



PORSCHE



El nuevo 911 Targa 4 y 911 Targa 4S

Dossier de prensa

Índice

Aspectos destacados

911 Targa 4 y 911 Targa 4S 4

Resumen

Elegante, extravagante, único: el nuevo 911 Targa 6

Diseño y carrocería

Un clásico intemporal con una cinemática de techo espectacular 10

Motor y propulsión

Mayor potencia con eficientes motores bóxer de seis cilindros 13

Sistemas de asistencia y digitalización

Amplio equipamiento de serie con innovaciones 17

El concepto Targa reinterpreta la sensación de conducción de Porsche

La historia del Porsche Targa 20

Consumo de combustible y emisiones

911 Targa 4: Consumo de combustible en ciudad 12,8 l/100 km, en carretera 8,0 l/100 km, combinado 9,8 l/100 km; emisiones de CO₂ combinadas 223 g/km

911 Targa 4S: Consumo de combustible en ciudad 15,0 – 13,3 l/100 km, en carretera 8,0 – 7,6 l/100 km, combinado 10,3 – 9,9 l/100 km; emisiones de CO₂ combinadas 235 – 227 g/km

Todos los datos se refieren al modelo europeo.

Los valores de consumo y de emisiones de CO₂ se determinan según el nuevo procedimiento de medición WLTP. Por ahora no se han indicado los valores NEDC derivados. Estos valores no son comparables con los determinados por los procedimientos de medición NEDC utilizados hasta ahora. Puede encontrar más información sobre el consumo de combustible oficial y las emisiones de CO₂ específicas oficiales de nuevos automóviles en la «Guía sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO₂ y el consumo de corriente de nuevos automóviles» que se puede obtener gratuitamente en todos los puntos de venta y en DAT.

Aspectos destacados

911 Targa 4 y 911 Targa 4S

El icono de estilo entre los 911.

Los nuevos modelos 911 Targa ocupan el espacio entre el 911 Carrera 4 Coupé y el 911 Carrera 4 Cabriolet. De esta manera combinan las ventajas de la «conducción abierta» en un descapotable con la comodidad y la seguridad de un coupé de tracción total.

Eficiente motor bóxer con sobrealimentación biturbo.

El motor bóxer turbo, de seis cilindros y tres litros, de la octava generación de 911 proporciona mejores prestaciones en ambos niveles de potencia: El motor en el 911 Targa 4 tiene una potencia de 283 kW (385 CV). Esto son 11 kW (15 CV) más que en el modelo anterior. En el caso del 911 Targa 4S de 331 kW (450 CV), la potencia es 22 kW (30 CV) superior a la del modelo anterior.

Tracción total optimizada.

La mejora de las prestaciones viene asociada al desarrollo ulterior del diferencial delantero. Con el Porsche Traction Management (PTM) asegura una tracción aún mejor en cualquier estado de la calzada.

Chasis deportivo.

Para un comportamiento de conducción deportivo y seguro, el equipamiento de serie comprende el sistema de suspensión variable con regulación electrónica PASM y el Porsche Wet Mode. También PTV Plus está incluido en el Targa 4S; asimismo, está disponible como opción para el Targa 4.

Cambio de marchas sin suplemento de precio para 911 Targa 4S.

El cambio de siete marchas opcional con paquete Sport Chrono de serie proporciona una experiencia de conducción purista y está disponible en exclusiva para el 911 Targa 4S.

Diseño extravagante.

Una característica llamativa es el sistema de techo innovador, totalmente automático. Al igual que en el legendario Targa original de 1965 cuenta con un amplio arco, una pieza de techo móvil por encima de los asientos delanteros y la luna trasera envolvente.

Equipamiento innovador.

Opcionalmente, el Porsche InnoDrive con control de crucero adaptativo integrado, disponible por primera vez, proporciona un plus de seguridad en el tráfico urbano. Además, la función Smartlift perfeccionada permite programar cómodamente el aumento de la distancia al suelo para adaptarla a las necesidades diarias.

Resumen

Elegante, extravagante, único: el nuevo 911 Targa

Porsche completa su trío clásico de deportivos: con los modelos de tracción total 911 Targa 4 y 911 Targa 4S debuta, después del coupé y del cabriolet, la tercera variante de carrocería de la nueva generación de 911. Una característica llamativa sigue siendo el sistema de techo innovador, totalmente automático. Al igual que en el legendario Targa original de 1965 está formado por el amplio arco característico, una pieza de techo móvil por encima de los asientos delanteros y la luna trasera envolvente. Se puede abrir y cerrar cómodamente en 19 segundos.

