

Porsche 911 S Targa: perfecta restauración de fábrica

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

29/12/2020 De un hallazgo espectacular en un granero a una pieza de coleccionista con pátina y que está como nueva. El primer Porsche 911 S Targa entregado en Alemania vuelve a la carretera después de una completa restauración en fábrica que ha durado más de tres años.

Su dueño, un coleccionista de amplia trayectoria y entusiasta de Porsche, descubrió el automóvil en Estados Unidos. “El Targa permaneció allí durante casi 40 años en un garaje sin puertas, cubierto con plástico. El propietario, en aquel entonces, parecía haberse olvidado del vehículo”, explica Uwe Makrutzki, Director de Restauración de Fábrica de Porsche Classic en Porsche AG. “El 911 S Targa fue entregado a Hülpert, el concesionario de Porsche en Dortmund (Alemania), el 24 de enero de 1967. Esta restauración fue un proyecto especial para nosotros, después de todo, uno de los primeros modelos 911 Targa ha encontrado su camino de vuelta a Zuffenhausen”.

El 911 S Targa antes de la restauración de fábrica

Este primer Targa tiene una ventana posterior de plástico en lugar de la que estuvo disponible desde 1967, de vidrio. Porsche solo produjo 925 unidades con motor S, batalla corta y ventana de plástico entre finales de 1966 y 1968. El inusual deportivo se encontraba en un estado deplorable. Después de servir de coche de exposición para el concesionario alemán de Porsche, en 1969 lo vendió a un cliente en Estados Unidos. El 911 descapotable estuvo estacionado en el mencionado garaje de Long Beach (estado de Nueva York) desde 1977 hasta finales de 2016. El lado positivo es que el vehículo se encontraba íntegro, lo cual era especialmente bueno en vista de su gran equipamiento opcional, entre el que se encuentra el sistema de calefacción auxiliar Webasto, el parabrisas tintado, la radio Blaupunkt Köln, los asientos de cuero, los faros antiniebla halógenos y el termómetro exterior.

Trabajos en la carrocería del 911 S Targa

La filosofía del departamento de Restauración de Fábrica de Porsche Classic es restaurar los vehículos para que se mantengan tan fieles al original como sea posible. La búsqueda de pequeñas piezas auténticas como abrazaderas de cable, arandelas de goma y bujías para el motor S de 2.0 litros resultó difícil. “Las réplicas de terceros proveedores son impensables para nosotros. Afortunadamente, tenemos acceso a nuestro 'cofre del tesoro' para casos como este”, comenta Makrutzki. Porsche Classic no solo tiene acceso al almacén central con más de 60.000 repuestos originales diferentes: los especialistas de la empresa también tienen a su disposición los juegos de rectificación originales, los de calibres fijos, las fichas y los planos técnicos.

Capota específica para el 911 S Targa

El segundo gran desafío fue el acabado exterior del techo del Targa. “El material de hoy tiene un grano diferente y es más robusto que el original. Pero a nuestro cliente no le gustó. Por esta razón, para este proyecto especial tuvimos que producir un material visualmente idéntico al original. A pesar de contar con décadas de experiencia, nuestros expertos tuvieron que trabajar gradualmente para lograr el acabado perfecto, es decir, la unión y la costura”, señala Makrutzki. Esto tiene la ventaja de que una capota Targa idéntica a la original, pero contemporánea, ya está en *stock* para los 911 Targa con ventana de plástico.

La pintura del 911 S Targa

El cliente también tenía un deseo especial para el revestimiento utilizado para las piezas del chasis, los paneles del motor y el sistema de filtro de aire: en lugar del especial y robusto revestimiento en polvo que se utiliza normalmente hoy en día, se inclinó por el original y, por lo tanto, eligió la aplicación de una pintura de dos componentes en negro, como la que llevaba cuando fue entregado en 1967.

Pintura rojo Polo para el 911 S Targa

Después de alrededor de 1.000 horas de trabajo en la carrocería, el Targa 911 se pintó a mano con el mismo color que tenía el día de su fabricación, hace más de 50 años (rojo Polo). Ya que el propietario no solo pretende coleccionar este deportivo sino también conducirlo, decidió aplicar una película protectora de pintura con un ligero efecto mate. Esta tecnología no contiene adhesivo y, por lo tanto, puede quitarse sin dejar ningún residuo, incluso después de muchos años.

El 911 S Targa después de la restauración de fábrica

Pasaron más de tres años hasta que el primer 911 S Targa entregado en Alemania fue finalmente restaurado a un estado casi nuevo con los conocimientos del fabricante, incluida su encantadora pátina. El siguiente proyecto del propietario del Targa y apasionado coleccionista de Porsche ya está estacionado en el taller de Porsche Classic y espera su restauración. Se trata de uno de los primeros 928.

