf mehr Antriebsmoment an die Vorderachse geben.

### **Breites Fahrwerk: sportlich, aber mit Komfort**

Die sehr breite Basis des Allrad-Fahrwerkes ermöglichte es, beide Targa-Versionen komfortorientiert abzustimmen und dennoch sportlich auszulegen. Jeweils 22 Millimeter weit ausgestellte Kotflügel über Hinterrädern mit Reifen der Dimension 295/35 ZR 18 beim Targa 4 und 305/30 ZR 19 beim Targa 4S sind dafür eindeutige Erkennungsmerkmale.

### **Individuelles Fahrwerkvergnügen – konventionell oder aktiv**

Weiterhin besteht für den Targa die Alternative zwischen zwei Fahrwerken. Auf der Basis des Elfer-Fahrwerks gibt es ein aktives Dämpfungssystem, das für das Grundmodell optional und beim Targa 4S serienmäßig angeboten wird. Das PASM (Porsche Active Suspension Management) verbindet ein eher komfortorientiertes mit einem ausgesprochen sportlichen Fahrwerk.

### **Weiterentwickeltes Reifendruckkontrollsystem**

Ebenfalls auf Wunsch steht das weiterentwickelte Reifendruckkontrollsystem (RDK) zur Wahl, das permanent den Luftdruck jedes einzelnen Reifens überwacht. Für den Fahrer bietet diese neue Generation vor allem eine schnellere Information. So werden die aktuellen Drücke innerhalb von zehn Sekunden nach Einschalten der Zündung im Kombiinstrument angezeigt.

### **Mehr Sicherheit und Individualität durch neue Lichttechnik**

Serienmäßig leuchten bei den neuen Elfern Bi-Xenon-Scheinwerfer die Straße aus. Auf Wunsch ist erstmals ein dynamisches Kurvenlicht lieferbar. Als neues Tagfahrlicht umfasst das Front-Lichtsystem LED-Leuchtleisten mit individueller Grafik. Auch die Heckleuchten bestehen jetzt mit Ausnahme des Rückfahrscheinwerfers aus energiesparenden und langlebigen Leuchtdioden.

### **Sitzkomfort weiter gesteigert**

Mehr Komfort vor allem auf langen Etappen und bei hohen Außentemperaturen bietet die neue optionale Sitzbelüftung. Das in drei Stufen regelbare System arbeitet mit je einem Lüfter im Sitz und in der Lehne.

### **Komfortables und vielseitiges Audio- und Kommunikationssystem**

Zur weiteren Verbesserung der Ergonomie ersetzt im neuen Targa ein größerer Touchscreen den bisherigen Monitor des Porsche Communication Managements (PCM) in der Mittelkonsole. Er ermöglicht eine Halbierung der Zahl an äußeren Bedientasten. Das PCM kann mit weiteren Modulen ergänzt werden. So stehen beispielsweise ein Navigationsmodul mit integrierter 40-GB-Festplatte, ein Telefonmodul mit Bluetooth®-Schnittstelle oder die Sprachbedienung der jüngsten Generation zur Wahl. Darüber hinaus lassen sich externe Audioquellen nun über die optionale USB- und iPod®-Schnittstelle vom PCM aus steuern.



Der neue 911 Targa 4 / Targa 4S

## Neue Technik im eleganten Elfer

Mit dem neuen 911 Targa schließt Porsche den schnellsten Generationswechsel ab, den es je in der 911-Familie gab. Zwei völlig neu entwickelte Motoren mit Benzin-Direkteinspritzung verbessern Leistung und Wirtschaftlichkeit gleichermaßen, das schnellschaltende Porsche-Doppelkupplungsgetriebe löst das optionale Automatikgetriebe Tiptronic S ab und das elektronisch geregelte Porsche Traction Management (PTM) ersetzt den hydraulisch gesteuerten Allradantrieb. Die jüngste Modellreihe in der neuen 911-Generation 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 345 PS (254 kW) abgibt und damit eine Spitzengeschwindigkeit von 284 Kilometern pro Stunde erreicht. Das Triebwerk des 911 Targa 4S schöpft aus 3,8 Litern Hubraum 385 PS (283 kW) und beschleunigt den Sportwagen auf 297 km/h.

### Charakteristisches Highlight des Targa: Das Glasdach

Unverändertes Highlight des 911 Targa ist das 1,54 Quadratmeter große Glasdach. Es besteht aus zwei Segmenten, dem vorderen Schiebedach und der Heckklappe. Komplett geöffnet gleitet das Dach innerhalb von sieben Sekunden unter die Heckklappe und gibt eine Fläche von 0,45 Quadratmeter frei. Zum Schiebedach gehört serienmäßig ein neues, blickdichteres Rollo, das geschlossen die komplette Schiebedachfläche abdeckt und unabhängig vom Dach elektrisch bewegt werden kann. Glasdach und Heckdeckel sind getönt und schützen auch bei Sommersonne vor UV-Strahlung und zuviel Wärme. Auch bei Außentemperaturen von mehr als 30 Grad herrschen bei eingeschalteter Klimaanlage behagliche Innenraumtemperaturen. Das hintere Segment des Glasdaches besteht aus einer beheizbaren Heckklappe, die es unter den Elfern nur beim Targa gibt. Über sie ist der Stauraum hinter den Vordersitzen mit einem Volumen von 230 Litern einfacher zugänglich.



### Neue Lichttechnik auch als Designelement

Alle 911-Modelle sind nun serienmäßig mit Bi-Xenon-Scheinwerfern und LED-Technik für Tag-fahrlicht, Positionslicht und die markant gezeichneten Heckleuchten ausgerüstet. Darüber hinaus bietet Porsche für die neuen 911-Modelle erstmals bei seinen Sportwagen als Option ein dynamisches Kurvenlicht an. Ein auffälliges Differenzierungsmerkmal der allradgetriebenen Modelle – und damit auch des Targa – ist das rote Heckleuchtenband, das die beiden Rückleuchten optisch verbindet. Es betont zusätzlich die um 44 Millimeter breitere, hintere Karosserie und verleiht ihr eine noch kraftvollere Heckansicht. Die Form der Heckleuchten fügt sich harmonisch in dieses Design ein. Jede der beiden Heckleuchten-Einheiten umfasst 60 LED, die zum Teil für mehrere Funktionen aktiviert werden.

### Neue Boxermotoren mit Benzin-Direkteinspritzung

Mit den neuen Carrera-Motoren führt Porsche die Benzin-Direkteinspritzung bei den Sportwagenmotoren ein. Die Vorteile: Bis zu 8,5 Prozent mehr Leistung, 11,2 Prozent weniger Verbrauch und 13,6 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen je nach Modell und Ausstattung. Dadurch lassen die neuen Targa an Spurtvermögen kaum Wünsche offen: Der 911 Targa 4 sprintet aus dem Stand in 5,2 Sekunden auf Tempo 100, das stärkere S-Modell verkürzt diese Zeit auf 4,9 – jeweils mit handgeschaltetem Sechsganggetriebe. Das optionale Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) schafft den Gangwechsel noch schneller und setzt damit den Standard: Nur fünf Sekunden benötigt der selbstschaltende Targa 4 mit 3,6-Liter-Motor, für den Targa 4S lautet die Bestzeit 4,7 Sekunden. Diese Werte können auch weniger geübte Fahrer dank des PDK bei optimalen Fahrbahnverhältnissen jederzeit wiederholen.

### Kultiviert abgestimmte Fahrwerke

Wie bei den anderen 911-Varianten verfügt der Targa 4 über ein konventionelles und das S-Modell über ein aktives Fahrwerk. Beide sind im Vergleich zu den anderen Elfern komfortabler abgestimmt, bleiben dabei jedoch reinrassige Sportwagen. Das aktive PASM-Fahrwerk, das für den hubraumkleineren Typ auf Wunsch lieferbar ist, bietet bei Normal-Einstellung eine komfortorientierte Grundabstimmung der Dämpfer, nach Betätigung der "Sport"-Taste dagegen eine betont straffe Basis. In beiden Stellungen orientiert sich die Abstimmung jedoch

permanent an Fahrweise und Straßenbeschaffenheit, so dass je nach Fahrdynamik in Sekundenbruchteilen auch dazwischen liegende Kennlinien eingestellt werden. Für eine sichere Abstützbasis bei hohen Querbeschleunigungen sorgen die breiten Räder: An der Vorderachse rollt der 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 haben die Hinterräder mit Reifen der Dimension 295/35 ZR 18 beim Targa 4 sowie 305/30 ZR 19 beim Targa 4S.

### Schneller und sparsamer mit Doppelkupplungsgetriebe

Mit dem neuen Doppelkupplungsgetriebe PDK mit sieben Gangstufen bietet Porsche jetzt optional eine Alternative, deren Fähigkeiten prinzipbedingt noch über die des manuellen Sechsgang-Schaltgetriebes hinaus reichen. Das PDK ersetzt die bisherige Tiptronic S. Der Fahrer kann die Funktionen des Doppelkupplungsgetriebes entweder über in den Lenkradspeichen angebrachte Schaltasten oder über den Wählhebel in der Mittelkonsole nutzen. Prinzipieller Unterschied zum konventionellen Handschaltgetriebe: Der vom Fahrer wahrgenommene Schaltvorgang erfolgt nicht durch das Wechseln der Gänge im Getriebe, sondern durch das Wechseln der beiden kraftschlüssigen Kupplungen. Dazu wird die Kupplung des einen Teilgetriebes geöffnet und simultan die des anderen geschlossen. Der wesentliche Vorteil: schnellere Gangwechsel gegenüber Schalt- und Automatikgetrieben mit Drehmomentwandler. Gegenüber der Tiptronic S ermöglicht das PDK ein deutlich dynamischeres Fahren sowie eine gesteigerte Agilität für mehr Fahrspaß. Schaltvorgänge absolviert das neue Getriebe um bis zu 60 Prozent schneller als die bisherige Tiptronic S. Gleichzeitig muss der Fahrer eines 911 mit PDK keine Einbußen beim Komfort hinnehmen, da das neue Getriebe sanfte, automatisierte Kupplungs- und Schaltvorgänge bietet.

Ein weiteres Merkmal des PDK ist die geringe Verlustleistung aufgrund des guten mechanischen Wirkungsgrades und der verlustoptimierten Doppelkupplung. Verbrauchte der 911 Targa 4 mit Tiptronic S nach EU gesamt noch 11,6 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer, unterbietet das Nachfolgemodell mit PDK diesen Wert um 1,3 Liter auf durchschnittlich 10,3 Liter. Das bisherige S-Modell mit 3,8-Liter-Motor und Tiptronic S benötigte 11,9 Liter auf 100 Kilometer, der neue 911 Targa 4S mit PDK nur noch 10,7 Liter.



Für die neuen 911 Targa 4/4S mit PDK bietet Porsche auf Wunsch das Sport Chrono Paket Plus mit der zusätzlichen Funktion "Launch Control" und einer Schaltstrategie für extrem sportliches Fahren an. "Launch Control" ist ein Assistenzprogramm für optimale Anfahrbeschleunigung. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h verkürzt sich damit um jeweils 0,2 Sekunden.

