# Abierto a lo nuevo

*Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.*

15/04/2019 Algo entre un coupé y un descapotable, el 911 Targa conquistó un nuevo territorio y definitivamente creó una leyenda.

Ciertamente, si el 911 S rojo vino que fue el coche de empresa de Ferdinand Piëch, en 1968, y después perteneció a Hans Mezger estaba un paso por delante de su tiempo, lo mismo o incluso más se puede decir del verde esmeralda protagonista de esta historia. Como el primer 911 S Targa fabricado, no solo estableció un tipo de carrocería completamente nuevo, además acuñó la denominación de toda una categoría de vehículos. Y también tuvo un primer propietario célebre: este prototipo de preproducción se matriculó para Ferry Porsche, el jefe supremo, el 2 de agosto de 1966. Eso hace a este modelo único aún más especial, excepcional y valioso.

El Targa fue una reacción completamente práctica de Porsche a la discusión que, a principios de los años 60, arreciaba en Estados Unidos, un mercado de importancia vital para el joven fabricante de vehículos deportivos. Entre Detroit y Dallas, los descapotables de repente se consideraron peligrosos porque se decía que proporcionaban una protección insuficiente a los ocupantes en caso de accidente. Se cernían nubes negras sobre el futuro de los coches abiertos. Por supuesto, estos acontecimientos preocuparon en Stuttgart-Zuffenhausen porque la mayoría de los 356 exportados a ese mercado tenía capota de lona. Y no hace falta decir que los suabos no querían perder a sus clientes en los estados soleados de EE. UU. El departamento comercial también insistía enérgicamente en una variante abierta. Así que hacía falta algo nuevo, una solución inteligente al estilo de la compañía para superar la contradicción aparente: ser visualmente atractivo pero con una forma funcional.

Una vez más, las carreras fueron la inspiración. Desde hacía mucho era una práctica habitual instalar una barra antivuelco en los coches de competición abiertos de los clientes. La lucha por los segundos y las posiciones a veces terminaba en una doble voltereta y nadie quería pensar en agachar la cabeza si eso ocurría. Sin embargo, los diseños que se desarrollaron no parecían particularmente elegantes. El creador del 911, Ferdinand Alexander ("Butzi") Porsche, que podría ver algunas cosas positivas en una versión descapotable de su aclamado diseño de dos volúmenes, también consideraba que un voluminosa estructura tubular era algo inaceptable. Pero sería posible dar al arco antivuelco una forma bella y fabricarlo con acero inoxidable para que tuviera un aspecto deportivo aunque con una imagen elegante y con mucho carácter. Había nacido la idea básica de un "descapotable seguro", pero el nombre "Targa" no se mencionó en ese momento.

La pruebas iniciales, en el verano 1964, comenzaron de forma prometedora. El arco de seguridad de 20 cm de ancho, la sección del techo que se podía quitar fácilmente y la minicapota trasera mantenían la

silueta del coupé al tiempo que mejoraban la rigidez torsional de la carrocería. Esta variante tenía otras ventajas, ya que la intervención quirúrgica en la carrocería se había mantenido al mínimo: el capó, la parte trasera y las aletas posteriores, por ejemplo, no cambiaban, lo que agradó al departamento financiero con vistas al coste de desarrollo del sucesor del 356, pues el dinero no abundaba tras el lanzamiento del 911.

En septiembre de 1965, cuando se corrió el velo sobre la nueva gran esperanza en el Salón de Fráncfort de 1965, ya había recibido el bautismo. Al igual que el icónico término "Carrera" hacía referencia a los primeros éxitos de Porsche en la famosa Carrera Panamericana de México, también se quería dar un nombre con connotaciones deportivas al nuevo 911 con un arco de seguridad. "Le Mans" o "Monza" eran opciones obvias, pero las dos ya estaban utilizadas. Por cuarta vez en cinco años, Porsche acababa de ganar una delirante carrera de resistencia en Sicilia, la Targa Florio. El nombre "911 Flori" estuvo brevemente sobre la mesa antes de que el gerente de ventas local Harald Wagner casualmente finalizara la búsqueda del nombre con la pregunta: «¿Por qué no lo llamamos simplemente "Targa"?». Ese término en italiano también significa "placa de matrícula" pero, según cuenta la leyenda, eso solo salió a la luz cuando los redactores ya estaban trabajando en los catálogos. Finalmente, "Targa" se volvió tan legendario y definitorio como "Kleenex", aunque solo los modelos de Porsche pueden llevar ese nombre.

De vuelta a Stuttgart. Pasó algún tiempo hasta que los primeros clientes pudieron sentir el sol al volante del 911 o el 912. Incluso el Targa verde que recibió Ferry Porsche en agosto de 1966 fue una unidad de preproducción y presentaba algunos detalles que no se trasladaron a la serie, como las tiras de plástico sujetas a los pilares B con tres tornillos, los paneles decorativos en los bordes superiores de las puertas, junto a las ventanillas triangulares y los instrumentos circulares con borde negro que no se incluyeron en la serie A hasta 1968. Incluso la estructura del techo no fue del todo igual que la solución finalmente utilizada. Este coche también tiene alfombrillas de terciopelo especiales, asientos ligeramente más confortables, con una tapicería específica, y un diferencial de deslizamiento limitado en el eje trasero.

El predecesor del Targa proporcionó una gran ayuda al placer de conducir un descapotable. Pero también había algunos detalles que sus propietarios (la entrega a los clientes comenzó a principios de 1967) tuvieron que soportar con una sonrisa, como el elevado ruido del viento, que a velocidad alta ocultaba el poderoso sonido del motor bóxer. La peculiar ventanilla trasera plegable tampoco ganó muchos adeptos, especialmente porque el plástico tenía la desagradable costumbre de encogerse bajo temperaturas fías. Porsche incluso recomendaba mantenerla cerrada por debajo de 15° centígrados; si no, podría ser imposible volver a colocarla. Por lo tanto, después de unos meses, una luna panorámica con calefacción también estuvo disponible como opción. Reducía ligeramente el nivel de ruido, mejoraba la visibilidad y limitaba el riesgo de robo. Rápidamente alcanzó una gran demanda. A mediados de 1969 la ventana flexible finalmente se eliminó de la producción en serie, aunque permaneció disponible bajo pedido durante un periodo breve. Muy pocos clientes la encargaron.

Más o menos al mismo tiempo, Ferry Porsche y su 911 S Targa verde esmeralda tomaron caminos

separados. Un ingeniero aeronáutico americano adquirió ese vehículo único y se mantuvo fiel a él en los siguientes 45 años. Fue en las navidades de 2014 cuando vendió ese coche con su pátina al coleccionista de Porsche Michael Heinemann, que lo trajo de vuelta a Alemania. «Me fascina el hecho de que, gracias a cuidados expertos, el coche sigue en gran forma después de 300.000 kilómetros», dice este especialista, que recientemente ha prestado el coche al Museo Porsche. «Es una prueba evidente de la excelente calidad de la marca».

**Link Collection**

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2019/es-porsche-klassik-911-targa-name-ferry-porsche-9036.html

**Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft**
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart