

Estudio de viabilidad: prototipo del Porsche 924 Turbo Targa

20/06/2024 La carrocería Targa y el turbocompresor son elementos clave en la historia de Porsche. En sus primeros años, la combinación de ambos se dio en el 911 Turbo Targa de la Serie G, pero nunca en un modelo *transaxle* (924, 928, 944 y 968). ¿O quizá sí?

Todo parecía tener sentido: la versión Targa del 912 de cuatro cilindros tuvo buena aceptación y más adelante, el 914, otro vehículo de acceso a la familia Porsche, fue diseñado desde el principio como un Targa. Por ello, una versión Targa del nuevo modelo básico 924 parecía ser el siguiente paso lógico.

El desarrollo del 924 Targa comenzó en 1977. Para entonces, el 911 Targa llevaba ya once años en el mercado. Al mismo tiempo, el desarrollo de la versión Turbo de este modelo *transaxle* de cuatro cilindros entraba ya en su fase final y, en 1979, llegaba al mercado. Con 170 CV y una velocidad punta de 225 km/h, ayudó a cerrar la brecha que había entre la versión base del 924 (125 CV) y el 911 SC (180 CV). De este modo, mantenía una distancia respetuosa con el 911 y, al mismo tiempo, daba respuesta a aquellos clientes a los que les gustaba la idea del concepto *transaxle* pero no querían comprar un 928 con su V8 de 4.5 litros y 240 CV.

Con tecnología de competición

“El nuevo Porsche 924 Turbo utiliza el turbocompresor de gases de escape, una tecnología probada en la competición y también en la producción en serie con el 911 Turbo”, anunciaba Porsche en su comunicado de prensa. La publicidad de la época enfatizaba el vínculo existente entre el 924 Turbo y su hermano mayor, el 911 Turbo. Todo apuntaba a un éxito seguro.

Muchos probadores ya habían confirmado que el chasis del 924 podía soportar más potencia que la que ofrecía inicialmente con el motor de 125 CV. “No hay duda de que el motor Turbo aprovecha al máximo las posibilidades del 924”, escribió Reinhard Seiffert en la revista Christophorus.

Se realizaron cambios significativos en el motor EA 831 de 2.0 litros del Grupo VAG al pasarlo de atmosférico a sobrealimentado. Este propulsor fue probado en una línea de producción específica en Zuffenhausen antes de ser ensamblado en la planta de Neckarsulm.

Si bien el cuatro cilindros ya había sido modificado y optimizado para su uso en el 924, los cambios en el motor Turbo fueron un paso más allá. Para empezar, su nueva culata era de aleación de aluminio con componentes de silicio, para soportar las altas temperaturas del turbo.

También se rediseñó la cámara de combustión y la relación de compresión se redujo de 9,3:1 a 7,5:1. Las nuevas válvulas de escape más grandes y las bujías de platino reubicadas en el lado de admisión permitieron un proceso de combustión adaptado a las condiciones características del Turbo.

Hermano pequeño del 911 Turbo

Los ingenieros, liderados por el Director de Proyecto Jochen Freund, situaron el turbocompresor KKK 26 lo más cerca posible del colector de escape y canalizaron el aire de sobrealimentación a través del motor, hasta el lado de la admisión. Esto redujo el espacio en el vano del motor, lo que obligó a reubicar tanto el alternador como el motor de los faros escamoteables.

El propulsor recibió igualmente un nuevo sistema de encendido sin mantenimiento, una inyección K-Jetronic adaptada, dos bombas de combustible en lugar de una y, por último, aumentó su volumen de aceite de 5,0 a 5,5 litros. Esto se tradujo en un incremento del 36 por ciento en la potencia específica. El turbocompresor KKK, que funciona a una presión de 0,7 bar, permitía al 2.0 de cuatro cilindros alcanzar 170 CV a 5.500 rpm.

Desde el exterior, la versión Turbo, designada internamente como Tipo 931 (932 para las versiones con volante a la derecha), era inmediatamente reconocible por los conductos NACA adicionales en el capó. Las llantas de aleación de 15 pulgadas y cinco radios, el sistema de frenos más potente y el alerón trasero sobredimensionado formaban parte del equipamiento de serie. El coche ofrecía una resistencia al aire mínima, con una superficie frontal de 1,79 m^2 y un coeficiente aerodinámico de 0,35.

Una imagen distintiva

Porsche dijo que habría sido incoherente “crear una variante de alto rendimiento haciendo cambios llamativos que aumentaran la resistencia”, pero aun así el 924 Turbo ofrecía una imagen distintiva. Sus elementos característicos eran las molduras decorativas negras de las ventanillas, la pintura bicolor opcional de la carrocería y los asientos con las secciones centrales tapizadas en tela escocesa. “Para tranquilidad de los clientes más discretos, Porsche ofrece el 924 Turbo en un solo color y sin coste adicional”, informaba el periodista Gert Hack a los lectores de *Auto, Motor und Sport* tras una primera prueba.