#### **Neuer Allradantrieb: Porsche Traction Management**

Im neuen 911 Targa löst das elektronisch gesteuerte Porsche Traction Management (PTM) den bisherigen Allradantrieb mit Visco-Lamellenkupplung ab. Das System verbindet den Porsche-typischen Fahrspaß dank Heckmotor und primärem Hinterradantrieb mit noch mehr Fahrstabilität, Traktion und agilem Handling. Dazu leitet das PTM den in jeder Fahrsituation optimalen Anteil des Antriebsmoments über eine Lamellenkupplung zusätzlich auf die Vorderäder. Mit einer Schaltzeit von längstens 100 Millisekunden ist das PTM schneller als die Reaktion eines Motors auf Lastwechsel und als die Wahrnehmung des Fahrers. Damit kann der Porsche-Allradantrieb quasi vorausschauend agieren. In der Praxis heißt das: Hohe Agilität auf engen Landstraßen, herausragende Traktion und hohe Fahrsicherheit auch bei extremen Fahrmanövern im Hochgeschwindigkeitsbereich. Unterstützt wird das PTM dabei durch die jetzt in allen Allradmodellen serienmäßige Hinterachs-Quersperre mit Sperrwerten von 22 Prozent im Zug und 27 Prozent im Schub.

#### **Exklusive und edle Ausstattung**

Unter dem Glasdach des 911 Targa kommt das exklusive Porsche 911-Interieur besonders gut zur Geltung. Die Abstimmung von Farben und Materialien stand dabei im Mittelpunkt. Um den Bedienkomfort und die Ergonomie noch weiter zu verbessern, entwickelten Ingenieure und Designer für die neue 911-Generation eine optimierte Mittelkonsole. Zentrale Rolle spielte dabei das weiterentwickelte Anzeigen- und Bedienkonzept des neuen Porsche Communication Managements, kurz PCM. Als zentrale Steuereinheit für alle Ausstattungen im Bereich Audio und Kommunikation ist PCM nun noch leistungsfähiger, vielseitiger und deutlich einfacher in der Handhabung durch die optimierte Bedientastatur und den auf 6,5 Zoll vergrößerten Touchscreen-Monitor. In Verbindung mit der optional erhältlichen universellen Audio-Schnittstelle lassen sich über PCM jetzt zudem auch externe Audioquellen wie iPod® oder USB-Stick steuern.

Ein weiterer Beitrag zu mehr Kondition und Komfort von Fahrer und Beifahrer ist die neue Sitzbelüftung, die als Option für den Serien- oder Komfortsitz angeboten wird. Das System lässt sich auch mit der Sitzheizung kombinieren, wodurch im Bedarfsfall ein kontinuierlicher Austausch der Feuchtigkeit gesichert und für den Fahrer und Beifahrer ein angenehmes Klima erzielt wird.



Der neue 911 Targa 4 / Targa 4S

## **Designerstück mit neuer Technik**

Er ist der avantgardistische Elfer und weltweit einzigartig in seinem Wettbewerbsumfeld: Der Porsche 911 Targa. Mit den beiden neuen Modellen 911 Targa 4 und 911 Targa 4S schließt Porsche den schnellsten Generationswechsel ab, den es je in der 911-Familie gab. Und einen der umfangreichsten: Zwei völlig neu entwickelte Motoren mit Benzin-Direkteinspritzung verbessern Leistung und Wirtschaftlichkeit gleichermaßen, das schnellschaltende Porsche-Doppelkupplungsgetriebe löst das optionale Automatikgetriebe Tiptronic S ab und das elektronisch geregelte Porsche Traction Management (PTM) ersetzt den bisherigen Allradantrieb mit Visco-Kupplung. Im neuen Targa trifft dieses Bündel an neuen Technologien auf ein Elferkonzept mit der besonderen Note.

## **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. Durch ein elektrisch bewegtes Rollo lässt sich die Sonneneinstrahlung weiter verringern. Die jetzt neu eingesetzte Stoffqualität ist noch blickdichter und erhöht den Beschattungsgrad von 50 auf 96 Prozent. Das entspricht einer Reduzierung der Helligkeit von 1400 auf 600 Lux. Oder anders ausgedrückt: Auf normale Zimmerbeleuchtung.

Das Dachmodul besteht aus dem beweglichen vorderen Glasschiebedeckel mit integriertem Rollo und aus der klappbaren Heckscheibe. Dach und Rollo werden gemeinsam über eine neue Zug-/Druckschalterkombination, die in die Mittelkonsole integriert ist, gesteuert. Der hintere Schalter ist dabei für das Öffnen und Schließen des Glasdachs zuständig, der vordere für dieselben Funktionen des Rollos. Das Rollo lässt sich zudem über eine Tippfunktion automatisch öffnen und schließen.



Beim Öffnen senkt sich das Dach zunächst ab und fährt anschließend bis unter die Heckscheibe nach hinten. Gleichzeitig stellt sich ein automatisch gesteuerter Lamellen-Windabweiser auf, der den Innenraum zugfrei hält. 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.

Das Dach lässt sich innerhalb von sieben Sekunden öffnen oder schließen, wobei der vordere Glasdeckel beim Öffnen unter die gläserne Heckklappe gleitet. Vollkommen nach hinten gefahren, misst die Öffnung in der Länge rund einen halben Meter mit einer Fläche von 0,45 Quadratmetern. 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.

#### **Einzigartig: 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 gut beladen werden. Das Volumen dieser Ablagefläche ist um insgesamt 25 Liter größer als beim Coupé. Die elektrisch ent- und verriegelbare Heckscheibe besteht aus getöntem Einscheiben-Sicherheitsglas. Auf Wunsch ist ein in die Heckscheibe integrierter Wischer erhältlich.

Die klappbare Heckscheibe kann im Stand entweder über eine Taste im Türschweller 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 aufstellen. 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 und leicht angedrückt. Die elektrische Zuziehhilfe beendet den Schließvorgang auf den letzten Millimetern dann automatisch.

Ein zusätzlicher Blickfang des 911 Targa sind die 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. Buchstäblich abgerundet wird der dynamische und kraftvolle Auftritt des 911 Targa durch die weit ausgestellten hinteren Radhäuser. Die breite Spur der Hinterachse weist darauf hin, dass sich der Targa auf dem Chassis des 911 Carrera 4 mit Allrad-Antrieb abstützt.

#### **Elegantes und kraftvolles Design mit neuer Lichttechnik**

Das Design des neuen 911 Targa spiegelt die Qualität der technologischen Weiterentwicklung des Antriebs wider. So wurde bei der Gestaltung der neuen Bugverkleidung der Schwerpunkt auf Dynamik und Souveränität gelegt.

Die etwas größer dimensionierten, äußeren Lufteinlässe verleihen den Elfern ein souveränes Erscheinungsbild und bringen das hohe Leistungspotenzial der neuen Generation zum Ausdruck. Alle 911-Modelle sind nun serienmäßig mit Bi-Xenon-Scheinwerfern und LED-Technik für Tagfahrlicht, Positionslicht und die markant gezeichneten Heckleuchten ausgerüstet. Darüber hinaus bietet Porsche für die neuen 911-Modelle erstmals bei seinen Sportwagen als Option ein dynamisches Kurvenlicht an. Das Abblendlicht der Bi-Xenon-Scheinwerfer folgt dabei computerberechnet den Lenkbewegungen des Fahrers und passt sich kontinuierlich der Geschwindigkeit des Fahrzeugs an. Das Kurvenlicht bleibt auch bei Fernlicht aktiv und verbessert somit die Sicht des Fahrers.

Ein auffälliges Differenzierungsmerkmal der allradgetriebenen Modelle – und damit auch des Targa – ist das rote Heckleuchtenband, das die beiden Rückleuchten optisch verbindet. Es betont zusätzlich die um 44 Millimeter breitere, hintere Karosserie und verleiht ihr eine noch breitere, kraftvollere Heckansicht. Die Form der Heckleuchten fügt sich harmonisch in dieses Design ein. Nach außen hin laufen die Leuchten nun schlanker aus und verleihen dem Fahrzeug so eine gleichzeitig elegante und sportliche Note. Jede der beiden Heckleuchten-Einheiten umfasst 60 LED, die zum Teil für mehrere Funktionen aktiviert werden.



Die jüngste Modellreihe in der neuen 911-Generation 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 345 PS (254 kW) abgibt und damit eine Spitzengeschwindigkeit von 284 Kilometern pro Stunde erreicht. Das Triebwerk des 911 Targa 4S schöpft aus 3,8 Litern Hubraum 385 PS (283 kW) und beschleunigt den Sportwagen auf 297 km/h.

## Motor

### Porsche-Direkteinspritzung: Mehr Kraft, weniger Verbrauch

Mit den neuen Carrera-Motoren führt Porsche die Benzin-Direkteinspritzung "Direct Fuel Injection", kurz DFI, bei den Sportwagenmotoren ein. Die Gemischbildung direkt im Brennraum ermöglicht es, aus weniger Kraftstoff mehr Energie zu gewinnen. Die Eigenschaften der neuen Motoren sprechen für sich: Je nach Fahrzeug und Ausstattung zeichnen sich die neuen Targa durch bis zu 8,5 Prozent mehr Leistung, 11,2 Prozent weniger Verbrauch und 13,6 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen aus.

Nicht nur auf den Wirkungsgrad der Motoren hat die Direkteinspritzung eine positive Wirkung, sondern auch auf ihre Charakteristik. Der Fahrer spürt dies unmittelbar: Da der Kraftstoff Sekundenbruchteile vor dem Arbeitstakt eingespritzt wird, reagieren die Motoren noch spontaner auf jede Bewegung des Gaspedals. Dadurch lassen die neuen Targa an Spurtvermögen kaum Wünsche offen: Der 911 Targa 4 sprintet aus dem Stand in 5,2 Sekunden auf Tempo 100, das stärkere S-Modell verkürzt diese Zeit auf 4,9 – jeweils mit handgeschaltetem Sechsganggetriebe. Das optionale Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) schafft den Gangwechsel noch schneller und setzt damit den Standard: Bei fünf Sekunden bleiben die Uhren beim automatisch geschalteten Targa 4 mit 3,6-Liter-Motor stehen, für den Targa 4S lautet die Bestzeit 4,7 Sekunden. Vorteil für den Kunden: Auch weniger geübte Fahrer können diese Werte dank des PDK bei optimalen Fahrbahnverhältnissen jederzeit wiederholen.

Die Benzin-Direkteinspritzung der neuen Boxermotoren ist auf den so genannten homogenen Betrieb ausgelegt. Das Gemisch aus Luft und Kraftstoff wird dabei gleichmäßig im Brennraum verteilt und ermöglicht so eine optimale Verbrennung. Dadurch ist wiederum die bestmögliche Wirkung der Katalysatoren garantiert – mit entsprechend niedrigen Schadstoff-Emissionen: Targa 4 und Targa 4S unterbieten die strengen Emissionsstandards der ab September 2009 gültigen Euro 5-Abgasnorm.

