

Ein Mann sieht indischrot

09/12/2020 Vier Porsche 911 in der Garage zu haben, ist ja schon einmal nicht falsch. Noch besser ist es dann, wenn alle vier Targa sind – und indischrot.

Es haben schon manche Porsche-Liebesgeschichten so begonnen: Der kleine „Aschi“ erhielt einen Porsche 356 geschenkt. Ein Spielzeug, Distler Electromatic 1500 (das heute auch sehr wertvoll ist). Doch für den 10-jährigen Buben war damals gleich klar, dass er irgendwann einen echten Porsche besitzen würde. Es sollten aber noch fast 30 Jahre ins Berner Hinterland ziehen, bis er sich einen neuen 911 Targa Carrera 2 (964) leistete.

Dass es noch so lange dauerte, lag nicht am fehlenden Spaziergeld – das wäre längst vorhanden gewesen. Aber im Dorf, in dem Aschi lebte und arbeitete, da fuhr man einfach keine Porsche, sondern lebte bescheiden und arbeitete viel.

Unterdessen sind es vier Porsche 911 Targa geworden. Zuletzt ein 991, der letzte Targa dieser Baureihe, der in der Schweiz ausgeliefert wurde. Wieder mit dem silbernen Überrollbügel, der die ersten 911 Targa ab 1965 zur Stilikone gemacht hatte. Wie alle anderen 911 Targa von Aschi in Indischrot. Warum Indischrot? „Eine andere Farbe kam für mich seit dem 356-Spielzeug gar nie in Frage“, sagt er. Und warum der Targa? „Mir haben weder das Cabrio noch das Coupé gefallen damals“, erzählt der Berner, der hier nicht mit vollem Namen genannt werden will. „Für mich war 1990 klar, dass es ein Targa sein musste.“ Damit wäre das auch geklärt; manchmal ist das Leben ganz einfach. Und die Folge daraus hat Porsche in einem Werbeslogan für den 991 Targa gleich selber auf den Punkt gebracht: „Stellen Sie sich vor, Sie treffen Ihre Jugendliebe wieder. Und sie ist noch schöner geworden.“

Die Vereinigten Staaten von Amerika sind schuld: Denn Anfang der 1960er-Jahre gab es in den Staaten einige Vorstöße, Cabriolets zu verbieten. Nach einigen schweren Unfällen mit offenen Fahrzeugen war der Ruf dieser Autos ruiniert, sie standen wie Blei in den Showrooms. Und nicht wenige forderten, sie gleich ganz zu verbieten. So weit ist es dann doch nicht gekommen, aber bei Porsche hatte man schon reagiert. Der Targa war die Lösung, dank des feststehenden Überrollbügels war die Sicherheit auch bei einem Überschlag gegeben. Also theoretisch zumindest, denn den Beckengurt zogen damals die wenigsten an und erst recht nicht straff. So purzelten Leute sicherlich auch aus einem Targa.

Der Targa war die Lösung, dank des feststehenden Überrollbügels wurde Sicherheit gewährt.

Den Namen hat der Targa von der Targa Florio, jenem legendären Rennen auf Sizilien, an dem Porsche ab 1956 einige seiner schönsten Rennsportsiege erzielen konnte. Targa bedeutet auf italienisch zudem „Schild“, und genau das ist das herausnehmbare Dachteil ja eigentlich.

Selbstverständlich hatte Porsche in der Konzeptionsphase für den damaligen 901 auch an ein Cabrio gedacht. Doch weil sich der offene 356 nicht mehr sonderlich gut verkaufte, wurden die Pläne vorerst einmal auf Eis gelegt. Erst im Juni 1964 – neun Monate nach seiner Vorstellung auf der IAA 1963 –

wurde beschlossen, dass es im Fertigungsplan für den Zeitraum von Ende 1964 bis Ende 1965 doch Platz für einen offenen 911 (die Umbenennung von 901 zu 911 erfolgte Ende 1964) geben sollte. Karmann in Osnabrück wurde mit der Konstruktion beauftragt und lieferte im September 1964 tatsächlich einen komplett offenen 901 nach Stuttgart – in Indischrot, übrigens. Das Dach sollte er dort erhalten.