Sobre el Porsche 911 Targa

En 1965, en el Salón del Internacional del Automóvil de Fráncfort (IAA), Porsche presentó el 911 Targa como el primer "cabriolet seguro" del mundo, con una barra antivuelco de unos 20 centímetros de ancho, techo desmontable y minicapota trasera con ventana de plástico. De esta forma, Porsche respondía de una forma típicamente pragmática a una discusión en Estados Unidos que calificaba a los cabriolets de peligrosos. A esto le siguió poco después una ventana trasera panorámica con cristal calefactado. El nombre de la nueva modalidad de convertible –Targa– hace referencia a la carrera de resistencia Targa Florio, en Sicilia (Italia), que Porsche ya había ganado cuatro veces. El coste adicional en comparación con el Coupé era de 1.400 marcos alemanes.

Especificaciones técnicas del restaurado 911 S Targa:

		Porsche 911 S Targa
Largo/ancho/alto	mm	4.163/1.610/1.320
Batalla	mm	2.211
Peso del vehículo (DIN)	kg	1.030
Motor	Nº de cilindros Diseño	Seis cilindros bóxer
Caja de cambios/tracción	Manual	5 velocidades/tracción trasera
Cilindrada	cc	1.991
Potencia	CV	160
a	rpm	6.600

Par	Nm	179
a	rpm	5.200
Relación de compresión		9,8:1
Alimentación	2 carburadores de triple cuerpo Weber 40 IDS 3C/3C1	
Consumo de combustible	l/100 km	10,2 l (DIN)
Aceleración 0-100 km/h	s	7,6
Velocidad máxima	km/h	225
Precio (1967)	Marcos alemanes	25.880

Sobre la restauración de fábrica

Fabricado por Porsche, restaurado por Porsche: Porsche Classic otorga un máximo de ocho veces al año este sello de calidad único. Lo hace cuando un vehículo deportivo clásico que ha sido restaurado en fábrica sale del taller. Además, alrededor de 70 vehículos más pasan por las manos de los artesanos cada año para restauraciones parciales de componentes, entre ellos, el motor o la caja de cambios. Alrededor de 30 especialistas hacen mantenimiento, reparan y restauran aquí los vehículos de los clientes. Desde el modelo 356 hasta el Carrera GT. Todos los oficios de una fábrica artesanal están representados aquí, en un área de 1.500 metros cuadrados: construcción de carrocerías, taller de pintura, montaje de motores y cajas de cambios y una guarnicionería.

Antes de comenzar una restauración completa, los expertos hacen un coste estimado. Basándose en las fotos, los especialistas calculan el alcance aproximado del trabajo de restauración y su precio. Si esto se ajusta a las expectativas del cliente, el vehículo deportivo es inspeccionado en el taller de Porsche Classic, donde se elabora un informe detallado.

Los expertos desmantelan el vehículo para una restauración completa. El motor y la caja de cambios son completamente desmontados, limpiados e inspeccionados. Las partes desgastadas o defectuosas son reemplazadas o, si es posible, también reparadas y restauradas si así lo desea el cliente. Después de ser configurado nuevamente de acuerdo con las especificaciones originales de fábrica, el sistema de transmisión tiene que demostrar su capacidad de rendimiento durante los ensayos en el banco de pruebas.

Los expertos actúan de manera similar con la carrocería. Después de la recuperación general de cualquier parte oxidada, todas las cavidades de la carrocería se abren, una preparación necesaria para el efectivo baño de retirada de la pintura. Después, los constructores de carrocería reparan o reemplazan todo el metal que ha envejecido. Cuanto más viejo es el vehículo, más laborioso es el trabajo de adaptación, incluso cuando se utilizan piezas originales nuevas. Esto se debe a que ya había mucho trabajo artesanal en los primeros modelos que salieron de la fábrica. El ensamblaje final de prueba de la carrocería completa se lleva a cabo con componentes no procesados, para comprobar y ajustar las dimensiones de los huecos y ver el funcionamiento de todo. Esto asegura que las puertas y tapas cierren

con exactitud.

Pintado completamente a mano en el taller de la fábrica

Después de esta preparación, la carrocería pasa por la misma línea de revestimiento por inmersión catódica del taller de pintura de la fábrica que los actuales vehículos nuevos de Zuffenhausen, algo que ningún otro fabricante de automóviles en el mundo ofrece. El recubrimiento por inmersión catódica garantiza una imprimación completa y altamente resistente hasta en el último pliegue. Cuando esta preparación ha tenido lugar, la pintura completa se elabora a mano en el color original del vehículo. La pintura de prueba de un panel asegura que la mezcla de colores sea correcta. La aplicación de cada capa de pintura va seguida de un largo período de secado de tres semanas. El último paso en una restauración completa es el trabajo en el interior. Después de esto, el vehículo clásico completamente restaurado debe mostrar sus cualidades durante extensas pruebas de conducción.

El cliente recibe la documentación detallada de todos los trabajos realizados en el taller de Porsche Classic en forma de libro, con un amplio material gráfico. Esto también incluye una placa grabada que confirma la restauración original de fábrica, hecha por Porsche Classic, y la segunda fecha de nacimiento, junto con el número de chasis y la firma.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2020/es-porsche-classic-restauracion-de-fabrica-911-s-targa-1967-23138.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/cd067e7e-0776-4853-8354-2cdd8d86e7b3.zip

External Links
https://www.porsche.com/uk/accessoriesandservice/classic/

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