Die beiden Sechszylinder-Boxermotoren sind von Grund auf neu konstruiert. Kurbelwelle und Brennräume haben sowohl beim 3,6-Liter-Motor als auch beim 3,8-Liter-Aggregat eine komplett neue Geometrie. Kleinerer Hub und größere Bohrung hielten die effektiven Gesamthubräume nahezu gleich, verbesserten jedoch weiter die Drehfreude und Spontaneität.



Im Zuge der Neukonstruktion entstanden neue einteilige Zylinderköpfe. Deren Gesamtkonstruktion ist nicht nur leichter, sondern auch stabiler. Wie bisher beherbergen die Zylinderköpfe die von Porsche entwickelte variable Ventilsteuerung "VarioCam Plus" mit einlassseitiger Steuerzeitenverstellung und Ventilhub-Umschaltung. Dank VarioCam Plus lässt sich auf der einen Seite ein Optimum an Leistung und Drehmoment erzielen. Auf der anderen Seite verbessert das System den Kraftstoffverbrauch, das Emissionsverhalten sowie die Laufkultur des Motors. Im Zusammenhang mit der neuen Benzin-Direkteinspritzung ergibt sich so eine ideale Symbiose zur Steigerung der Leistung und des Drehmoments bei gleichzeitiger Reduzierung des Verbrauchs.

#### Bedarfsgeregelte Ölpumpe und externe Wasserpumpe

Ein weiterer Schritt zur Effizienzsteigerung der neuen Porsche-Motoren war die Optimierung des Ölhaushaltes. Der Ölkreislauf der neuen Motoren ist nach dem Prinzip der integrierten Trockensumpfschmierung aufgebaut und besteht aus einem System mit vier Saug- und erstmals einer elektronisch bedarfsgeregelten Druckölpumpe. Gesteuert vom Motormanagement verbraucht die Ölpumpe nicht mehr Energie als erforderlich und stellt gleichzeitig eine bedarfsgerechte Schmierung sicher.

Neu ist zudem die Ausführung und die Lage der Wasserpumpe als separates Modul außerhalb des Kurbelgehäuses. Der Vorteil dieser Ausführung ist eine flexible Anpassung der Wasserpumpengröße sowie eine Vereinfachung der Instandsetzung. Zur Anpassung an die gesteigerte Motorleistung und zur Sicherstellung einer ausreichenden Motorkühlung wurde der maximale Volumenstrom der neuen Wasserpumpe um rund 20 Prozent gesteigert.

#### Neue Sauganlage mit Doppel-Luftfilter

Die neuen Boxermotoren beziehen ihre Luft über eine komplett neu konstruierte Sauganlage, die den Schriftzug "Direct Fuel Injection" trägt, je nach Modell mit dem Zusatz "3.6" beziehungsweise "3.8". Das Luftfiltersystem ist jetzt zweiflutig mit zwei Ansaugstellen und getrennten, im Heckdeckel platzierten Ansaugschnorcheln und zwei Rundfiltern. Ihr reduzierter Einstromwiderstand ermöglicht es, die Wartungsintervalle für die Luftfilterelemente von 60.000 auf 90.000 Kilometer zu verlängern.

Auch die Sauganlagen der neuen Motoren sind komplett neu gestaltet. Sie bestehen aus Kunststoff mit einem Resonanzrohr und zusätzlichen Resonanzkammern zur akustischen Optimierung. Dank einer schaltbaren Resonanzklappe können beim 3,8-Liter-Motor die Luftschwingungen im Ansaugsystem den jeweiligen Motordrehzahlen angepasst werden. Die damit erzielten besseren Füllungsgrade des Motors wirken sich in Form hoher Drehmomente bereits bei niedrigeren Drehzahlen aus.

#### Effektivere Abgasanlage

Die neuen 911 Targa-Modelle haben die gleiche Abgasanlage. Wie bisher ist die Modell-Variante mit 3,6-Liter-Motor an zwei ovalen Einzelendrohren zu erkennen, beim Targa 4S mit 3,8-Liter-Hubraum sind es runde Doppelendrohre aus gebürstetem Edelstahl. Im Zusammenspiel mit den Maßnahmen an den Motoren erfüllen die neuen Fahrzeuge sowohl die Abgaslimits nach der EU5-Norm für Europa, als auch die LEVII-Vorschriften in den USA.

#### Neues Doppelkuppelungsgetriebe für noch mehr Fahrspaß

Porsche bietet mit der neuen Generation des 911 Carrera zum ersten Mal ein Doppelkuppelungsgetriebe als Option für einen Straßensportwagen an. Im Prinzip besteht das Porsche-Doppelkuppelungsgetriebe (PDK) aus einem in zwei Teilgetriebe aufgeteilten konventionellen Handschaltgetriebe und einer hydraulischen Steuereinheit. Kern des Getriebes sind zwei auf einer gemeinsamen Achse angeordnete Nesskupplungen, die mit Öl betätigt, gekühlt und geschmiert werden. Eine Kupplung ist für das 1. Teilgetriebe mit den ungeraden Gängen sowie den Rückwärtsgang zuständig, die andere Kupplung für das 2. Teilgetriebe mit den geraden Übersetzungsstufen. Die hydraulische Steuereinheit steuert über eine Vielzahl von Druckventilen sowohl die Nesskupplungen als auch die Schaltzylinder zum Einlegen der gewünschten Getriebeübersetzung. Prinzipieller Unterschied zum konventionellen Handschaltgetriebe: Der vom Fahrer wahrgenommene Schaltvorgang erfolgt nicht durch das Wechseln der Gänge im Getriebe, sondern durch das Wechseln der kraftschlüssigen Kupplung. Dazu wird die Kupplung des einen Teilgetriebes geöffnet und simultan die des anderen geschlossen. Der wesentliche Vorteil: schneller Gangwechsel gegenüber Schalt- und Vordrill-Automatikgetrieben. Die Gänge sind beim Schalten bereits vorgelegt und das Ziehkraft muss während des Gangwechsels nicht unterbrochen werden. Zudem bietet PDK Gangschichtvorteile – trotz zweier zusätzlicher Gänge wiegt es rund zehn Kilogramm weniger als das bisherige Tiptronic-S-Getriebe.



## Getriebe

**Schneller, präziser und wirtschaftlicher**

Die neuen Targa-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. Mit dem neuen Doppelkupplungsgetriebe PDK, dessen Spreizung über sieben Gänge reicht, bietet Porsche jetzt optional eine Alternative, deren Fähigkeiten prinzipbedingt noch über die des manuellen Schaltgetriebes hinausreichen. Das PDK ersetzt die bisherige Tiptronic S. Unabhängig vom Getriebetyp sind beide Targa serienmäßig mit einem Anfahr-Assistenten ausgestattet. Das System ermöglicht durch Aufrechterhalten des Bremsdrucks, den der Fahrer durch Betätigen des Bremspedals aufgebaut hat, ein ruckfreies und komfortableres Anfahren am Berg, ohne dass die Handbremse betätigt werden muss.

**Neues Doppelkupplungsgetriebe für noch mehr Fahrdynamik**

Porsche bietet mit der neuen Generation des 911 Carrera zum ersten Mal ein Doppelkupplungsgetriebe als Option für einen Straßensportwagen an. Im Prinzip besteht das Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) aus einem in zwei Teilgetriebe aufgeteilten konventionellen Handschaltgetriebe und einer hydraulischen Steuereinheit. Kern des Getriebes sind zwei auf einer gemeinsamen Achse angeordnete Nasskupplungen, die mit Öl betätigt, gekühlt und geschmiert werden. Eine Kupplung ist für das 1. Teilgetriebe mit den ungeraden Gängen sowie den Rückwärtsgang zuständig, die andere Kupplung für das 2. Teilgetriebe mit den geraden Übersetzungsstufen. Die hydraulische Steuereinheit steuert über eine Vielzahl von Druckventilen sowohl die Nasskupplungen als auch die Schaltzylinder zum Einlegen der gewünschten Getriebeübersetzung. Prinzipieller Unterschied zum konventionellen Handschaltgetriebe: Der vom Fahrer wahrgenommene Schaltvorgang erfolgt nicht durch das Wechseln der Gänge im Getriebe, sondern durch das Wechseln der kraftschlüssigen Kupplung. Dazu wird die Kupplung des einen Teilgetriebes geöffnet und simultan die des anderen geschlossen. Der wesentliche Vorteil: schnellere Gangwechsel gegenüber Schalt- und Wandler-Automatikgetrieben. Die Gänge sind beim Schalten bereits eingelegt und die Zugkraft muss während des Gangwechsels nicht unterbrochen werden. Zudem bietet PDK Gewichtsvorteile – trotz zweier zusätzlicher Gänge wiegt es rund zehn Kilogramm weniger als das bisherige Tiptronic S-Getriebe.



Das neue Doppelkupplungsgetriebe bietet sieben Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang. Die Gänge eins bis sechs sind dabei sportlich abgestuft – die Höchstgeschwindigkeit erreichen die Fahrzeuge im sechsten Gang. Der siebte Gang ist verbrauchssparend mit langer Übersetzung ausgelegt. Der Fahrer kann die Funktionen des Doppelkupplungsgetriebes entweder über in den Lenkradspeichen angebrachten Schalttasten oder über den Wählhebel in der Mittelkonsole nutzen.

### **Schnell Schalten mit hohem Komfort**

Gegenüber der Tiptronic S ermöglicht das PDK ein noch sportlich-dynamischeres Fahren sowie gesteigerte Agilität für mehr Fahrspaß. Schaltvorgänge absolviert das neue Getriebe um bis zu 60 Prozent schneller als das Automatikgetriebe. Gleichzeitig muss der Fahrer eines 911 mit PDK keine Einbußen beim Komfort hinnehmen, da das neue Getriebe sanfte, automatisierte Kupplungs- und Schaltvorgänge bietet.

Ein weiteres Merkmal des PDK ist die geringe Verlustleistung aufgrund des guten mechanischen Wirkungsgrades und der verlustoptimierten Doppelkupplung. Verbrauchte der 911 Targa 4 mit Tiptronic S nach EU gesamt noch 11,6 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer, unterbietet das Nachfolgemodell mit PDK diesen Wert um 1,3 Liter auf durchschnittlich 10,3 Liter. Das bisherige S-Modell mit 3,8-Liter-Motor und Tiptronic S benötigt 11,9 Liter auf 100 Kilometer, der neue 911 Targa 4S mit PDK nur noch 10,7 Liter.

### **Sport Chrono Paket Plus mit Launch Control und Rennschaltung**

Für die neuen 911 Targa 4/4S mit PDK bietet Porsche auf Wunsch das Sport Chrono Paket Plus mit der zusätzlichen Funktion "Launch Control" und einer Schaltstrategie für extrem sportliches Fahren an. Wie beim Vorgängermodell zählen zum Sport Chrono Paket Plus auch in den aktuellen Fahrzeugen folgende Basisumfänge:

- Analoge und digitale Stoppuhr auf der Armaturentafel.
- Sportmodus für Motor, Fahrwerk (PASM) und Getriebe inklusive zweier Sporttasten (SPORT- und SPORTPLUS-Taste) zur Aktivierung.

