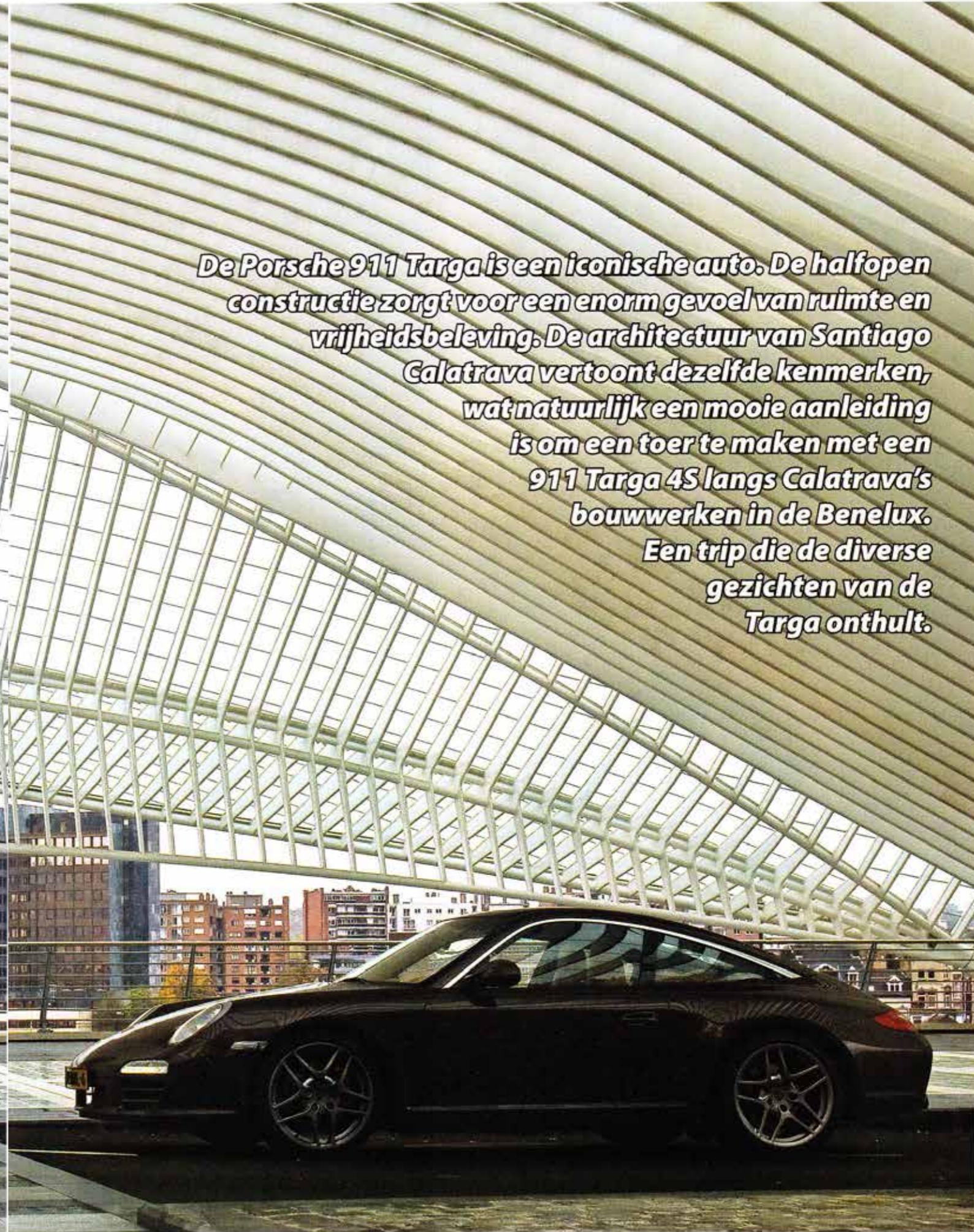