1965 musste der sehr offene 911 dann aber die Versuchsabteilung verlassen, denn bei Porsche hatte man sich unterdessen – mit Blick nach Amerika – für die Konstruktion des Targa entschieden und brachte ihn im gleichen Jahr auch noch auf den Markt. Einen komplett offenen 911 gab es erst ab Modelljahr 1983. Und einen noch offeneren Speedster dann 1989.

In der kleinen, aber sehr feinen Targa-Sammlung von Aschi befindet sich auch ein sogenanntes G-Modell, Jahrgang 1978, mit 3-Liter-Motor. Das ist jene Maschine mit dem unverkennbaren metallischen Geräusch. Das älteste Fahrzeug im indischroten Fuhrpark ist aber ein Targa von 1972, den Aschi über Jahre aufwendig hat restaurieren lassen, der sich heute fast schöner präsentiert als einst, als er über einen deutschen Porsche-Händler an seinen ersten Besitzer in Schweden ausgeliefert wurde.

Viel gefahren wurde das gute Stück seit Vollendung der Restauration noch nicht, und wohl auch deshalb huscht ein glückliches Lächeln über das Gesicht von Aschi, als er den Motor startet. Es dauert einen Moment, bis man sich mit den beiden Vergasern über das richtige Kommunikationsverhalten geeinigt hat.

Man ist als Fahrer von modernen Autos, etwa des aktuellsten Targa, schon sehr verwöhnt. Pedal runter, am Schlüssel drehen – die Elektronik wird es dann schon richten. Das war früher anders, es brauchte (und braucht) einen feinfühligem Gasfuss, bis der Sechszylinder-Boxermotor schön rund läuft. Es braucht auch ein feines Händchen, um den bald 50-jährigen 911 zu dirigieren. Die sportliche Härte des 964 geht ihm ab, die chirurgische Präzision des 991 sowieso. Aber es ist ein grandioses Vergnügen, wenn der Boxermotor im Heck mahlt, stampft und ächzt mit seinem so typischen Geräusch – und im offenen Targa hört man das am besten. Man ist mittendrin, nicht voll daneben. Und man fühlt sich irgendwie behütet, zwar ohne Dach, aber doch geborgen.

Es brauchte (und braucht) einen feinfühligem Gasfuss, bis der Sechszylinder-Boxermotor von 1972 schön rund läuft.

Manchmal lädt Aschi ein paar Kollegen ein. Dann werden die vier Targa gemeinsam ausgefahren. Der Hausherr, der seinen Preziosen extra eine eigene Garage hat bauen lassen, bewegt am liebsten seinen ersten Porsche, den 964. Der kleinen Gruppe ist dann viel Aufmerksamkeit sicher, gleich vier 911 Targa unterschiedlicher Baujahre sieht man selten zusammen; vier 911 Targa in Indischrot wohl sonst gar nie. „Egal, welchen man bewegt“, sagt Aschi, „sie haben alle ihren ganz eigenen Charakter, sie tönen alle ganz anders, sie fahren sich alle ganz anders.“ Der Weg ist dann das Ziel, der Alltag weit weg, dafür der Himmel ganz nah. Und wenn die Herren danach im Gartenrestaurant sitzen und über „ihre“ Porsche plaudern, dann ist die Welt mehr als nur in Ordnung. Eigentlich müsste man solche Targa-Tage vom Arzt verschrieben bekommen.

MEDIA ENQUIRIES

CHRI
STO
PHO
RUS

Peter Ruch

christophorus@porsche.de

CHRI
STO
PHO
RUS

Frédéric Diserens

christophorus@porsche.de

Link Collection

Link to this article

https://newsroom.porsche.com/de_CH/szene-historie/stehsatz-christophorus_DE/porsche-911-targa-indischrot-christophorus-397-24349.html

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/505df5b1-ffc5-463c-b0f3-2b8e33d2cd61.zip>

External Links

<https://christophorus.porsche.com/christophorus-site/en>