- Performance-Anzeige im PCM.

- Individuelles Memory.

"Launch Control" ist ein Assistenzprogramm für optimale Anfahrbeschleunigung. Angewählt wird die Funktion durch Betätigung der SPORTPLUS-Taste in der Mittelkonsole. Um einen Rennstart mit Hilfe der "Launch Control" durchzuführen, muss der Fahrer mit einem Fuß das Bremspedal betätigen und mit dem anderen das Gaspedal schnell durchtreten und dabei die Kick-down-Stufe überdrücken. Der Motor wird daraufhin auf eine Drehzahl von etwa 6.500 Umdrehungen geregelt. Gleichzeitig signalisiert die PDK-Steuerung dem neuen Porsche Traction Management (PTM) den bevorstehenden Start, worauf dieses auf 100 Prozent Allradantrieb schaltet. Nimmt der Fahrer unmittelbar danach den Fuß vom Bremspedal, regelt das Getriebe den optimalen Radschlupf ein und das Fahrzeug startet mit der maximal möglichen Beschleunigung. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h verkürzt sich mit der "Launch Control" um jeweils 0,2 Sekunden.

Die zweite neue Funktion im Sport Chrono Paket Plus in Verbindung mit PDK ist eine Schaltstrategie für extrem sportliches Fahren, die kürzestmögliche Schaltzeiten und auf Rennstreckenbetrieb optimierte Schaltpunkte bietet. Auch diese Funktion lässt sich über die SPORTPLUS-Taste aktivieren. Das PDK stellt sich auf schnellstmögliche Reaktions- und Schaltzeiten um. Die Gangwechsel erfolgen blitzschnell – doppelt so schnell wie beim Tiptronic S-Getriebe. Dabei werden die Vollasthochschaltungen an der Drehzahlgrenze mit Momentenüberhöhung ausgeführt. In der Praxis heißt das: Bei der Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h hat ein 911 Targa mit PDK mehrere Fahrzeuglängen Vorsprung vor einem Elfer mit Tiptronic S.



Allradantrieb**PTM: Reaktionsschnell und vorausschauend**

Dank des elektronisch gesteuerten Allradantriebes Porsche Traction Management (PTM), der erstmals im 911 Turbo eingesetzt wurde, können die neuen 911 Targa ihr Plus an Leistung und Drehmoment noch situationsgerechter in Vortrieb umsetzen. Beim PTM sorgt eine elektromagnetisch gesteuerte und in Sekundenbruchteilen reagierende Lamellenkupplung für die optimale Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse. Mit einer Stellzeit von längstens 100 Millisekunden ist das PTM schneller als die Wahrnehmung des Fahrers. Damit kann der Porsche-Allradantrieb quasi vorausschauend agieren. In der Praxis heißt das: Hohe Agilität auf engen Landstraßen, herausragende Traktion und hohe Fahrsicherheit auch bei extremen Fahrmanövern im Hochgeschwindigkeitsbereich. Das Porsche Traction Management gehört mit diesen Eigenschaften zu den leistungsfähigsten und gleichzeitig zu den leichtesten Allradsystemen auf dem Markt.

**Fünf Basisfunktionen für alle Fahraufgaben**

Um diese fahrdynamischen Aufgaben zu erfüllen, wurde das PTM mit fünf wesentlichen Basisfunktionen ausgestattet:

- **Grundmomentenverteilung:** Im alltäglichen Fahrbetrieb verteilt die Steuerung das Motor-moment in Abhängigkeit von der aktuellen Fahrsituation stufenlos zwischen Vorder- und Hinterachse. Dazu wird der Momentenbedarf an der Vorderachse im Millisekundentakt ermittelt. Vor allem bei sehr hoher Geschwindigkeit spürt der Fahrer dies durch einen deutlichen Gewinn an Fahrstabilität.
- **Vorhaltesteuerung:** Anhand typischer Parameter kann das PTM dynamische Fahrzustands-änderungen frühzeitig erkennen und Antriebsschlupf bereits im Vorfeld vermeiden. Beim Start ermittelt das System beispielsweise, wie schnell der Fahrer Gas gibt. Noch bevor der Motor diesen Beschleunigungswunsch in Drehmoment umsetzen kann, schließt das PTM die Lamellenkupplung soweit, dass durchdrehende Räder möglichst vermieden werden.



- Schlupfregler: Durch ihr hohes Drehmoment können die Elfer im Zwischenspur bereits auf nasser Fahrbahnoberfläche die Traktionsgrenze an der Hinterachse erreichen. Auch dabei wird über einen stärkeren Eingriff der Lamellenkupplung mehr Moment und damit Antriebskraft an die Vorderachse geleitet.
- Übersteuerkorrektur: Drängt das Fahrzeug in der Kurve durch Störeinflüsse, wie zum Beispiel nasses Laub, mit dem Heck nach außen, wird zur fahrdynamischen Fahrzeugstabilisierung mehr Antriebskraft an die Vorderachse geleitet. Ein weiterer Vorteil von PTM ist die Berücksichtigung des Lenkwinkels bei der Kraftverteilung an die Vorderachse. Lenkt der Fahrer beim Übersteuern gegen, passt das PTM die Antriebskraft zur Vorderachse an und das Fahrzeug stabilisiert sich noch schneller.
- Dies gilt genauso für die Untersteuerkorrektur: Tendiert der Sportwagen im umgekehrten Fall dazu, über die Vorderräder aus der Kurve zu schieben, reduziert das PTM die Momentenzuteilung an die Vorderachse. Durch die feinfühligke Sensorik reagiert das PTM in beiden Fällen, bevor der Fahrer überhaupt eine Instabilität bemerkt. Das Resultat ist eine schnelle und aktive Stabilisierung des Fahrzeuges für eine zügige und dynamische Kurvenfahrt. Das PTM kommuniziert dabei mit dem Porsche Stability Management (PSM) und sorgt dadurch für sehr hohe Sicherheitsreserven.

#### **Mechanische Quersperre serienmäßig**

Die neuen Targa 4-Modelle verfügen serienmäßig über ein Sperrdifferenzial an der Hinterachse. Die Sperrwerte betragen 22 Prozent im Zug und 27 Prozent im Schub. Die mechanische Hinterachs-Quersperre unterstützt die Fahrdynamik des gesteuerten Allradsystems Porsche Traction Management (PTM). Sie trägt zur Verbesserung der Traktion auf wechselnden Fahrbahnoberflächen bei Kurvenfahrt im Grenzbereich bei und erhöht die Fahrstabilität bei Lastwechsel in Kurven.

#### Fahrwerk

### **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. Auch sein Fahrverhalten ist dazu passend abgestimmt: einerseits komfortabel, andererseits aber auch fit für schnelle Kurvenfahrten. Der 911 Targa 4 verfügt dabei weiterhin serienmäßig über ein konventionelles 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 Federrate auf. Das heißt, der Komfort ist höher.

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. Insbesondere auf langen Strecken spüren die Insassen einen deutlichen Zugewinn an Komfort, denn kleinere und mittlere Fahrbahn-Unebenheiten filtert PASM nochmals besser als das Standard-Fahrwerk. In der Sport-Einstellung wird dagegen eine härtere Dämpferkennlinie angesteuert, die eine sehr agile Fahrweise unterstützt.

#### **Breite Spur für stabiles Handling**

Gemeinsames Erkennungsmerkmal aller Elfer mit Allradantrieb ist das breite Heck und die gegenüber den Heckantriebsmodellen vergrößerte Spurweite an der Hinterachse. 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 Querschleunigungspotenzial.

### Reifendruckkontrollsystem RDK mit noch schnellerer Reaktion

Für die neue 911-Generation entwickelten die Porsche-Ingenieure das optionale Reifendruckkontrollsystem RDK weiter. Es ist jetzt noch schneller und leistungsfähiger. Weil es bereits beim Öffnen der Fahrertür initialisiert wird, kann das System beim Einschalten der Zündung bereits mit der Kontrollabfrage der Reifendrucke beginnen und sie innerhalb weniger Sekunden im Kombiinstrument anzeigen. Selbst nach einem Radwechsel, bei dem das System die neuen Rad-Elektroniken im Inneren des Reifens registrieren und anlernen muss, vergehen maximal drei Minuten, bis der Fahrer über die neuen Werte informiert wird. Mit dem neuen System kann bei Ausfall einer oder zweier Rad-Elektroniken der Reifendruck in den anderen Rädern weiterhin überwacht werden.

Neben mehr Sicherheit vor und bei eventuellen Reifenschäden schützt es durch die einfache Kontrollmöglichkeit des korrekten Luftdrucks jedes einzelnen Reifens vor ungleichmäßigem Reifenverschleiß und zu hohem Kraftstoffverbrauch.

### Weiter optimierte Bremsanlage

Ziel bei der Entwicklung der neuen Modelle war es, den weiter verbesserten Fahrleistungen auch auf Seiten der Bremsenperformance gerecht zu werden. Daher haben die Targa 4-Modelle eine auf die jeweiligen Fahrzeugeigenschaften ausgelegte Bremsanlage erhalten. Die verschiedenen Bremsanlagen lassen sich wie gewohnt anhand der Bremssättel unterscheiden: Schwarze Bremssättel kennzeichnen die Serienbremsanlage des Targa 4 mit 3,6-Liter-Motor, rote Bremssättel die Serienbremsanlage des S-Modells mit 3,8-Liter-Motor und gelbe Bremssättel die optional erhältliche Keramikbremsanlage Porsche Ceramic Composite Brake, kurz PCCB.

Wie bei den anderen Modellen der neuen 911-Generation sind die Bremsscheiben an der Vorderachse auf einen Durchmesser von 330 Millimeter vergrößert, die Stärke beträgt 28 Millimeter. Vergrößerte Bremsluftspoiler an den vorderen Querlenkern sind für eine Verbesserung der Bremsenbelüftung zuständig. Um die Steifigkeit der Vierkolben-Monobloc-Festsättel aus Aluminium-Zangen zu erhöhen, verbinden zusätzliche Stege die beiden kolbentragenden Wangen. Das Ergebnis ist eine höhere Bremsperformance und eine weitere Verbesserung der Standfestigkeit. An der Hinterachse kommen jetzt gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 330 statt 299 Millimeter sowie einer Stärke von 28 Millimetern zum Einsatz. Die Vierkolben-Aluminium-Monobloc-Festsättel werden über spezielle Öffnungen in der Unterbodenverkleidung gekühlt.

Die Bremsanlage des S-Modells besteht aus Vierkolben-Aluminium-Monobloc-Festsätteln an Vorder- und Hinterachse sowie gelochten und innenbelüfteten Bremsscheiben. Die Dimensionen betragen an der Vorderachse 330 x 34 Millimeter und an der Hinterachse 330 x 28 Millimeter (Durchmesser x Breite). Zur Anpassung an die gesteigerten Fahrleistungen wurde die Bremsenbelüftung an der Vorderachse durch größere Bremsluftspoiler verbessert und zusätzlich die aktive Bremsenbelüftung an der Hinterachse eingeführt.