A primera vista, con todos los elementos diferenciadores, podía resultar un tanto extravagante. Pero aquel modelo era en realidad una pieza de ingeniería refinada y sofisticada. El Porsche *transaxle* perfecto para los verdaderos amantes de la conducción deportiva. Esto fue aún más cierto cuando apareció una versión mejorada en 1981, que era más potente (177 CV) y eficiente, y tenía un equipamiento más completo.

Con motor atmosférico y turbo

Mientras tanto, se estaba trabajando en otra versión del 924: el prototipo Turbo Targa.

El desarrollo del 924 Targa comenzó el 1 de mayo de 1977. Como es típico en Porsche, se asignaron dos números de proyecto: uno para los modelos con volante a la izquierda (941) y otro para los de volante a la derecha (942). Una versión con motor atmosférico y otra con motor turbo formaban parte de los planes desde el inicio.

En cuanto al diseño, se tuvieron en cuenta varias ideas para definir la carrocería Targa con sección de techo desmontable manualmente. Al mismo tiempo, comenzó a tomar forma un concepto totalmente nuevo, que incluía una sección de cristal que se deslizaba de forma automática hacia la parte trasera. Este último concepto acabaría llegando a la producción en serie con el 911 Targa de la generación 993.

Al final se optó por el enfoque clásico de Porsche con barra antivuelco. El prototipo del 924 Targa tomó como base un Turbo de 1979, en un brillante blanco alpino con asientos tapizados en tartán que ofrecían un gran contraste. Gracias a la perfecta integración del concepto Targa y a su atención al detalle, este ejemplar único de la colección del Museo Porsche parece realmente un coche de serie.

La línea de techo del prototipo recuerda a la del 924 con carrocería cerrada, si bien presenta algunas particularidades. Visto de cerca, se descubre un arco que ocupa aproximadamente un tercio de la parte superior del techo y que está hecho del mismo plástico que la sección Targa extraíble. Esto confiere al coche un aspecto armonioso, que recuerda en cierta medida al 911.

La llave especial para bloquear y desbloquear el techo está al alcance de la mano en la guantera y el

odómetro marca la friolera de 328 kilómetros. Durante la sesión fotográfica para este reportaje el coche se empujó a mano. ¿Cuándo sería la última vez que este prototipo se movió por sus propios medios?

Desarrollo detenido

Lamentablemente, la finalización del proyecto registrada en la "Documentación de Proyectos de Desarrollo y Series de Vehículos" está fechada el 29 de febrero de 1980. El desarrollo del 924 Targa se detuvo debido a que los costes estimados eran demasiado elevados y la rigidez de la carrocería era cuestionable.

A esta decisión también contribuyó probablemente el 944, que estaba cerca de salir al mercado. Una versión descapotable del 944 parecía preferible, y los conocimientos adquiridos durante el desarrollo del 924 Targa se incorporaron a este proyecto del 944 Cabrio, que también llevaba la denominación interna 941.

Segundo intento

El concepto Targa no implicaba necesariamente una parte trasera con una curva de un solo trazo (*fastback*). En su lugar, se consideró una variante con un tercer volumen (*notchback*). En ese proyecto habría un techo de cristal donde, según la descripción, "el contorno del techo y de la luneta trasera está diseñado de tal forma que es posible deslizar una sección de cristal sobre la otra". Las fotos de la "prueba de resistencia de 8.000 km con el vehículo 931 A 17 Targa" muestran un 924 con esa silueta de tres volúmenes, la típica sección central de techo Targa y un techo de cristal muy similar al que tendría posteriormente el 911 993 Targa.

Pero también en este caso los costes se consideraron demasiado elevados y la carrocería no garantizaba la rigidez requerida. Además, el diseño no terminaba de convencer. "Mover el techo Targa sobre la luneta trasera no es satisfactorio desde el punto de vista mecánico y visual. La visibilidad hacia atrás es insuficiente con el cristal plegado y se prevé un proceso de homologación complicado", fue el veredicto final. De esta manera, Turbo, Targa y *transaxle* siguieron siendo una visión que nunca llegó a producirse en serie.

Información

Artículo publicado en el número 2/2024 de la revista Porsche Fahrer.

Texto: Jan-Henrik Muche
Fotos: Götz von Sternenfels

Copyright: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG,

Alemania, u otras personas. No se debe reproducir total o parcialmente sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2024/porsche-924-turbo-targa-prototipo-36575.html

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