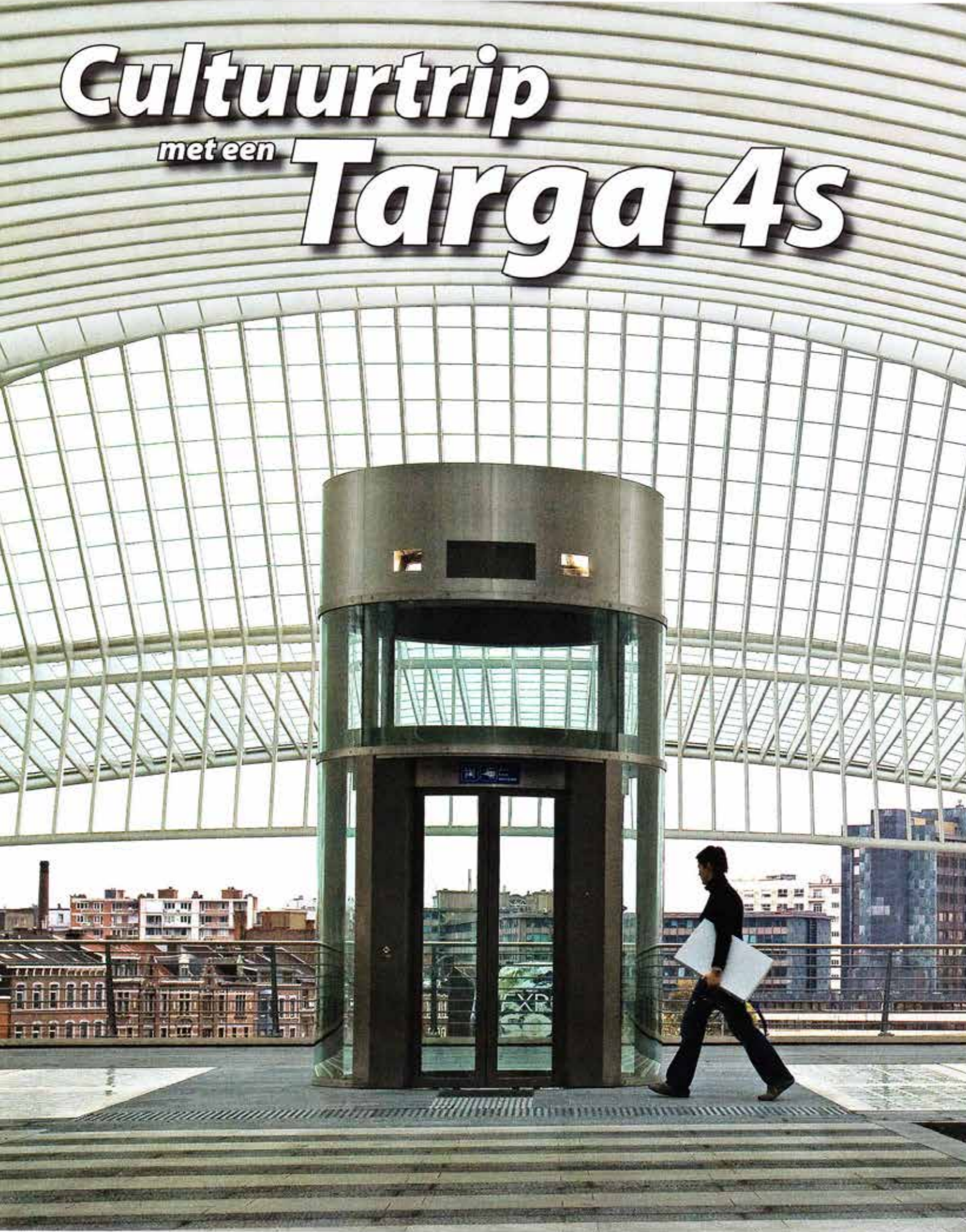