### 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**

Unter dem Glasdach des 911 Targa kommt das dezent luxuriöse Porsche 911-Interieur besonders gut zur Geltung. 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 Türzuziehgriff. 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.

### **PCM mit Touchscreen-Monitor**

Um den Bedienkomfort und die Ergonomie noch weiter zu verbessern, entwickelten Ingenieure und Designer für die neue 911-Generation eine optimierte Mittelkonsole. Zentrale Rolle spielte dabei das weiterentwickelte Anzeigen- und Bedienkonzept des neuen Porsche Communication Managements, kurz PCM. Als zentrale Steuereinheit für alle Ausstattungen im Bereich Audio und Kommunikation ist PCM nun noch leistungsfähiger, vielseitiger und deutlich einfacher in der Handhabung.

Hauptmerkmal des neuen PCM ist der Touchscreen-Monitor mit einer dauerhaltbaren und leicht zu reinigenden Beschichtung. Im Vergleich zur letzten Generation wurde der Farbbildschirm von 5,8 auf 6,5 Zoll vergrößert. Die Größenzunahme war möglich, da der bislang neben dem Monitor installierte Ziffernblock in die Touchscreen-Bedienung integriert werden konnte. Im Vergleich zum Vorgängermodell wurde die Anzahl der Tasten auf insgesamt 16 halbiert. Für die Menü-Führung hat man eine logische und übersichtliche Darstellung gewählt. So findet der Fahrer oder der Beifahrer die wichtigsten Funktionen in einem Hauptmenü. Eine ganze Reihe von eher selten genutzten Funktionen wurde in eine zweite Menü-Ebene ("OPTION") verlagert – insgesamt konnten die Menü-Felder im Vergleich zum Vorgängersystem von fünf auf drei reduziert werden.



### Herausragender Klang und Empfang

Das Radio im 911 Targa bietet bis zu 48 Speicherplätze, einen FM-Doppeltuner mit RDS sowie die neueste Generation der Diversity-Funktion – im Hintergrund wird stets die beste Frequenz des gewählten Senders gesucht sowie eine oder mehrere der vier FM-Radioantennen für einen optimalen Empfang zusammengeschaltet (Scan- und Phase-Diversity). Das integrierte Laufwerk kann Musik entweder von CDs und darüber hinaus auch von Audio- und Video-DVDs wiedergeben – in Verbindung mit der Sonderausstattung BOSE® Surround Sound-System auch im 5.1 Discrete Surround Format, sonst in Stereo. Unterstützt werden dabei die folgenden Formate: MP3, AAC, WMA, Dolby Digital, MLP, DTS.

Anstelle des serienmäßigen Single-CD-/DVD-Laufwerks ist optional ein im PCM integrierter sechsfach CD-/DVD-Wechsler erhältlich, der sich damit bequem im Zugriff des Fahrers befindet. Der Wechsler unterstützt dieselben Formate wie das Single-CD-/DVD-Laufwerk. Die Kapazität des Wechslers ist so groß, dass über Musik-DVD rund 25.000 Minuten Musik zur Wahl stehen. Das Laden und Auswerfen der CDs oder DVDs erfolgt nach vorheriger Auswahl des Magazinfachs nacheinander über den PCM-Schacht.

### Konzertsaal unter Glas: Herausragendes Sound-System

Das optionale BOSE® Surround Sound-System wurde speziell für Porsche entwickelt und ist somit hervorragend auf die akustischen Verhältnisse im neuen 911 Targa abgestimmt. Insgesamt 13 Lautsprecher inklusive Aktivsubwoofer und Centerspeaker sowie ein Siebenkanal-Digitalverstärker tragen zu einem beeindruckenden Klangerlebnis bei. Die Nennleistung des neuen Verstärkers konnte gegenüber dem Vorgänger von 325 auf 385 Watt gesteigert werden. Bei der Musikwiedergabe von Audio- oder Video-DVDs erschließt das System nun das beeindruckende Klangspektrum digitaler 5.1-Aufnahmen. Bei Musik im 5.1-Format ist der Ton bereits im Mehrkanalformat aufgenommen, die ursprüngliche Information bleibt bei der Wiedergabe unverfälscht erhalten. Darüber hinaus bietet die neue optionale universelle Audio Schnittstelle erstmals die Möglichkeit, eine externe Audioquelle, wie beispielsweise einen iPod® oder einen USB-Stick, anzuschließen und bequem über das PCM zu bedienen. Im Ablagefach der Mittelkonsole stehen dazu drei entsprechende Anschlussstellen zur Verfügung. Der auf Wunsch erhältliche TV-Tuner empfängt unverschlüsselte analoge und digitale DVB-T-Fernsehsignale. Aus Sicherheitsgründen sowie aufgrund gesetzlicher Vorschriften ist während der Fahrt keine Anzeige des TV-Bildes, sondern nur eine Tonausgabe möglich.

### Für schnellere Routenberechnung: Navigationsmodul mit Festplatte

Das optionale Navigationsmodul des PCM verfügt jetzt über eine integrierte 40-GB-Festplatte, auf der die Navigationsdaten der meisten Länder einer Region gespeichert sind. Damit ist eine deutlich beschleunigte Routenberechnung möglich, bei der jeweils drei alternative Routenvorschläge zur Auswahl angezeigt werden können. Dank des Touchscreen-Monitors ist zudem eine schnelle Zieleingabe möglich. Informationen zu Staus und Sonderzielen sind durch einfaches Antippen der Symbole auf der Karte abrufbar. Zwischenziele, wie beispielsweise die nächstgelegene Tankstelle, lassen sich schnell und einfach in die laufende Zielführung aufnehmen.

In der Karten-Ansicht wird ab einem Maßstab von zehn Kilometern das Höhenprofil farblich angezeigt. Hierbei kann zwischen der neuen perspektivischen und der gewohnten zweidimensionalen Darstellung gewählt werden. Bei Darstellung der gesamten Route erfolgt nun eine laufende Anpassung des Kartenmaßstabs, um die Reststrecke ab der Fahrzeugposition bis hin zur Zielflagge in maximaler Größe abzubilden. Bei Autobahn-Ausfahrten werden zusätzliche grafische Abbiegehinweise zur besseren Orientierung eingeblendet. Im Splitscreen-Modus lässt sich zum Beispiel neben dem aktuellen Kartenausschnitt eine Liste mit den nächsten Fahrmanövern in Form von Piktogrammen anzeigen. Die bereits bekannten erweiterten Funktionen der Navigation wurden übernommen: So ist etwa die Routenführung entlang einer zuvor aufgezeichneten Strecke – so genannte Backtrace-Navigation – weiterhin ebenso möglich wie die Navigation in nicht digitalisierten Regionen über Kompass und GPS.

Weiterhin ist das elektronische Fahrtenbuch als Option im Angebot. Es ermöglicht die automatische Erfassung des Kilometerstands, der Fahrstrecke, des Datums und der Uhrzeit sowie der Start- und Zieladresse. Das Auslesen der Daten ist nun auf zwei Arten möglich: Entweder über die serienmäßige Bluetooth®-Schnittstelle des PCM oder via USB in Verbindung mit der optionalen universellen Audio-Schnittstelle. Die Daten können anschließend am heimischen PC mit der mitgelieferten Software ausgewertet werden. Die Anforderungen der deutschen Finanzverwaltung zur Dokumentation der automatischen Fahrtenbuchaufzeichnung werden damit erfüllt.



### Telefonmodul mit Bluetooth®-Schnittstelle

Das optional erhältliche interne GSM-Telefonmodul bietet überlegenen Bedienkomfort und optimierte Sprachqualität. Das System erlaubt zwei Betriebsarten. Zum einen das Telefonieren mit eingelegter SIM-Karte, zum anderen die automatische Kopplung eines kompatiblen SAP-unterstützten Mobiltelefons (SIM Access Profile) und des Telefonmoduls via Bluetooth®-Verbindung. Dabei wird die Antenne des Mobiltelefons nur bei SAP-Mobiltelefonen abgeschaltet und zum Telefonieren ausschließlich auf die Fahrzeugaußenantenne zurückgegriffen. Je nach Mobiltelefon ist dabei nicht nur ein Zugriff auf die Daten der SIM-Karte, sondern auch auf die Telefonnummern im internen Speicher möglich. Die Bedienung erfolgt über das PCM, das Multifunktionslenkrad oder die optionale Sprachbedienung – das Mobiltelefon kann bequem in der Jackentasche bleiben.

Nach einmaliger Kopplung von Mobiltelefon und PCM erkennt das PCM beim erneuten Einsteigen ins Fahrzeug das entsprechend konfigurierte Gerät und verbindet PCM und Endgerät automatisch miteinander. Insgesamt können auf diese Weise bis zu fünf verschiedene Mobiltelefone gespeichert werden. Für Kunden mit einem GSM-Bluetooth®-Handy stellt das Telefonmodul die technisch beste Lösung dar. Damit aber auch Kunden mit einem GSM- oder CDMA-Handy, das nur das Handsfree Profile (HFP) unterstützt, eine komfortable Bluetooth®-Telefonlösung nutzen können, ist alternativ zum Telefonmodul auf Wunsch eine Handy-Vorbereitung erhältlich. Bei der Verbindung über das Handsfree Profile dient PCM lediglich als Freisprechanlage für das Mobiltelefon.

### Komfortable Alternative: Die Spracheingabe

Für mehr Komfort und Sicherheit ist in Verbindung mit der neuen Festplatten-Navigation erstmals eine Sprachbedienung der jüngsten Generation mit so genannter Ganzworteingabe erhältlich. Die Sprachbedienung wird durch Betätigen der Taste am Lenkstockhebel für den Bordcomputer aktiviert. Nahezu alle Funktionen des PCM lassen sich so per Spracheingabe anwählen. Die Sprachbedienung ist so konzipiert, dass generell jeder Menüpunkt so gesprochen werden kann, wie er auf dem Bildschirm angezeigt wird. Das System erkennt Kommandos oder Ziffernfolgen unabhängig vom jeweiligen Sprecher, ein langwieriges Anlernen des Systems ist nicht erforderlich. Die Sprachbedienung gibt akustische Rückmeldung und führt dialoggestützt durch die Funktionen.

### Individualisierung: Umfassendes Sitzprogramm

Eine Reihe von Individualausstattungen ermöglichen es dem Targa 4-Kunden, sein Fahrzeug ganz seinen persönlichem Geschmack anzupassen. Allen voran durch die außergewöhnlich breit gefächerte Palette von fünf Sitzvarianten.

