

Historia del Porsche 911 Targa

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

26/05/2020 Porsche presentó el 911 Targa en el Salón Internacional del Automóvil de Fráncfort en septiembre de 1965. El Targa no es ni un cabriolet ni un coupé; tampoco un descapotable de techo duro ni una berlina, sino algo completamente nuevo: el primer cabriolet seguro del mundo, con una barra antivuelco.

Podemos disfrutar como nunca de la conducción a cielo abierto y de diferentes maneras, gracias a un techo desmontable y a una ventana trasera de plástico que se puede bajar. Por un lado, existe la posibilidad de conducir con el techo cerrado; por otro, con él totalmente abierto; y, además, solo con la parte central de dicho techo quitada o con la ventana posterior bajada. El concepto Targa fue la señal de inicio de una experiencia de conducción Porsche absolutamente distinta y sería integrado no solo en todas las generaciones futuras del 911, sino también en modelos como el 914 o el Carrera GT.

Bautizado así por la Targa Florio

Con el nuevo concepto, Porsche respondía al incremento de los requisitos de seguridad que se imponían en el mercado americano para los descapotables y, con ello, contrarrestaba las voces que pedían la prohibición de este tipo de coches en Estados Unidos. A la hora de decidir sobre el nombre del modelo, se tuvieron en cuenta las pistas donde Porsche había logrado grandes éxitos y rápidamente salió el de Targa Florio, la prueba por carreteras sicilianas en la que la marca obtuvo memorables resultados desde mediados de los cincuenta. Durante un corto espacio de tiempo, se discutió sobre la denominación "911 Flori", hasta que el responsable Nacional de Ventas, Harald Wagner, dio con la respuesta cuando preguntó: "¿Por qué no lo llamamos simplemente Targa?" El término italiano también significa "número de matrícula" y la leyenda dice que solo se dio luz verde a este nombre cuando se estaba trabajando en los catálogos. En agosto de 1965, Porsche presentó la propuesta de patente para el concepto Targa y, a partir de otoño de 1966, el modelo complementó al coupé de los 911, 911 S y 912 con un éxito arrollador. Desde finales del verano de 1967, los Targa también podían pedirse con la opción de una ventana trasera fija y calefactable hecha con un cristal de seguridad, en lugar de la plegable de plástico. Esta solución pasa a formar parte del equipamiento de serie solo un año más tarde y se mantuvo sin cambios como un elemento del Targa prácticamente hasta 1993.

Diversas opciones Targa para los modelos de la serie G

El Targa también continuó siendo un producto fijo de la gama en la segunda generación del 911, la serie G, fabricada a partir de finales de verano de 1973. Por primera vez, la carrocería del 911 fue modificada sustancialmente y empezó a llevar nuevos paragolpes con una especie de fuelle negro en los costados, en línea con las recientes exigencias de la legislación estadounidense. Debían ser capaces de absorber impactos a velocidades de hasta 8 km/h sin que se produjeran daños en la carrocería. No hubo cambios técnicos en el diseño del techo Targa. Sin embargo, su apariencia cambió porque a la barra antivuelco de acero inoxidable cepillado se le añadía la alternativa de una en color negro. Incluso cuando el 911 SC cabrio se incluyó en la gama en enero de 1983, el Targa siguió siendo un fijo de la familia, más allá del fin de la producción de la serie G en 1989.

Llega el 911 Type 964 con un 85% de piezas nuevas, pero el Targa permanece como un clásico

A principios de otoño de 1988, Porsche lanzó el primer 911 con tracción integral, el 911 Carrera 4 Type

964, con el que llegaba la tercera generación del icónico deportivo de Zuffenhausen. Porsche mantuvo la forma clásica de la carrocería del 911, pero el 85 por ciento de las piezas eran nuevas. Solo un año después, se ofreció la variante tradicional de dos ruedas motrices, el 911 Carrera 2, y también se podían pedir ya los tres tipos de carrocería: Coupé, Cabriolet y Targa. El 911 Carrera 2 Targa y el 911 Carrera 4 Targa, fabricados hasta 1993, todavía tenían la típica barra antivuelco y la parte central del techo desmontable. Se produjeron un total de 87.663 Targa de estas tres primeras generaciones del 911.