# **Cultuurtrip** *met een* **Targa 4s**

*De Porsche 911 Targa is een iconische auto. De halfopen constructie zorgt voor een enorm gevoel van ruimte en vrijheidsbeleving. De architectuur van Santiago Calatrava vertoont dezelfde kenmerken, wat natuurlijk een mooie aanleiding is om een toer te maken met een 911 Targa 4S langs Calatrava's bouwwerken in de Benelux. Een trip die de diverse gezichten van de Targa onthult.*





*..." de Porsche 911 Targa is een compromis in de meest positieve zin van het woord"...*

**V**alencia is hip. Deze stad aan de Spaanse oostkust net boven de Costa Blanca is in het jaar 138 vóór Christus gesticht als Romeinse kolonie en de afgelopen 2100 jaar uitgegroeid tot een metropool met ruim 800.000 inwoners. Valencia was tot niet al te lang geleden vooral bekend om haar sinaas-appels, paella en voetbalclub, maar is de afgelopen 20 jaar getransformeerd tot een bruisende toeristentrekker. De op twee na grootste stad van Spanje beschikt tegenwoordig over toonaangevende architectuur en huisvest een Formule-1 Grand Prix waarvoor een splinternieuw circuit aangelegd werd in het voormalige havendistrict. Maar Valencia is vooral de stad van de architect Santiago Calatrava.

Calatrava komt op 28 juli 1951 ter wereld in Valencia en studeert in 1974 af als architect aan het Instituut voor Architectuur aldaar. Aangezien hij behalve mooie bouwwerken ook graag technisch perfect werk wil afleveren, gaat Calatrava civiele techniek studeren aan het Instituut voor Technologie in Zürich, waar hij in 1981 zijn doctoraal haalt als student van de gerespecteerde Zwitserse bruggenarchitect Christian Menn. Calatrava's schetsen uit die periode laten al zijn voorliefde voor gewelfde, lichte, open structuren zien. Na zijn afstuderen vestigt Calatrava zich in Zürich en begint te bouwen aan een indrukwekkende staat van dienst die opvallend

veel bruggen omvat. Hij is in staat om kunst te combineren met functionaliteit en daardoor heeft zijn werk een ongewone luchtigheid en lijken veel van zijn bouwwerken te spotten met de zwaartekracht. Calatrava's magnum opus tot nu toe is de bouwgroep rondom het operagebouw van Valencia, maar hij bouwt ook in onder andere de USA, Israël, Frankrijk en Zwitserland. In Nederland zijn bouwwerken van Calatrava te vinden in de Haarlemmermeer, waar hij een drietal bruggen neerzet over de hoofdvaart tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp. Ook ontwerpt hij een campus voor de Maastrichtse universiteit, maar dat project is wegens geldgebrek in verband met de credit crunch voor onbepaalde tijd in de ijskast gestopt. In het Belgische Luik werd vorig jaar het nieuwe Guillemins hoofdstation opgeleverd. Haarlemmermeer, Maastricht, Luik? Juist, dat levert een mooi excuus voor een interessante rondrit met een auto die net als Calatrava's werk ook een gewelfde, open maar tevens gesloten constructie kent en net als de Spaanse architect iconische status heeft: de Porsche 911 Targa.

#### Targa Florio

De eerste Porsche 911 Targa ziet het levenslicht in 1965 en dankt zijn naam aan de vele overwinningen van Porsche in de Targa Florio op Sicilië. Porsche combineert bij deze uitvoering met uitneembaar dakpaneel het open gevoel van een cabriolet met de zekerheid van een stevige rolbeugel. De eerste

Targa modellen hebben een uitrustbare plastic achterraut en worden daarom softwindow genoemd. Vanaf 1969 wordt een vaste glazen achterraut gebruikt. De constructie wordt in 1961 voor het eerst toegepast in de Triumph TR4 maar het begrip 'targadak' komt pas in gebruik als Porsche haar halfopen 911 'Targa' noemt. Het succes van deze auto is zodanig dat de naam synoniem wordt met het toegepaste dak. Begin jaren '70 zorgen de Amerikaanse veiligheidseisen dat het Targadak de wind in de rug krijgt aangezien de klassieke cabrio als onveilig wordt bestempeld en een rolbeugel zoals bij een Targa noodzakelijk is om nog open auto's te kunnen verkopen aan de andere kant van de Atlantische Oceaan. De Porsche 911 Targa is dus eigenlijk een compromis, maar dan in de meest positieve zin van het woord. De Targa biedt de mogelijkheid tot open rijden voor wie af en toe het dak er af wil, maar geen echte cabrio met stoffen kap wil kopen. Tegenwoordig is de Targa voorzien van een compleet glazen schuifdak in plaats van het klassieke uitneembare dakpaneel. Het dak gaat open en dicht met een druk op de knop en in open positie heb je echt het buitengevoel terwijl met het glasdak gesloten de auto feitelijk een comfortabele coupé wordt met heel veel licht aan boord. >>>



Links en boven: de Harp bij Nieuw-Vennep. Onder: de Luit in Hoofddorp





Hoofd in de zon

Als chronisch hooikoortspatient heb ik het niet zo op open auto's, maar door de constructie van de Targa zit je vooral met je hoofd in de zon en heb je geen enkele last van de rijwind. Ideaal! Wel is een gesprek wat lastiger met het dak open, maar daar staat tegenover dat het sportieve geluid van de auto beter te horen is. Wij hebben een Macadamia metallic (= oogstrelend bruin) getinte Targa 4S met natuurlederen interieur meegekregen van Porsche en dat betekent een 385 pk sterke 3,8 liter motor en vierwielaandrijving. De gewone Targa 4 heeft een 3,6 liter motor met 345 pk. Behalve de grotere motor heeft onze auto ook de heerlijke PDK automatische versnellingsbak, een sportpakket en een sportuitlaat. In praktijk betekent dat enorm veel rijplezier onder alle weersomstandigheden. De verschillende sportinstellingen bieden zowel rijtechnische als auditieve genoegens en de vierwielaandrijving zorgt voor een veilig weggedrag op de meest uiteenlopende wegen. En dat is nodig ook, want als we de Targa oppikken in Leusden is het weer niet fameus. Regenbuien en lage temperaturen zijn ons deel als we koers zetten naar de Haarlemmermeer voor het eerste deel van onze trip. De Porsche ligt echter rotsvast op de weg ondanks de soms zondvloedachtige stortregens en het uitstekende navigatiesysteem stuurt ons keurig naar de plaats van bestemming: de Maria Tesselschadelaan in Hoofddorp, waar zich de eerste Calatrava brug bevindt.

In 1999 geeft de gemeente Haarlemmermeer aan Calatrava de opdracht om drie bruggen te ontwerpen over de Hoofdvaart. Hij tekent drie markante, witte tuielbruggen met een hellende stalen pyloon die zowel een esthetische als een constructieve functie heeft. De bruggen dragen 100% de signatuur van de architect en krijgen vanwege de op snaren gelijkende tuien de namen Harp, Citer en Luit. Ze worden op 1 juli 2004 officieel in gebruik genomen. Door de plaatsing onder een hoek lijken de pylonen van de drie bruggen op hun uiteinde te balanceren en ontstaat een visuele spanning. De Luit heeft een pyloon van 48 meter hoogte, de Citer is 62 meter hoog en de Harp reikt maar liefst 82 meter de lucht in, maar ondanks deze afmetingen lijken de bruggen volledig op te gaan in hun omgeving. Met name de Citer en de Harp staan ijl en schijnbaar gewichtloos in de polder. Lichtgewicht constructies die ijzersterk zijn.

Echt druk is het niet rondom de bruggen als we arriveren. De Citer blijkt in onderhoud te zijn wegens roestvorming, dus rijden we na een korte fotosessie bij de Luit direct door naar de Harp. Reisgenoot Sebastiaan neemt het stuur over en ik loop de brug op voor wat shots van een rijdende Targa. Om over de brug te kunnen rijden is een redelijke omweg nodig en Sebastiaan vermaakt zich met de verschillende sportinstellingen en het uitlaatgeluid, zo merk ik als hij de eerste keer langskomt. Ik hoor

*...” de PDK-bak heeft zijn eigen idee over sportief gedrag, de kans dat ie de hele A10 in zijn 2 doet is aanwezig “...*

hem letterlijk vanuit Nieuw Venneep aankomen en als de 911 langsinkt zie ik een brede grijns achter het stuur. Ik gebaar hem rustig aan te doen want ik heb goede foto's nodig van een auto op de brug en niet van een wazige streep door mijn beeld. Het is ondertussen gelukkig droog en het licht wordt beter. Bij de volgende doorkomst heb ik een paar perfecte beelden te pakken en doe mijn duim omhoog. Direct hoor ik de Porsche terugschakelen en ik zie de auto razendsnel verdwijnen richting de rotonde. Even later vliegt de Targa me opnieuw voorbij, en nog eens, en nog eens. Na een uitgebreide fotosessie stuur ik de Porsche rustig door de avondspits en geniet van het comfort dat de auto biedt. Dit is een reisauto met sportgenen; voor dagelijks gebruik is de 911 ideaal, maar als je in het weekend los wil gaan zet je de automaat in Sport of Sportplus en leef je je uit. Overigens dient daarbij wel bedacht te worden dat de PDK-bak zijn eigen idee heeft over sportief gedrag. Zelf schakelen met de flippers aan het stuur is mogelijk in alle instellingen, maar in Sportplus vindt de Porsche dat je toch vooral in de toeren moet blijven. De kans dat ie de dan hele ring A10 in zijn 2 doet is daarbij aanwezig, want handmatig opschakelen rond de 70 wordt door de bak gedeceerd ongedaan gemaakt: we zaten in 2, we blijven in 2.

Groothedswaanzin

Onderweg in België wordt duidelijk dat de sportstand niet alleen een andere toerenpolitiek inhoudt, maar dat ook de demperkarakteristiek stevig aangepast wordt. De gaten in de weg worden keurig doorgegeven in zowel het stuur als je zitvlak. De standaard automaatinstelling is voor langere afstanden dan ook te prefereren aangezien de dempers dan wat meer op comfort ingesteld zijn. In de buurt van Luik klopt ik de naam van het station Guillemins in op het prima werkende touchscreen van frau navi. Ze stuurt ons vervolgens over kinderkopjes dwars door de stad naar een schitterende witte suikertaart die enigszins uit de toon valt bij de rest van de Luikse architectuur. Calatrava bouwde volgens veel critici dan ook een stuk groothedswaanzin in Luik. Het zou het begin moeten zijn van een omvangrijk renovatieproject waarbij de wijk Guillemins totaal op de schop gaat en de Maas 'de stad in' zou moeten komen met kades en lanen er langs. Voorlopig is echter alleen het station gerealiseerd en wordt er stevig actie gevoerd tegen de rest van de geldverslindende plannen die de gemeente eigenlijk hele-





maal niet kan betalen en die logischerwijs dus ook nog niet gerealiseerd zijn. Het plein voor het station is een grote puinhoop van geparkeerde auto's en twee straten verderop kan je bij dames achter het raam de winst kwijt die je net uit de gokautomaat in de bars op het stationsplein hebt getrokken. Niettemin is het nieuwe station een grandioze orgie van parabolen in beton, die qua vormen en rondingen prachtig aansluiten bij de Porsche. Voluptueus omhelst het station de sporen van de TGV en de lokale boemels en majestueus torent de overkapping uit boven het plein. Honderd meter verderop begint de 19e eeuwse stadsjungle die Luik heet, maar op de perrons merk je daar niets van. Dit station staat in de 21e eeuw.

**Brullende bolide**

Na de fotosessie in Luik rijden we de herfstige Ardennen in: op naar het avondeten, maar uiteraard wel met een stevige omweg over fijne binnenwegen. Het station is mooi, maar de binnenwegen rondom Spa zijn stukken leuker rijden dan de smalle en hobbelige straten van Luik. In de tunnel de stad uit gooien we voor het eerst in twee dagen het dak open, de kilometers tunnelbuis weerkaatsen de ronk van de uitlaat en als we de automaat op Sportplus zetten schrikken de automobilisten om ons heen zich drie slagen in de rondte. De beschaafde Targa transformeert in een brullende bolide die uitnodigt om telkens weer het gas te vloeien. We houden ons redelijk netjes aan de snelheid in verband met de kans op controle, maar het plezier is er niet minder om.