Im Einzelnen stehen folgende Optionen zur Wahl:

- Die Seriensitze lassen sich in sechs Richtungen einstellen: Die Anpassung der Lehnenneigung erfolgt elektrisch, die Längs- sowie Höheneinstellung mechanisch.
- Die Komfortsitze mit Fahrermemory werden über Bedienelemente an der Schwellerseite des Sitzkissens gesteuert und können in zwölf Richtungen angepasst werden. Zusätzlich zu den Verstellmöglichkeiten der Seriensitze ist die Neigung der Sitzkissen unabhängig von der Lehnenneigung variierbar. Weiterer Bestandteil der vollelektrischen Sitzanlage ist die pneumatische Lordosenstütze mit vier aufblasbaren Luftkissen, deren Füllgrad im Sitz-Memory abgespeichert werden kann.
- Die Sportsitze bauen auf der Seriensitzanlage auf und bieten eine verbesserte Seitenführung. Diese wird einerseits durch erhöhte Seitenwangen in Sitzkissen und Lehne, andererseits durch eine erweiterte Abstützung im Schulterbereich geboten.
- Die adaptiven Sportsitze mit Fahrermemory vereinen die Vorzüge der vollelektrischen Sitze mit der verstärkten Seitenführung und dem Design der Sportsitzanlage. Zusätzlich bieten sie dem Insassen eine vierdimensionale Verstellbarkeit der Seitenwangen. Damit können Sitz und Lehne individuell den Körpermaßen angepasst werden.
- Die Sportschalensitze mit einer Sitzschale aus glas- und kohlefaserverstärktem Kunststoff (GfK/CfK) und einer Oberfläche in Sichtcarbon kombinieren dank des im oberen Beckenbereichs der Seitenwangen integrierten Drehpunkts die Klappfunktion der Rückenlehne mit herausragender Seitenführung.



### Für angenehmes Klima: Die neuen belüfteten Sitze

In Verbindung mit der Sitzheizung ist für die neuen 911-Modelle auf Wunsch erstmals eine Sitzbelüftung für die Seriensitze sowie die Komfortsitze erhältlich. Ein gesundes und komfortables Mikroklima zwischen Mensch und Sitzoberfläche zu schaffen ist besonders wichtig, da kein anderes Bauteil im Fahrzeug sonst so lange im Kontakt mit den Insassen ist. Die aktive Sitzbelüftung bietet auch in warmen Jahreszeiten ein vorteilhaft komfortables Klima an der Sitzoberfläche.

Die Sitzbelüftung lässt sich per Tastendruck in der Mittelkonsole einschalten: Durch Antippen der Taste wird zunächst die höchste der drei Komfortstufen aktiviert. Drei blaue Leuchtdioden zeigen die jeweils eingeschaltete Ventilationsstufe an. Diese bleibt so lange aktiv, bis Fahrer oder Beifahrer eine andere Stufe einschalten. Einzige Ausnahme: Um eine Unterkühlung zu verhindern, schaltet das System ab einer Oberflächentemperatur des Sitzes von weniger als 15 Grad ab. Die Sitzfläche wird gezielt an jenen Stellen ventiliert, an denen der Insasse Kontakt mit dem Sitz hat. Sie sind an der charakteristischen Perforation des Sitzbezuges erkennbar. Die Belüftung erfolgt durch je einen Lüfter im Sitz und in der Lehne, der die Transpirationsfeuchte zwischen den Fahrzeuginsassen und Sitzoberfläche durch die perforierte Sitz- und Lehnenmittelbahn ansaugt. Die Luft strömt durch ein spezielles Luftleitgewebe und wird über eine Schlauchführung unter beziehungsweise hinter den Sitz transportiert. Auf diese Weise kühlen sich die von der Sonne aufgeheizten Sitzflächen rasch ab und die Insassen kommen während der Fahrt nicht ins Schwitzen. Selbst in der höchsten Stufe sind die beiden Ventilatoren dabei so leise, dass sie während der Fahrt kaum wahrnehmbar sind. Die Sitzbelüftung kann mit der Temperaturregelung der Sitzheizung kombiniert werden. Dies sichert einen kontinuierlichen Abtransport der Feuchtigkeit bei gleichzeitig angenehmer Temperierung der Sitzoberfläche.

### Technische Daten 911 Targa 4 und 911 Targa 4S\*

<b>Karosserie:</b>	Selbsttragend; beidseitig verzinkte Leichtbau-Ganzstahl-Karosserie; Fullsize-, Seiten- und Kopf-Airbag für Fahrer und Beifahrer; Anzahl der Sitzplätze 2+2.
<b>Aerodynamik:</b>	Luftwiderstandsbeiwert: $c_w = 0,30$ Stirnfläche: $A = 2,05 \text{ m}^2$ $c_w \times A = 0,615$
<b>Motor:</b>	6-Zylinder-Aluminium-Boxermotor wassergekühlt; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; Benzin-Direkteinspritzung (DFI); 4 obenliegende Nockenwellen; 4 Ventile pro Zylinder; variable Steuerzeiten (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; integrierte Trockensumpfschmierung mit bedarfsgeregelter Ölpumpe; Motoröl 10 Liter; Kühlmittel 28,9 – 31,5 Liter; zweiflutige Abgasanlage mit motornaher Vor- und Hauptkatalysator-Anordnung; Lambda-Regelung mit 2 Vor- und 2 Nachkatalysatorsonden; digitale Motorelektronik SDI 3.1; sequentielle Ansteuerung der Hochdruck-Injektoren; 3-Kolben-Axial-Hochdruckpumpe mit elektrischem Mengenregelventil.
<b>Bohrung:</b>	97 mm (Targa 4); 102 mm (Targa 4S)
<b>Hub:</b>	81,5 mm (Targa 4); 77,5 mm (Targa 4S)
<b>Hubraum:</b>	3.614 cm <sup>3</sup> (Targa 4); 3.800 cm <sup>3</sup> (Targa 4S)
<b>Verdichtung:</b>	12,5:1
<b>Motorleistung:</b>	254 kW (345 PS) bei 6.500/min (Targa 4); 283 kW (385 PS) bei 6.500/min (Targa 4S)
<b>Max.Drehmoment:</b>	390 Nm bei 4.400/min (Targa 4); 420 Nm bei 4.400/min (Targa 4S)
<b>Literleistung:</b>	70,3 kW/Liter (Targa 4); 74,5 kW/Liter (Targa 4S)
<b>Höchstzahl:</b>	7.500/min
<b>Kraftstoffart:</b>	Super Plus (ROZ/MOZ 98/88) unverbleit
<b>Elektrik:</b>	12 Volt; Drehstromgenerator 2.100 W; Batterie-Kapazität 70 Ah.

\* Die technischen Daten können länderspezifisch variieren



**Kraftübertragung:**

Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; Allrad-Antrieb mit elektronisch gesteuerter, elektromagnetisch betätigter Lamellenkupplung (PTM); Einscheiben-Trockenkupplung mit hydraulischer Unterstützung.

Übersetzungen:	Schaltgetriebe	PDK-Getriebe
1. Gang	3,91	3,91
2. Gang	2,32	2,29
3. Gang	1,56	1,65
4. Gang	1,28	1,30
5. Gang	1,08	1,08
6. Gang	0,88	0,88
7. Gang	–	0,62
R-Gang	3,59	3,55
Achsübersetzung:		
Hinterachse:	3,44	3,44
Vorderachse:	3,33	3,33
Kupplungsdurchmesser:	240 mm	202 mm / 153 mm

**Fahrwerk:**

Vorderachse: McPherson Bauart (Porsche-optimiert), Federbein-achse mit einzeln an Querlenkern, Längslenkern und Federbeinen aufgehängten Rädern; Kegelstumpffedern mit innenliegendem Stoßdämpfer, Zweirohr-Gasdruckdämpfer (bei Targa 4S aktiv geregelt).

Hinterachse: Mehrlenker-Achse; einzeln an fünf Lenkern geführte Räder; zylindrische Schraubenfedern 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: 330 x 28 mm (Targa 4) oder 330 x 34 mm (Targa 4S) und an der Hinterachse mit Durchmesser x Breite: 330 x 28 mm; 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	1.530 kg (1.560 kg) (Targa 4)
	1.540 kg (1.570 kg) (Targa 4S)
Zulässiges Gesamtgewicht	1.910 kg (1.940 kg) (Targa 4)
	1.920 kg (1.950 kg) (Targa 4S)

**Maße:**

Länge	4.435 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	284 (282) km/h (Targa 4)
	297 (295) km/h (Targa 4S)
Beschleunigung	
0 – 100 km/h in sec.	5,2 (5,0) (Targa 4)
	4,9 (4,7) (Targa 4S)
0 – 160 km/h in sec.	11,3 (11,0) (Targa 4)
	10,4 (10,1) (Targa 4S)

\*Die Werte in Klammern beziehen sich auf Fahrzeuge mit PDK-Getriebe



0 – 200 km/h in sec	18,2 (17,9)* (Targa 4) 16,6 (16,2) (Targa 4S)
0 – 1.000 m in sec.	24,1 (23,8) (Targa 4) 23,3 (23,1) (Targa 4S)

**Verbrauch Targa 4  
(EU 5):**

innerstädtisch	15,9 (15,5) Liter
außerstädtisch	7,4 (7,2) Liter
gesamt	10,6 (10,3) Liter

**Verbrauch Targa 4S  
(EU 5):**

innerstädtisch	16,5 (16,1) Liter
außerstädtisch	7,7 (7,5) Liter
gesamt	11,0 (10,7) Liter

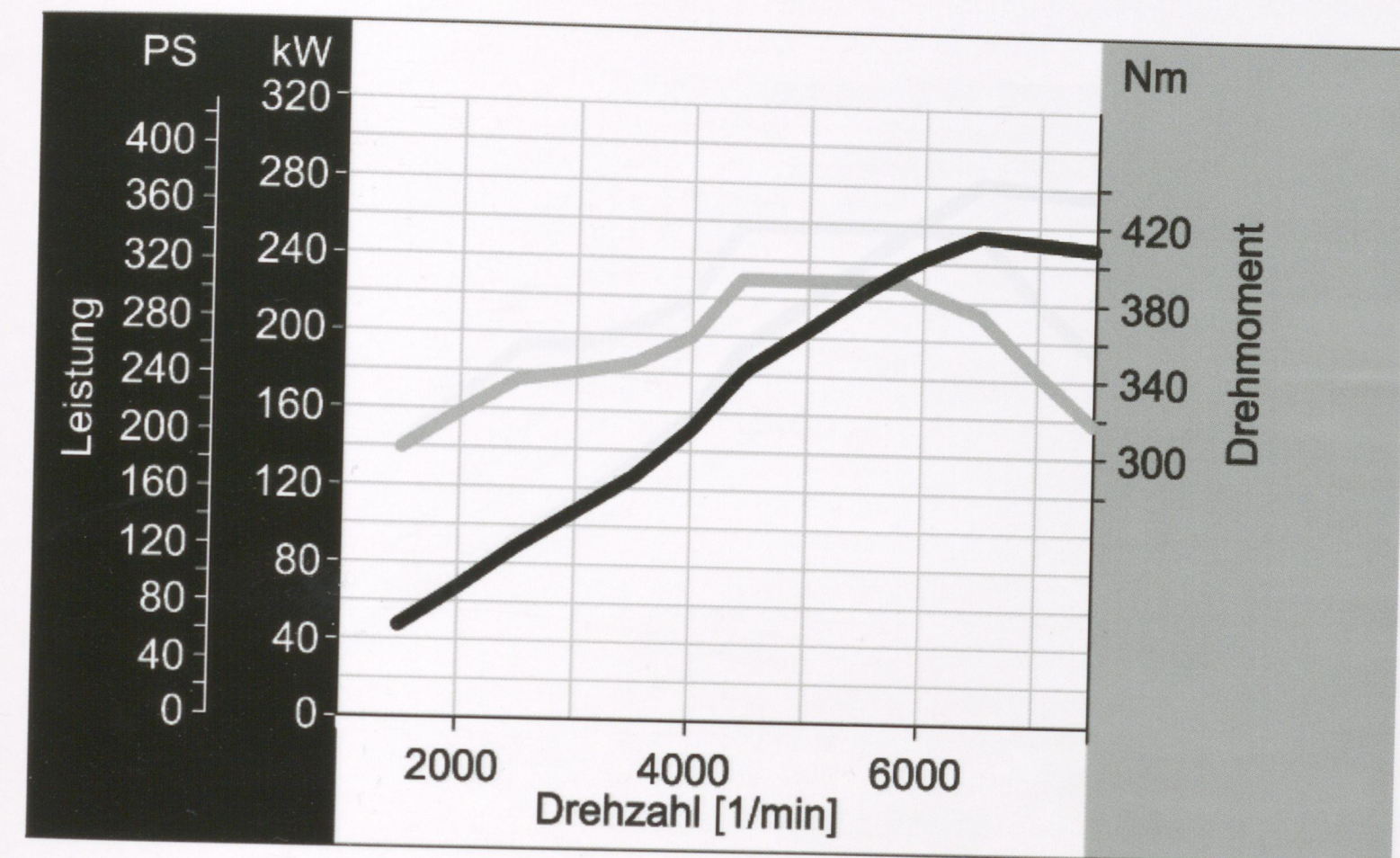
**CO<sub>2</sub>-Emission Targa 4  
(EU 5):**