Techo de cristal desde la barra antivuelco para el 911 Targa Type 993

La cuarta generación del 911, el Type 993, se lanzó en otoño de 1993 en combinación con una carrocería de nuevo diseño. En noviembre de 1995, apareció un concepto Targa de nuevo desarrollo. Por primera vez en el 911, las aletas delanteras eran más anchas y bastante más planas. Las posteriores también eran más anchas y se prolongaban en línea recta hacia atrás. Además de un buen número de mejoras en el motor y el chasis, la generación 993 llevó la idea Targa por una dirección completamente nueva, sin la clásica barra antivuelco. El techo, realizado en un cristal tintado termoaislante que iba desde el marco del parabrisas hasta atrás, ahora estaba encajado en una estructura de seguridad longitudinal. Dividido en segmentos corredizos a través de un mecanismo eléctrico, se abría suavemente al apretar un botón y encajaba por debajo del cristal trasero. Uno de los principales beneficios de esta nueva solución era la reducción del ruido del viento, gracias a un protector interior para el sol que se despliega cuando el techo está cerrado. La ventana trasera cónica continuaba siendo una característica de este Targa. El nuevo concepto Targa de la serie 993 ofrecía, por primera vez, el placer de conducir a cielo descubierto sin cambiar apenas la típica línea de techo del 911 coupé.

911 Targa Type 996: un nuevo capó trasero para el Targa

En 1997, Porsche presentó la quinta generación del 911 con el Carrera Type 996. Totalmente rediseñado, se caracterizaba por utilizar por primera vez motores bóxer de seis cilindros refrigerados por agua. Junto al Coupé y al Cabriolet, el Targa estuvo disponible desde diciembre de 2001. Igual que su antecesor, el 911 Targa tenía un techo de cristal de funcionamiento eléctrico, ahora con una superficie de más de 1,5 metros cuadrados. Nunca antes había habido una superficie de cristal tan grande en un Porsche 911. El nuevo Targa también fue el primer 911 en llevar un cristal trasero que podía abrirse. Esto facilitaba el acceso al compartimento de almacenaje trasero, que dispone de hasta 230 litros de espacio para llevar maletas, bolsos u otro tipo de equipaje.

variantes

En septiembre de 2006 se lanzaba el Targa de la sexta generación del 911, la Type 997. En principio, tenía el mismo diseño de techo Targa que su predecesor, pero con una práctica cubierta trasera adicional. El uso de un cristal especial hizo posible reducir el peso en 1,9 kilogramos, mientras que dos tiras de aluminio pulido de alto brillo a lo largo de los bordes del techo llamaban especialmente la atención. Además, el 911 Targa pasaba a estar solo disponible en las dos variantes de tracción total: el 911 Targa 4 y el 911 Targa 4S.

911 Targa Type 991: el regreso de la legendaria barra antivuelco Targa

En septiembre de 2011, Porsche presentaba la séptima generación del 911, completamente rediseñada. Después del lanzamiento de las variantes de carrocería coupé y cabriolet, se presentó el 911 Targa en enero de 2014, una fusión entre clasicismo y modernidad con su techo innovador. Por primera vez, la idea clásica Targa se combinó a la perfección con un techo vanguardista. Igual que en el legendario Targa original, el nuevo modelo tenía la característica barra ancha en la zona de los pilares B, una sección de techo desplazable sobre los asientos delanteros y una ventana trasera envolvente sin pilares C. Pero, a diferencia de los modelos clásicos, el techo del nuevo Targa se abría y cerraba al apretar un botón. Un sistema completamente automático guardaba de una forma espectacular la parte central del techo por detrás de los asientos posteriores. El nuevo 911 Targa suponía una innovadora edición del clásico de 1965, con una terminación de gran calidad.

Estreno mundial del nuevo 911 Targa en el canal de TV online 9:11 Magazine

Por primera vez, Porsche ha hecho la presentación mundial del 911 Targa en su propia televisión en formato web. En www.911-magazin.porsche.com, el Director de las gamas 911 y 718, Frank-Steffen Walliser, junto con los embajadores de Porsche Maria Sharapova y Jörg Bergmeister, proporcionó información sobre las innovaciones del nuevo deportivo. Desde hoy, el segundo episodio repasa la historia de Porsche y los elementos que han inspirado el estreno mundial de una segunda variante: una nueva serie limitada y exclusiva, que combina la tecnología moderna con elementos de diseño del pasado. En respuesta a la prohibición global de eventos debido al coronavirus, el fabricante de vehículos deportivos presenta sus nuevos modelos a periodistas y aficionados en formato virtual.

Consumption data

911 Targa 4S (Predecessor model)

911 Targa 4 (Predecessor model)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2020/es-porsche-911-targa-generaciones-historia-21011.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/863c8e61-27b1-4f27-bbc4-489be66933bd.zip

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