La potencia queda asegurada por el motor bóxer de seis cilindros con una cilindrada de tres litros y sobrealimentación biturbo: el 911 Targa 4 tiene ahora 283 kW (385 CV) y, con el paquete Sport-Chrono opcional, acelera de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos: una décima menos que antes. El motor empleado en el 911 Targa 4S tiene una potencia nominal de 331 kW (450 CV) y alcanza los 100 km/h en las mismas condiciones en 3,6 segundos: cuatro décimas menos en comparación con el modelo anterior. La velocidad máxima del 911 Targa 4 es de 289 km/h (2 km/h más) y la del 4S de 304 km/h (3 km/h más).

En ambos vehículos, la experiencia de conducción emocional y deportiva queda asegurada de serie por la caja de cambios de doble embrague (PDK) de ocho velocidades y la tracción total inteligente Porsche Traction Management (PTM). Como alternativa, el 911 Targa 4S también se puede pedir con el cambio de siete marchas de nuevo desarrollo, incluyendo el paquete Sport Chrono. Las nuevas tecnologías amplían, adicionalmente, la gama de ofertas para ambos modelos de 911: por primera vez está disponible Porsche InnoDrive con control de crucero adaptativo integrado. La función Smartlift perfeccionada permite programar el aumento de la distancia al suelo para adaptarla a las necesidades diarias. Las opciones se complementan con un amplio equipamiento de Porsche Tequipment y nuevas posibilidades de personalización de la Porsche Exclusive Manufaktur.

Eficiente motor bóxer con sobrealimentación biturbo

Al igual que los modelos 911 Carrera, las dos variantes de 911 Targa se benefician del aumento de potencia de los motores bóxer de seis cilindros y tres litros. Este repercute tanto en las prestaciones como en la aptitud para el uso diario. El motor del 911 Targa 4 tiene una potencia de 283 kW (385 CV) a 6.500 rpm. Esto representa un aumento de 11 kW (15 CV) frente al modelo anterior. El par máximo de 450 Nm está disponible en un amplio intervalo de velocidad de entre 1950 y 5000 rpm. En el 911 Targa 4S de 331 kW (450 CV), el aumento de la potencia es de 22 kW (30 CV) frente al modelo anterior; el par máximo de 530 Nm (con un plus de 30 Nm) está disponible entre 2300 y 5000 rpm.

Tracción total optimizada

La mejora de las prestaciones de los nuevos modelos de tracción total viene asociada a un desarrollo ulterior del diferencial delantero. La unidad de embrague y diferencial equipada con una refrigeración por agua dispone de discos de embrague reforzados para mayor resistencia y robustez. El aumento de los pares de ajuste en el embrague mejora su precisión de ajuste y, en consecuencia, el funcionamiento de la propulsión adicional a través del eje delantero. En resumen, el desarrollo ulterior del diferencial delantero con PTM (Porsche Traction Management) logra una mejor tracción en todos los estados de la calzada.

Chasis perfeccionado para una mayor comodidad y seguridad

En los nuevos modelos 911 Targa, el sistema de suspensión variable con regulación electrónica PASM (Porsche Active Suspension Management) forma parte del equipamiento de serie. Adapta las características de suspensión con respecto a la comodidad y el manejo automáticamente a la situación de conducción y dispone de dos campos característicos que se pueden ajustar manualmente: «Normal» y «Sport». El Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) con bloqueo transversal del diferencial trasero regulado electrónicamente con distribución del par completamente variable también forma parte del equipamiento de serie del Targa 4S y está disponible como opción para el Targa 4. Al igual que los demás Porsche 911 de la octava generación, los modelos Targa disponen de serie del Porsche Wet Mode. Unos sensores situados en los pasos de rueda delanteros detectan un grado de humedad

significativo en la calzada. En este caso, se recomienda al conductor, por medio de una señal en el instrumento combinado, que pase manualmente al Wet Mode. De esta manera, la respuesta de la propulsión se adapta para garantizar la máxima estabilidad de conducción.

La adaptación de la dinámica de conducción abarca, en el 911 Targa 4, unos neumáticos con la dimensión 235/40 ZR en llantas de aleación de 19 pulgadas en el eje delantero; en el eje trasero están montadas unas llantas de 20 pulgadas con neumáticos 295/35 ZR. El modelo 4S está equipado de serie con neumáticos de la dimensión 245/35 ZR en llantas de 20 pulgadas en el eje delantero y 305/30 ZR en llantas de 21 pulgadas en el eje trasero. En el Targa 4, el frenado se realiza en ambos ejes con discos de freno de 330 milímetros con pinzas fijas monobloque negras de cuatro émbolos. El Targa 4S frena con mordazas de seis émbolos en el eje delantero y de cuatro émbolos en el eje trasero, en ambos casos de color rojo. En este caso, los discos de freno miden 350 milímetros, tanto delante como detrás. Opcionalmente, se puede pedir el Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Una interpretación moderna del diseño extravagante de Targa

Por fuera, el 911 Targa muestra los elementos de diseño de la generación de modelos 992. En comparación con el modelo anterior, la carrocería destaca por unos pasos de rueda netamente más marcados. Entre los faros LED, el capó con su cavidad grabada incorpora el diseño de las primeras generaciones del 911. En la parte trasera domina el alerón más ancho que se puede desplegar a distintos niveles, y la banda luminosa fina, perfectamente integrada. Con excepción de la parte delantera y trasera, todo el revestimiento exterior está fabricado en aluminio.

El interior corresponde a los modelos 911 Carrera y está marcado por las líneas depuradas y rectas del tablero de instrumentos con el nivel de instrumentos inclinado hacia atrás. Aquí se toman como inspiración los 911 de la década de 1970. Además del cuentarrevoluciones central típico de Porsche, dos esbeltas pantallas de forma libre sin marco amplían la información para el conductor. Debajo de la pantalla central de 10,9 pulgadas del Porsche Communication Management (PCM) se encuentra una unidad de interruptores compacta con cinco botones para el acceso directo a funciones importantes del vehículo. El PCM incluye de serie, entre otros elementos, la navegación en línea basada en enjambres de datos y Connect Plus.

Desde el año 1965, el modelo para una nueva clase de deportivos

El 911 Targa 2.0 de 1965 fue pionero al establecer un nuevo concepto de vehículo. Inicialmente, el Targa se comercializaba todavía como «descapotable de seguridad con jaula antivuelco». Sin embargo, al cabo de poco tiempo, el vehículo con su techo desmontable ya se había consolidado como un concepto independiente y se convirtió en un icono de estilo. Hasta hoy, Porsche sigue uniendo dos mundos con el 911 Targa, combinando las ventajas de la «conducción abierta» en un descapotable con la comodidad en el uso diario y la seguridad de un coupé.

Diseño y carrocería

Un clásico intemporal con una cinemática de techo espectacular

Con su diseño extravagante, el 911 Targa se presenta como el icono de estilo entre los 911. La relación más estrecha le une con el 911 Carrera 4 Cabriolet. La tecnología y la carrocería coinciden en gran parte, salvo en la línea de las ventanillas. La combinación de la parte trasera ancha y del arco Targa con la luna trasera en forma de cúpula presta al último 911 un aspecto achaparrado y marcadamente deportivo. Aunque las dimensiones y la silueta son prácticamente idénticas a las de otros modelos 911, el centro de gravedad visual de los modelos Targa se desplaza hacia el centro, tal como ocurre en los bólidos clásicos de Porsche.

Excelente dinámica de conducción gracias a la amplia distancia entre ruedas y los neumáticos mixtos

El diseño exterior resalta las prestaciones aumentadas del 911 Targa. En comparación con el modelo anterior, la parte delantera de la carrocería es 45 milímetros más ancha. Esto se puede ver claramente por los pasos de rueda más marcados. En el 911 Targa 4, estos se extienden, en el eje delantero, para cubrir unas ruedas de 19 pulgadas; el diámetro de las ruedas traseras es de 20 pulgadas. El 911 Targa 4S está equipado de serie con llantas de 20 pulgadas delante y de 21 pulgadas detrás. Entre los faros LED está insertado armoniosamente el capó con una cavidad marcada, un homenaje al diseño de las primeras generaciones de 911. En la parte trasera dominan el alerón más ancho que se puede desplegar a distintos niveles y la banda luminosa fina y continua. Con excepción de la parte delantera y trasera, todo el revestimiento exterior está fabricado en aluminio.

Aerodinámica activa con reglaje Targa

La aerodinámica activa perfeccionada de la nueva generación de 911 también se aplica en el 911 Targa. Para este fin, se ha modificado la estrategia de regulación de los elementos activos, es decir, el alerón trasero y las chapaletas de aire de refrigeración, en función de la velocidad de marcha y del programa de conducción. El 911 regula su aerodinámica entre el modo Eco de eficiencia optimizada y la configuración Performance, óptima desde el punto de vista de la dinámica de conducción.

Diseño combinado con ergonomía: el interior del 911

El interior corresponde a los modelos 911 Carrera y está marcado por las líneas depuradas y rectas del tablero de instrumentos con el nivel de instrumentos inclinado hacia atrás. Aquí se toman como inspiración los 911 de la década de 1970. Además del cuentarrevoluciones central típico de Porsche, dos esbeltas pantallas de forma libre sin marco amplían la información para el conductor. Debajo de la pantalla central de 10,9 pulgadas del Porsche Communication Management (PCM) se encuentra una unidad de interruptores compacta con cinco botones para el acceso directo a funciones importantes del vehículo. El PCM incluye de serie, entre otros elementos, la navegación en línea basada en enjambres de datos y Connect Plus.

Construcción de techo optimizada

El sistema de techo ha sido sometido a un desarrollo ulterior y está formado, al igual que en el modelo anterior, por dos elementos móviles: por una parte, la capota de tela y, por otra parte, la luna trasera de vidrio. Dos amplios elementos de magnesio integrados aseguran el tensado óptimo de la capota de tela y actúan como aislamiento acústico y térmico. La luna trasera calefactable está fabricada de cristal de seguridad compuesto con un peso optimizado.

Los actuadores eléctricos de mayor potencia permiten abrir y cerrar el techo de manera totalmente automática en 19 segundos. Al pulsar el botón para abrir, se eleva la luna trasera de vidrio que está conectada con la tapa de la caja de la capota. A continuación, se bascula y se desplaza hacia atrás. Al mismo tiempo se abren dos tapas en el arco Targa, liberando la cinemática de la capota de tela. El elemento de capota se desbloquea. Durante la apertura, se pliega en forma de Z hacia atrás y se coloca detrás de los asientos traseros. Un panel transversal integra el elemento de capota. Seguidamente se vuelven a cerrar las tapas en el arco y la luna trasera. Con el techo abierto se puede desplegar manualmente un derivabrisas integrado en el marco. Este reduce considerablemente las corrientes de aire en el interior si lo desea el conductor y despliega su efecto máximo entre 50 km/h y 145 km/h.

Para evitar daños, el asistente de aparcamiento de serie vigila la zona detrás del vehículo durante la apertura o el cierre del techo. Durante esta operación, la luna trasera bascula, sobrepasando la parte trasera del vehículo. Si el sistema detecta un obstáculo en un perímetro de unos 50 centímetros

detrás del vehículo, por ejemplo una pared u otro vehículo, cancela el proceso, evitando así una colisión. En este caso, se activa adicionalmente la cámara de marcha atrás y se muestra un mensaje en el instrumento combinado.

Motor y propulsión

Mayor potencia con eficientes motores bóxer de seis cilindros

El corazón del 911 Targa es el nuevo motor bóxer de seis cilindros con sobrealimentación biturbo, que también se utiliza en los modelos 911 Carrera. Los dos niveles de potencia de 283 kW (385 CV) en el 911 Targa 4 y de 331 kW (450 CV) en el 911 Targa 4S quedan determinados principalmente por el tamaño de los dos turbocompresores simétricos y por la presión de sobrealimentación. En el recorrido posterior del sistema de aspiración, el aire comprimido atraviesa los dos refrigeradores de aire de sobrealimentación reposicionados. En comparación con los modelos anteriores han intercambiado la posición con el filtro de aire. Los refrigeradores de aire de sobrealimentación se encuentran ahora directamente encima del motor, en posición centrada debajo de la parrilla de la tapa trasera. Anteriormente estaban posicionados lateralmente en los guardabarros traseros. En la generación de motores actual también se emplea el innovador control de válvulas variable VarioCam Plus que controla el cambio de gas por primera vez con árboles de levas de admisión asimétricos. En la posición de carga parcial, las dos válvulas contiguas de un cilindro se abren con una carrera distinta. Debido a las diferencias de la sección y la duración de apertura, el aire de proceso entrante adquiere un efecto rotatorio definido en la cámara de combustión. Este movimiento de sobrealimentación mejora la preparación de la mezcla y la combustión, reduciendo el consumo y las emisiones.

Sonido emotivo, dentro y fuera

Los nuevos modelos 911 Targa ofrecen, también en la octava generación, una experiencia acústica atractiva y típica del 911. Para este fin, el sistema de escape de flujo cuádruple dispone ahora de unas chapaletas de gases de escape gestionadas por campo característico y regulables de forma totalmente variable. Opcionalmente está disponible un sistema de escape deportivo con una contrapresión de gases de escape reducida. Mientras el sistema de serie del 911 Targa 4 muestra dos embellecedores de salida de escape individuales (el del 911 Targa 4S posee dos salidas de escape dobles), el sistema de escape deportivo se distingue por dos extremos ovalados.

Nueva caja de cambios de doble embrague de ocho velocidades

El 911 Targa 4 y el 911 Targa 4S están equipados, por primera vez, con la caja de cambios de doble embrague (PDK) de ocho velocidades. La nueva PDK ofrece múltiples mejoras frente a la caja de cambio de siete velocidades utilizada en los modelos anteriores. El conductor lo percibe inmediatamente por la combinación de comodidad, prestaciones y eficiencia. Todos los niveles de conducción disponen de una nueva relación de transmisión: la primera velocidad es más corta y la octava, más larga que la séptima que era, anteriormente, la marcha más alta. Además, la relación de los ejes más larga reduce adicionalmente el número de revoluciones en las velocidades superiores. Los resultados son un desarrollo armonioso de la transmisión y un potencial adicional para la reducción del consumo de combustible. La velocidad máxima se alcanza, como hasta ahora, en la sexta marcha.

Para puristas: cambio de siete marchas con paquete Sport Chrono sin suplemento de precio

Para el 911 Targa 4S se dispone, en exclusiva, del nuevo cambio de marchas manual de siete velocidades que se puede pedir junto con el paquete Sport Chrono. En esta combinación, el bloqueo transversal del diferencial trasero regulado electrónicamente (PTV Plus), que se emplea junto con el cambio PDK, se sustituye por el bloqueo transversal mecánico del eje trasero (PTV). Este diseño global resulta particularmente atractivo para conductores ambiciosos desde el punto de vista deportivo que consideran que el cambio manual de marchas aumenta el placer de conducir. El paquete Sport Chrono contiene el conmutador de modo con el botón Sport-Response (en combinación con el cambio PDK), así como el modo PSM-Sport, soportes de motor dinámicos, el cronómetro y la aplicación Porsche Track Precision.

Tracción delantera con rendimiento optimizado

La mejora de las prestaciones de los nuevos modelos de tracción total viene asociada a un desarrollo ulterior del diferencial delantero. La unidad de embrague y diferencial equipada con una refrigeración por agua dispone de discos de embrague reforzados para mayor resistencia y robustez. El aumento de los pares de ajuste en el embrague mejora su precisión de ajuste y, en consecuencia, el funcio-

namiento de la propulsión adicional a través del eje delantero. En resumen, el desarrollo ulterior del diferencial delantero con PTM (Porsche Traction Management) logra una mejor tracción en todos los estados de la calzada.

Chasis de máximo nivel con sistemas de regulación activos y neumáticos mixtos

El chasis de los nuevos modelos 911 Targa está equipado de serie con el sistema de suspensión variable con regulación electrónica PASM (Porsche Active Suspension Management). Adapta las características de suspensión con respecto a la comodidad y el manejo automáticamente a la situación de conducción y dispone de dos campos característicos que se pueden ajustar manualmente: «Normal» y «Sport». Para el 911 Targa 4 se puede pedir, con suplemento de precio, un bloqueo de diferencial completamente variable con control electrónico para el eje trasero, incluyendo el Porsche Torque Vectoring (PTV) que forma parte del equipamiento de serie del 911 Targa 4S con PDK.

Al igual que los demás Porsche 911 de la octava generación, los modelos de tracción total disponen de serie de neumáticos mixtos y del Porsche Wet Mode. Las dimensiones diferentes de las ruedas delanteras y traseras permiten al eje trasero establecer una conducción lateral superior y mejorar adicionalmente la tracción. La adaptación de la dinámica de conducción abarca, en el 911 Targa 4, unos neumáticos con la dimensión 235/40 ZR en llantas de aleación de 19 pulgadas en el eje delantero; en el eje trasero están montadas unas llantas de 20 pulgadas con neumáticos 295/35 ZR. El modelo 4S está equipado de serie con neumáticos de la dimensión 245/35 ZR en llantas de 20 pulgadas en el eje delantero y 305/30 ZR en llantas de 21 pulgadas en el eje trasero. Los neumáticos mixtos repercuten considerablemente en el equilibrio del vehículo. Permiten controlar mejor el comportamiento de conducción.

Con la ayuda de unos sensores posicionados en los pasos de rueda delanteros, la función Wet Mode detecta automáticamente si la calzada está mojada. En este caso, se recomienda al conductor, por medio de una señal en el puesto de conducción, que pase manualmente al Wet Mode. Cuando el conductor activa el Wet Mode, se adaptan, entre otros, el Porsche Stability Management (PSM), el Porsche Traction Management (PTM) y la respuesta de la propulsión, de manera que se garantiza el máximo de estabilidad.

En el Targa 4, el frenado se realiza en ambos ejes con discos de freno de 330 milímetros con pinzas fijas monobloque negras de cuatro émbolos. El Targa 4S frena con mordazas de seis émbolos en el eje delantero y de cuatro émbolos en el eje trasero, en ambos casos de color rojo. En este caso, los discos de freno miden 350 milímetros, tanto delante como detrás. Opcionalmente, se puede pedir el Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Opciones: Dirección del eje trasero y estabilización de balanceo

Para aumentar aún más la agilidad y la aptitud para el uso diario se ofrece la opción de una dirección del eje trasero para el Targa 4S. En función de la velocidad, el sistema gira las ruedas traseras hasta dos grados en el sentido opuesto o en el mismo sentido del ángulo de dirección en el eje delantero. De esta forma, el 911 se conduce de forma más ágil en curvas, tiene una mayor estabilidad a altas velocidades y en el cambio de carril y adquiere una mayor maniobrabilidad en el tráfico urbano a través de la reducción del radio de viraje. En combinación con la dirección del eje trasero opcional también está disponible, como opción, el Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Con la ayuda de unos estabilizadores activos, este sistema compensa, prácticamente por completo, el tambaleo de la carrocería en curvas.

Sistemas de asistencia y digitalización

Amplio equipamiento de serie con innovaciones

El nuevo 911 ofrece de serie una combinación de sistemas de asistencia que hacen más cómoda y segura la conducción, sobre todo en el tráfico diario. El asistente de aparcamiento de serie con sensores de distancia en la parte delantera y trasera, así como una cámara de marcha atrás, apoya al conductor con advertencias visuales y acústicas. El asistente de advertencia y de frenado basado sobre cámaras reduce considerablemente el peligro de colisión con vehículos, peatones y ciclistas. En un primer nivel, el sistema advierte al conductor de manera visual y acústica. En el segundo nivel, se produce una sacudida de freno si existe un mayor peligro. Un frenado iniciado entonces por el conductor es reforzado, en su caso, hasta el frenado a fondo. Si el conductor no reacciona, se inicia un frenado de emergencia automático con el fin de mitigar las consecuencias de una colisión.

Una primicia en el 911: Porsche InnoDrive y Smartlift

Con los nuevos modelos 911 Targa 4 se incorpora Porsche InnoDrive en la lista de las opciones del 911. Porsche InnoDrive amplía el volumen de funciones del control de crucero adaptativo con una regulación predictiva de la velocidad de hasta tres kilómetros. Basándose en los datos de navegación de alta precisión, se calculan los valores óptimos de aceleración y frenado y se activan mediante el motor y la PDK de ocho velocidades, así como el sistema de frenos. Para este fin, este copiloto electrónico tiene en cuenta las curvas, las pendientes, las rotondas así como las situaciones de parada y de preferencia de paso. Además, el sistema detecta también giros y salidas basándose en el guiado al destino o a través de la fijación del intermitente. Si lo desea, las velocidades permitidas también se tienen en cuenta automáticamente. El conductor tiene en todo momento la posibilidad de establecer individualmente la velocidad máxima. La situación actual del tráfico se registra a través de un sistema de sensores por radar y vídeo, y la regulación se adapta adecuadamente. Al igual que en la regulación de distancia clásica, el sistema de sensores por radar y vídeo registra, además, la distancia hasta los vehículos que circulan delante y la adapta permanentemente.

En el 911, el Porsche InnoDrive también se combina con la orientación de carril activa. Este sistema apoya al conductor en carreteras y autopistas bien desarrolladas, proporcionando una intervención en la dirección orientada a la comodidad para mantener el vehículo en medio del carril. Se puede utilizar en un rango de velocidad entre 0 y 210 km/h. La orientación de carril activa también recurre al sensor de radar y a la cámara delantera. A través del enlace del guiado longitudinal y transversal, el 911 con Porsche InnoDrive y orientación activa de carril no solo ofrece en todo momento una distancia correcta y segura con el vehículo de delante, sino que también es capaz de dejar que el vehículo actúe de forma independiente bajo la supervisión del conductor en un atasco. Porsche es el primer fabricante que ofrece un sistema de asistencia en un coche deportivo. En los mercados donde no esté disponible Porsche InnoDrive, se ofrece la orientación activa de carril en combinación con el control de crucero adaptativo.

La nueva función opcional Smartlift permite elevar automáticamente la parte delantera del vehículo en zonas por las cuales se circula con regularidad. Con el sistema electrohidráulico en el eje delantero, la distancia al suelo en el carenado frontal puede aumentarse en unos 40 milímetros. Al pulsar un botón, el sistema almacena las coordenadas GPS de la posición actual. Si el conductor se acerca a ese lugar desde la misma dirección, la parte delantera del vehículo se eleva automáticamente.

Paquete de cuero 930 al estilo del primer 911 Turbo

El paquete de cuero 930, disponible como opción, es una reminiscencia del primer Porsche 911 Turbo (tipo 930) y se ofrece ahora también para los nuevos modelos 911 Targa. Diseñado por la Porsche Exclusive Manufaktur en colaboración con expertos en diseño del Centro de desarrollo de Weissach, el interior bicolor representa el estilo de vida elegante del 911 Targa. El paquete de cuero destaca por la combinación armoniosa de colores, materiales y acabados individuales. El volumen de equipamiento comprende, entre otros, bandas centrales respunteadas en los asientos delanteros y traseros, así como paneles de puerta respunteados, además de otros equipamientos amplios de cuero. El interior bicolor está disponible en rojo burdeos/tiza, negro/gris pizarra, gris pizarra/verde Islandia, así como azul grafito/beige Mojave. La nueva distribución de colores resalta los 2+2 asientos individuales. Las numerosas costuras decorativas, al igual que la costura cruzada en el volante, están ejecutadas en el respectivo color de contraste y crean un concepto global innovador y armonioso. Otros detalles lujosos

son el grabado Porsche Exclusive Manufaktur en la tapa del compartimento de la consola central, el escudo Porsche grabado en los reposacabezas, así como las molduras de las salidas de los cinturones ejecutadas en Race-Tex en los coupés.