249 (242) g/km

**CO<sub>2</sub>-Emission Targa 4S  
(EU 5):**

259 (251) g/km

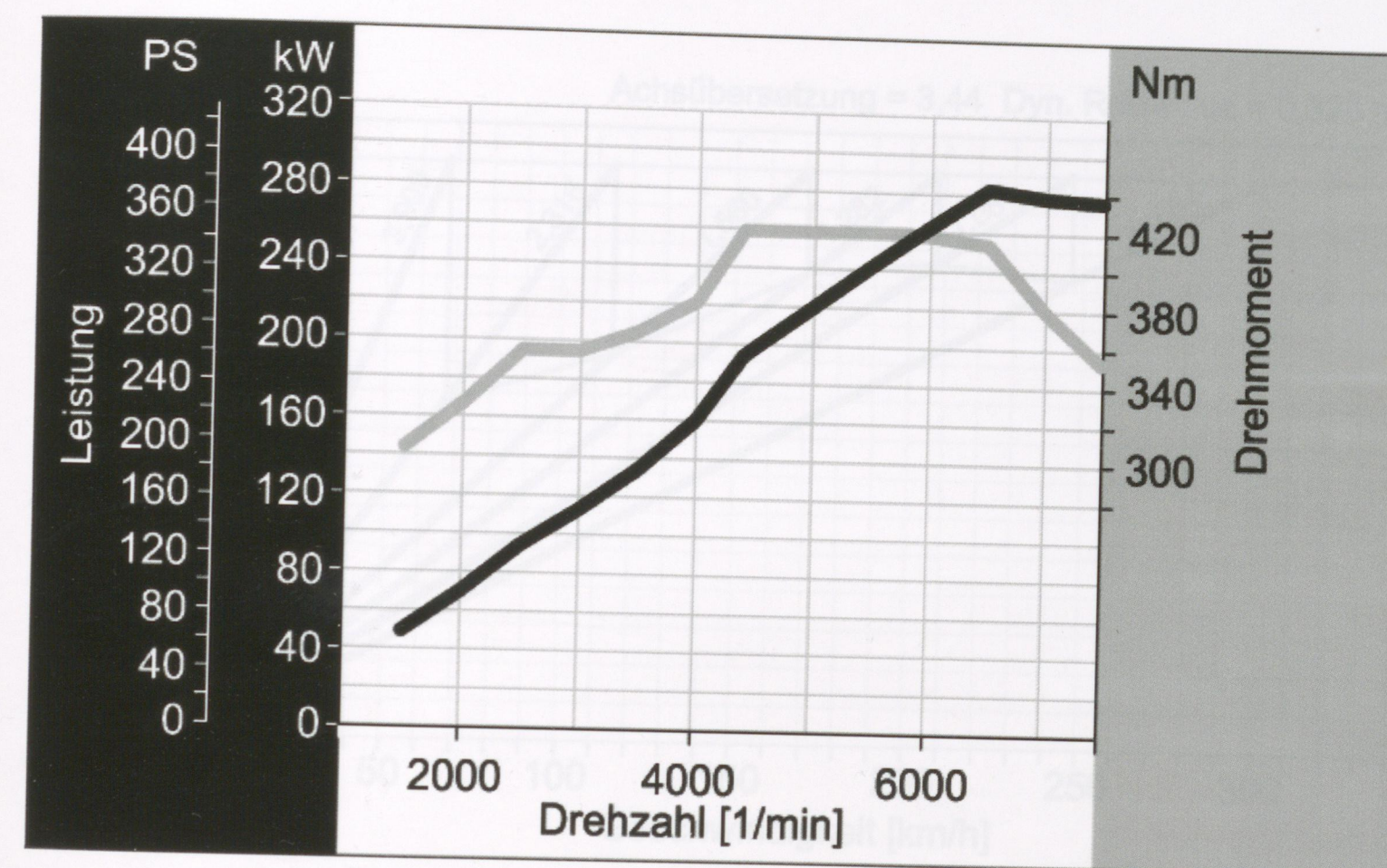
\*Die Werte in Klammern beziehen sich auf Fahrzeuge mit PDK-Getriebe

**Der neue Porsche 911 Targa 4:  
Leistung- und Drehmoment**




## Porsche 911 Targa 4S

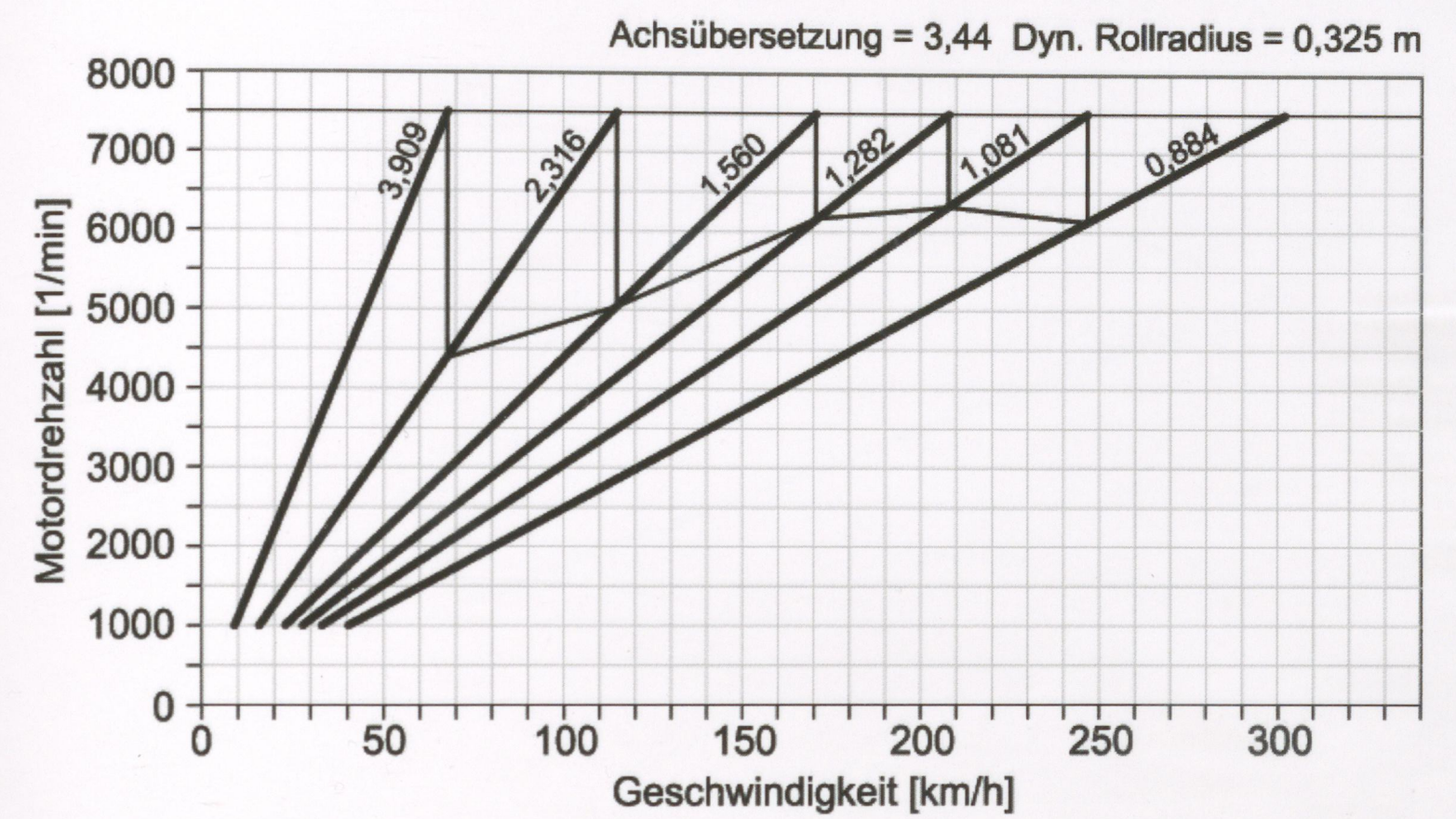
### Der neue Porsche 911 Targa 4S: Leistung- und Drehmoment