Tussen Spa en Francorchamps liggen fantastische stuurmanskwegen in de reeds kleurende bossen en we stoeien een paar uur met Targa. De verschillende demperkarakteristieken en automaatinstellingen bieden een goed journalistiek excuus om het rondje Spa / Francorchamps / La Gleize diverse malen af te leggen. Met de Targa 4S blijkt een ongehoord hoge bochtsnelheid mogelijk voordat het Porsche Stability Management ingrijpt: de auto dribbelt weliswaar weg over vier wielen, maar maakt geen moment de indruk tegen of over de limiet te gaan. Idem met PSM uit; de vierwielaandrijving zorgt constant voor een veilig gevoel. Dat geeft een enorm vertrouwen in de eigen rijvaardigheid en dat is misschien de enige gevaarlijke eigenschap van de Porsche: de zekerheid kan je op een bepaald moment overmoedig maken en op een nat wegdek kan de auto wel degelijk uitbreken, ook als de PSM aan staat! Snelle doordraaiers, haarspeldbochten en golvende wegen bieden echter ook een enorm rijplezier zonder de limiet te hoeven opzoeken. Op snelwegen en doorgaande routes is de Porsche vooral indrukwekkend vanwege de forse tussenacceleratie. Even stevig op het pedaal staan en de auto schiet vooruit, wat inhalen een peulenschil maakt, maar ook een heerlijke adrenalinestoot geeft. De PDK-bak schakelt soepel maar wel voelbaar door en mist geen slag. Je wordt niet zo achterlijk snel afgeschoten als in de 911 Turbo maar het blijft iedere keer een indrukwekkende en licht verslavende ervaring. Voor je het weet vlieg je van 80 km/u tot ver over de 200. Ook dan is het trouwens met het dak open nog goed toeven.

Na een bezoekje aan het oude circuit van Spa (de kombocht bij Stavelot is weer in ere hersteld!) rijden we naar ons dineradres om de auto eens grondig te bespreken. We zijn het er over eens dat de 911 een echte is. Geen compromis als het gaat om de sportiviteit, noch als het gaat om praktische bruikbaarheid. Dit is een auto waarmee je rustig aan het dagelijkse (zaken)verkeer kunt deelnemen maar die in het weekend ook volop plezier biedt. De dakconstructie geeft een prettig gevoel van ruimte en met een beetje redelijk weer kan je al open rijden. Zijn er ook minpunten? Jazeker: als het dak opengeschoven wordt zit het derde remlicht precies voor de achteruitkijkspiegel. Maar ach, een Porsche koop je niet om te kijken wie er achter je rijdt.



Als we 's avonds laat over de A2 richting Amsterdam rijden kan ik het niet laten om tussen Maarsse en Breukelen even de snelheid te laten zakken tot 70. Sportplus aan, uitlaat open, PSM off, GAS!! We hebben vijf lege, droge rijbanen voor onze neus en de lichtjes achter ons verdwijnen razendsnel in de spiegel. In no-time zitten we op de maximaal legale snelheid van dit wegvak in een kakafonie van uitlaatgeluid tegen de geluidsschermen. Als ik het gas loslaat en terugschakel naar 'D' keert de rust weer en toeren we beschaafd naar huis.

Deze 911 Targa 4S is een auto met vele gezichten, zoveel is in drie dagen wel duidelijk geworden: open en gesloten, sportief en veilig, beschaafd en ongegeneerd.... lekker.

FABRIKANT	PORSCHE AG / STUTTGART / DUITSLAND
MODEL	997 TARGA 4S / 2004-HEDEK
VIN	WP0Z2Z992ES730179
Motor:	6-cilinder boxermotor
Cilinderinhoud:	3.800 cc
Max. vermogen:	385 pk / 6.500 t/min
Max. koppel:	420 Nm / 4.400 t/min
Aandrijving:	vierwielaandrijving
Versnellingen:	PDK 7-traps automaat
Afmetingen LxBxH:	4,44 / 1,85 / 1,30 meter
Wielbasis:	2,35 meter
Leeg gewicht:	1.570 kg
Topsnelheid:	295 km/u
0-100 km/u:	4,5 sec. (PDK + Sportplus pakket)
Prijs:	v.a. € 162.507,-
Internet:	www.porsche.nl
Met dank aan Pon Porsche Import, Leusden.	

Zie [www.driving-fun.com](http://www.driving-fun.com) voor bewegend beeld!