Sistemas de sonido para todas las exigencias

Además del Sound Package Plus instalado de serie, se siguen ofreciendo para los modelos 911 Targa sistemas de sonido de BOSE® y Burmester®. El BOSE® Surround Sound-System opcional con dos altavoces y una potencia total de 570 vatios ofrece un sonido extraordinariamente equilibrado y fiel al original. El sistema de gama máxima sigue siendo el Burmester® High-End Surround Sound-System, igualmente con doce altavoces y una potencia total de 855 vatios.

Aplicaciones y servicios de Connect Plus

El nuevo 911 está interconectado al 100 %. Las múltiples posibilidades forman parte de Porsche Connect Plus, que está incluido en el equipamiento de serie. Ahora, el conductor puede acceder a través del Porsche Communication Management (PCM) a Amazon Music, funciones de Smart Home del proveedor Nest y Radio Plus, una combinación inteligente de recepción convencional y radio online. Gracias a la nueva tarjeta SIM integrada, compatible con LTE, el nuevo 911 está siempre online. Esta función también está incluida en el equipamiento de serie. También de serie: la aplicación Porsche Connect con guía de utilización simplificada para las funciones centrales de Connect.

El concepto Targa reinterpreta la sensación de conducción de Porsche

La historia del Porsche Targa

En septiembre de 1965, Porsche presenta el 911 Targa en el Salón Internacional del Automóvil de Fráncfort. Este vehículo no es un descapotable ni un coupé, tampoco un techo rígido ni un sedán, sino algo completamente nuevo: el primer convertible de seguridad del mundo con barra de seguridad o antivuelco fija. Una capota replegable extraíble y una luneta trasera de plástico abatible permiten disfrutar de la conducción al aire libre con un grado de versatilidad hasta ese momento inédito en los automóviles descapotados: completamente cerrado, totalmente abierto o bien con solo el elemento central del techo extraído o con la luneta trasera abatida. El concepto Targa constituye el pistoletazo de salida para una nueva sensación de conducción de Porsche, y desde este momento acompañará no solo a todas las generaciones del 911, sino más adelante también a otros modelos como el 914 o el Carrera GT.

El nombre procede de la Targa Florio

Con el nuevo concepto, Porsche reacciona al endurecimiento de los requisitos de seguridad en el mercado estadounidense y se enfrenta a las voces que abogan por la prohibición total de los descapotables en Estados Unidos. En la búsqueda de una designación de modelo, se dirige la mirada a circuitos de carreras que hayan reportado grandes triunfos a Porsche, así que rápidamente se contempla como posibilidad la «Targa Florio», la carrera de ruta en Sicilia en la que Porsche viene celebrando grandes éxitos desde mediados de los años 50. Se baraja brevemente el nombre «911 Flori», hasta que el director de ventas nacional Harald Wagner pone fin a la búsqueda del nombre, de forma más bien improvisada, con la pregunta: «¿Por qué no lo llamamos simplemente “Targa”?». Según la leyenda, son los redactores del prospecto de venta quienes caen en la cuenta de que, además, el vocablo italiano también significa «escudo». En agosto de 1965, Porsche solicita la patente para el concepto Targa, y desde el otoño de 1966 el Targa se suma al coupé en los modelos 911, 911 S y 912 y goza de una entusiasta acogida. A partir del final del verano de 1967, los modelos Targa también pueden encargarse opcionalmente con una luneta trasera calefactable de vidrio de seguridad montada de forma

fija, en lugar de la luneta trasera de plástico abatible. Una solución que se convierte en equipamiento de serie ya al año siguiente, y que acompaña al Targa de forma prácticamente inalterada hasta el año 1993.

Diversidad Targa en los modelos de la serie G

También en la segunda generación del 911, los modelos de la serie G producidos a partir del final del verano de 1973, el Targa continúa siendo un elemento integral de la gama. Por primera vez se ha modificado permanentemente la carrocería del 911, que ahora incorpora nuevos parachoques en forma de caja con fuelles laterales negros, en consonancia con una nueva legislación estadounidense. Son capaces de absorber impactos a una velocidad de hasta 8 km/h sin causar daños a la carrocería. No cambia nada en el concepto técnico del techo Targa, pero sí en su apariencia estética, ya que el arco Targa previamente acabado en longevo acero inoxidable cepillado está disponible ahora también en negro. También cuando, en enero de 1983, con el 911 SC Cabriolet vuelve por primera vez a la gama un Porsche completamente descapotable, el Targa se mantiene como un referente incluso más allá del final del periodo de producción de la serie G en el año 1989.