## Porsche 911 Targa 4

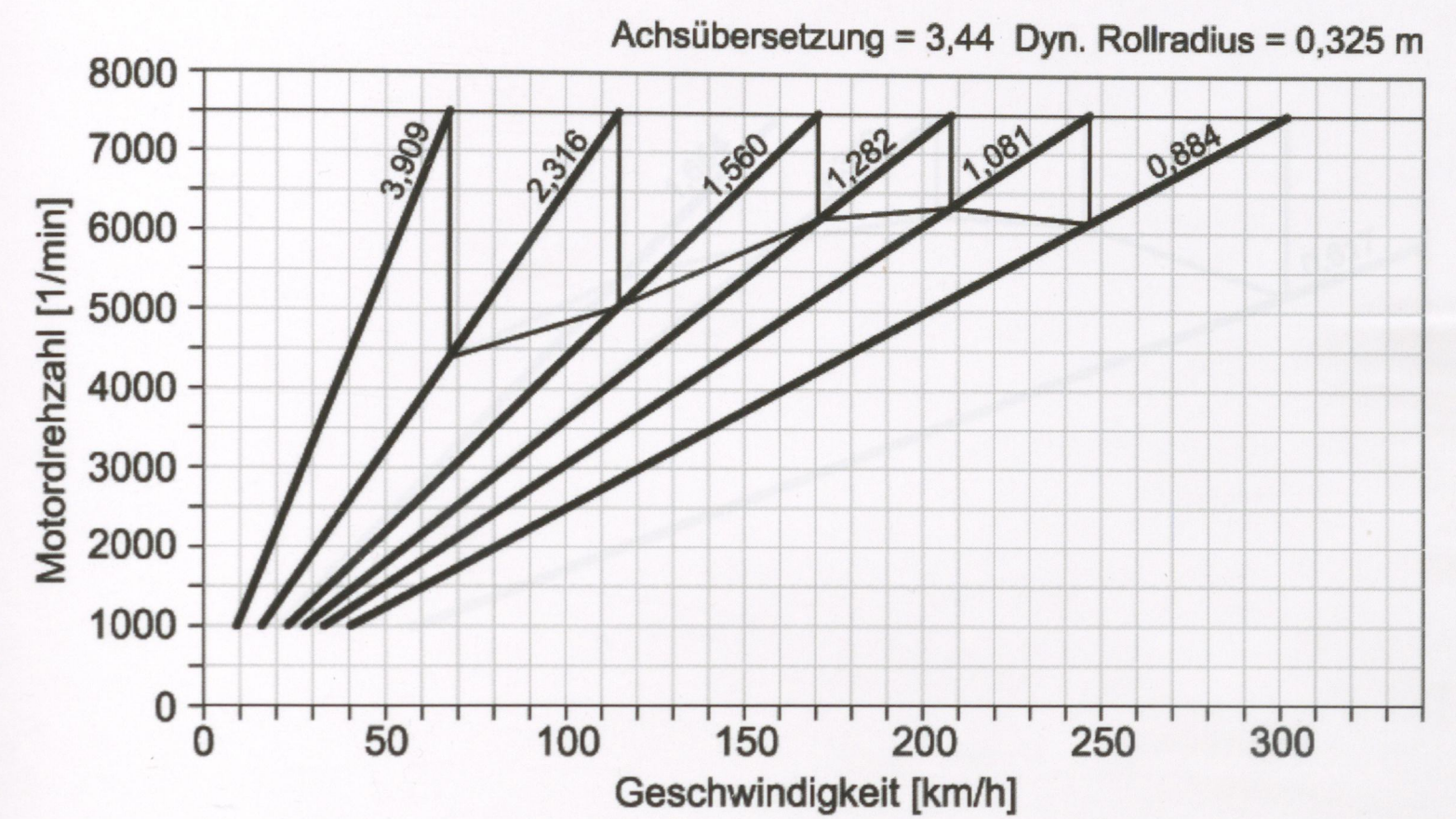
### Der neue Porsche 911 Targa 4: Getriebebeschleunigung 6-Gang-Schaltgetriebe





## Porsche 911 Targa 4S

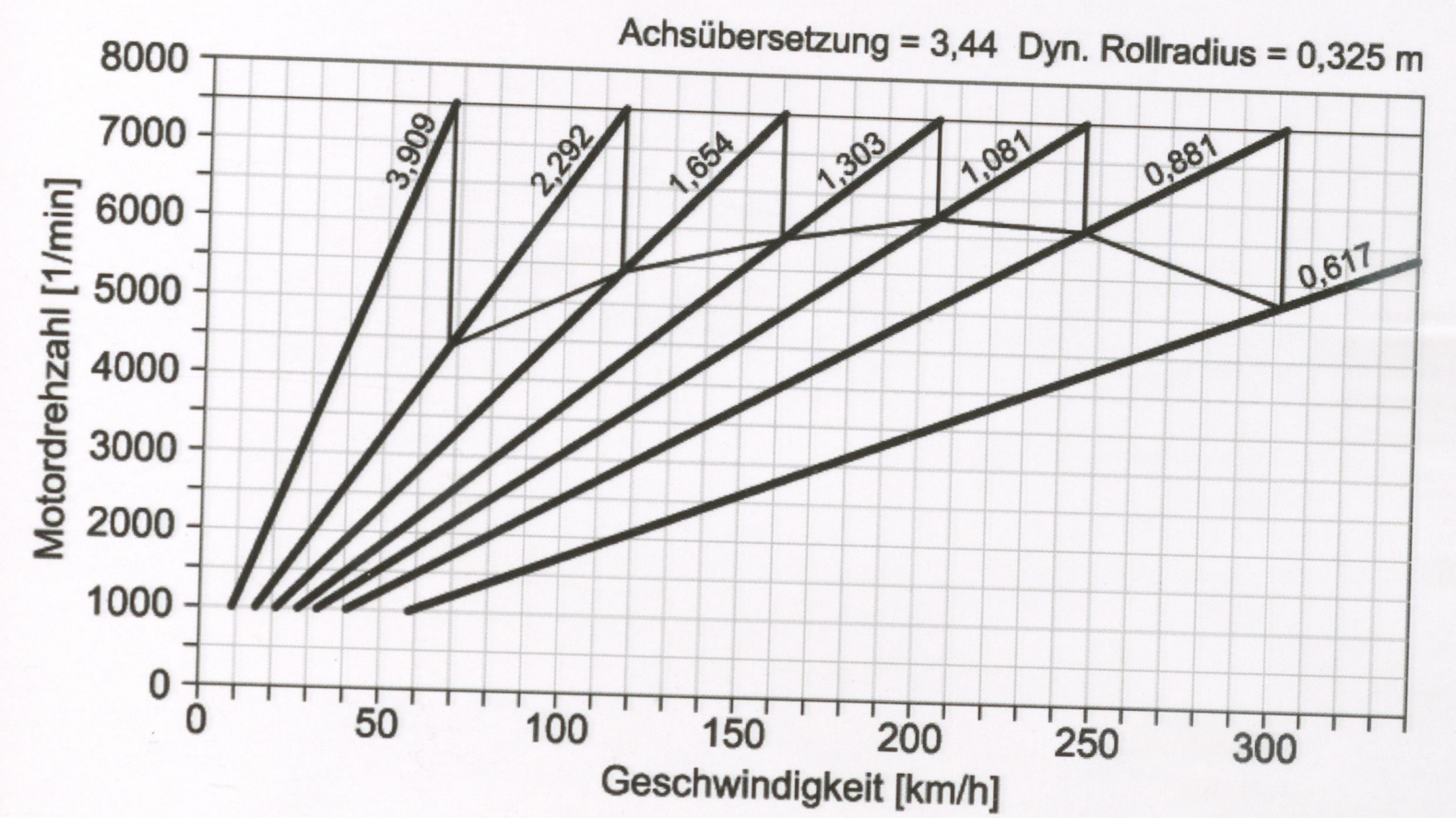
### Der neue Porsche 911 Targa 4S: Getriebeschaubild 6-Gang-Schaltgetriebe





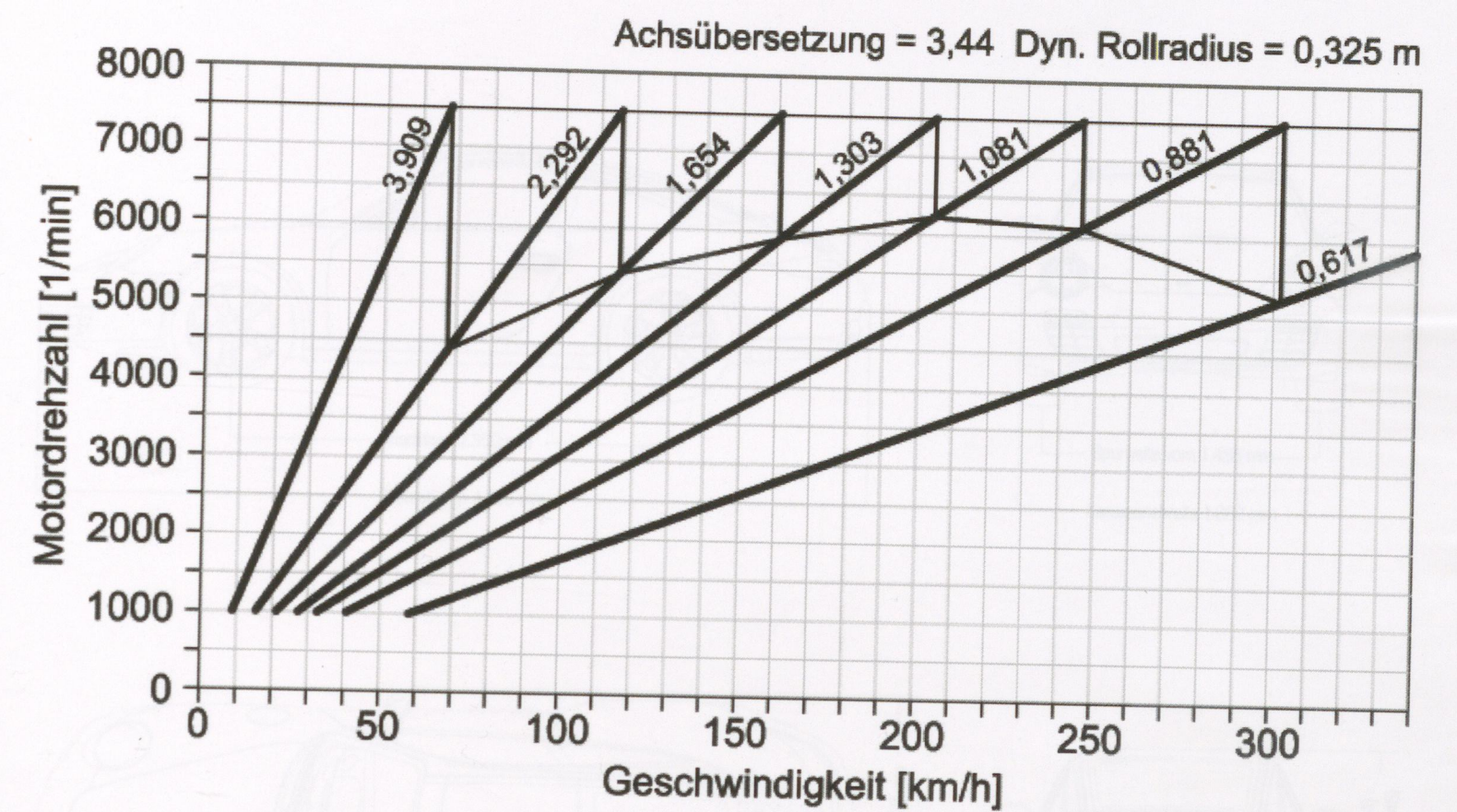
## Porsche 911 Targa 4

### Der neue Porsche 911 Targa 4: Getriebe- und Achsübersetzungsschema





**Der neue Porsche 911 Targa 4S:**  
**Getriebe- und Achsantriebsdiagramm**





## Porsche 911 Targa 4 / 911 Targa 4S

### Außen-Abmessungen: Der neue Porsche 911 Targa 4 / Targa 4S