El tipo 964 consta de piezas nuevas en un 85 por ciento, pero el Targa conserva su carácter clásico

Ya en otoño de 1988, Porsche presenta el 911 Carrera 4 del tipo 964, el primer 911 con tracción integral y, con él, la tercera generación del icono automovilístico deportivo de Zuffenhausen. Porsche mantiene la forma clásica de la carrocería del 911, pero alrededor del 85 por ciento de las piezas que esta alberga son nuevas. Ya al año siguiente, con el 911 Carrera 2, no solo está disponible una variante con la clásica tracción trasera, sino que la gama incluye ahora las tres variantes de carrocería: coupé, descapotable y Targa. El 911 Carrera 2 Targa producido hasta 1993 y el 911 Carrera 4 Targa continúan incorporando el clásico arco Targa y el elemento central extraíble del techo. En el marco de las tres primeras generaciones del 911 se fabrican 87.663 modelos Targa.

La renuncia al arco Targa: techo de vidrio en el 911 Targa del tipo 993

Con el lanzamiento de la cuarta generación del 911 del tipo 993 en otoño de 1993 se suma un nuevo diseño de carrocería y, a partir de noviembre de 1995, también un nuevo concepto de Targa. Por primera vez en el 911, los guardabarros delanteros son más anchos y discurren a una altura considerablemente menor. También los guardabarros traseros están ensanchados y se extienden hacia la zaga de forma más rectilínea. Además de incorporar un motor y un tren de rodaje completamente perfeccionados, la generación 993 implementa el concepto Targa de forma totalmente nueva y prescindiendo del arco Targa. Dentro de una estructura de seguridad que ahora discurre longitudinalmente se encuentra un techo de vidrio de aislamiento térmico tintado que abarca desde el marco del parabrisas hasta la zaga. Dividido en segmentos accionados eléctricamente, se abre sin escalonamiento pulsando un botón y se retrae tras la luneta trasera como un techo corredizo extraancho. Las principales ventajas de la nueva solución son la reducción de los ruidos del viento en estado cerrado y la entrada de abundante luz solar en el interior. Otro rasgo distintivo de este Targa lo constituyen las ventanillas traseras puntiagudas. El nuevo concepto Targa de la serie 993 combina por primera vez el placer de la conducción descapotada con el 911, sin alterar la línea del techo clásica del coupé.

911 Targa del tipo 996: el Targa incorpora un capó trasero

Con el 911 Carrera del tipo 996, Porsche presentó en 1997 la quinta generación del 911, completamente rediseñada y dotada por primera vez de motores bóxer de seis cilindros refrigerados por agua. A partir de diciembre de 2001, además del coupé y el descapotable está disponible también el Targa. Al igual que su predecesor, el 911 Targa incorpora un techo de vidrio accionado eléctricamente, ahora con una superficie de más de 1,5 metros cuadrados. Nunca antes un Porsche 911 había presumido de tanta superficie acristalada. Además, el nuevo Targa es el primer 911 que ofrece una luneta trasera abatible. Esto permite acceder cómodamente al maletero trasero con una capacidad de hasta 230 litros, para poder cargar maletas, bolsas u otros bultos de equipaje.

911 Targa 4/4S del tipo 997: vidrio más ligero y por primera vez dos variantes

En septiembre de 2006 le sigue el 911 Targa de sexta generación, el denominado tipo 997. En esencia, adopta de su antecesor el diseño del techo Targa con un práctico capó trasero adicional. Sin embargo, el uso de vidrio especial permite reducir el peso en 1,9 kilogramos, y como elemento estético destacado luce dos listones de aluminio pulidos a alto brillo. Además, el 911 Targa está disponible ahora en las dos variantes con tracción integral: como 911 Targa 4 y 911 Targa 4S.

911 Targa del tipo 991: el retorno al legendario arco Targa

En septiembre de 2011, Porsche presenta la séptima y completamente rediseñada generación del 911. A las variantes de carrocería coupé y descapotable les sucede en enero de 2014 el 911 Targa, que con su innovador techo Targa se escenifica como clásico moderno. Por primera vez se consigue fusionar la idea clásica del Targa con el confort de techo más avanzado. Al igual que el legendario Targa original, el nuevo modelo incorpora el característico arco ancho en lugar de los montantes B, un elemento de techo móvil sobre los asientos delanteros y una luneta trasera perimetral sin montante C. No obstante, a diferencia de lo que ocurre en los clásicos, en el nuevo Targa el segmento del techo se abre y se cierra pulsando un botón. En este proceso, el sistema de techo totalmente automático oculta de forma espectacular el elemento de capota tras el conjunto de asientos traseros. Así pues, el nuevo 911 Targa se presenta como una reedición altamente innovadora del clásico de 1965.

Lista de 911 Targa generaciones 1967-2019

(Todos los números de producción del 911 incluyen el Targa)

Generación	Momento de construcción	Todos los 911	911 Targa
911 original	09.1966-07.1973	76.092	25.429
«Serie G»	09.1973-07.1989	196.397	57.371
964	10.1989-07.1993	63.762	4.863
993	11.1995-04.1998	68.881	4.585
996	12.2001-03.2005	175.262	5.142
997	12.2005-05.2012	213.004	8.459
991	01.2014-12.2019	233.354	19.373