



PORSCHE



La nuova 911 Targa 4 e 911 Targa 4S

Cartella stampa

Contenido

Highlight

911 Targa 4 e 911 Targa 4S **4**

Versione breve

Elegante, stravagante, unica: la nuova 911 Targa **6**

Design e carrozzeria

Un classico senza tempo con una spettacolare cinematica del tetto **10**

Motore e trasmissione

Maggiore potenza con gli efficienti motori boxer sei cilindri **13**

Sistemi di assistenza e digitalizzazione

Ricco equipaggiamento di serie con innovazioni **17**

Il concetto Targa reinterpreta la sensazione di guida Porsche

La storia della Porsche Targa **20**

Consumo di carburante ed emissioni

911 Targa 4: consumo urbano 12,8 l/100 km, extraurbano 8,0 l/100 km, combinato 9,8 l/100 km; emissioni di CO₂ combinate 223 g/km

911 Targa 4S: consumo urbano 15,0 – 13,3 l/100 km, extraurbano 8,0 – 7,6 l/100 km, combinato 10,3 – 9,9 l/100 km; emissioni di CO₂ combinate 235 – 227 g/km

Tutti i dati si riferiscono al modello europeo.

I valori di consumo ed emissioni di CO₂ sono stati determinati secondo la nuova procedura di test dei consumi e dei gas di scarico WLTP. Al momento devono essere ancora indicati i valori conformi al Nuovo Ciclo di Guida Europeo (NEDC) su cui si basano. Questi valori non sono equiparabili ai valori rilevati con la procedura NEDC utilizzata finora. Ulteriori informazioni ufficiali sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO₂ specifiche per nuove vetture sono disponibili nella "Guida ai consumi di carburante, alle emissioni di CO₂ e al consumo di corrente di nuove vetture", disponibile gratuitamente presso tutti i punti vendita e presso DAT.

Highlight

911 Targa 4 e 911 Targa 4S

L'icona di stile tra le 911.

I nuovi modelli 911 Targa colmano il divario tra la 911 Carrera 4 Coupé e la 911 Carrera 4 Cabriolet. In questo modo i vantaggi di un modo di viaggiare "con il vento tra i capelli" tipico di una cabriolet si combinano con la sicurezza di una coupé a trazione integrale.

Efficiente motore boxer con sovralimentazione biturbo.

Il motore boxer sovralimentato sei cilindri da tre litri dell'ottava generazione della 911 assicura prestazioni migliori in entrambi i livelli di potenza. Il propulsore della 911 Targa 4 eroga 283 kW (385 CV), pari a 11 kW (15 CV) in più rispetto al modello precedente. Nella 911 Targa 4S con una potenza di 331 kW (450 CV), sono invece 22 i kW (30 CV) in più rispetto alla generazione precedente.

Trazione integrale ottimizzata.

Le migliori prestazioni vanno di pari passo con l'evoluzione della trasmissione anteriore. Con il Porsche Traction Management (PTM), quest'ultima assicura una trazione ancora migliore con ogni condizione del manto stradale.

Telaio sportivo.

Il nuovo sistema di sospensioni variabile a regolazione elettronica PASM e la Porsche Wet Mode sono di serie e assicurano una guida sportiva e sicura. La Targa 4S vanta inoltre il PTV Plus, disponibile a richiesta anche per la Targa 4.

Cambio manuale senza costi aggiuntivi per la 911 Targa 4S.

Il cambio manuale a sette marce opzionale con pacchetto Sport Chrono di serie assicura un'esperienza di guida purista ed è offerto in esclusiva per la 911 Targa 4S.

Design stravagante.

Una caratteristica tipica è l'innovativo sistema tetto completamente automatico. Come nella leggendaria prima Targa del 1965, è composto dall'ampio arco, da una parte mobile sopra i sedili anteriori e da un lunotto panoramico.

Equipaggiamento innovativo.

A scelta, il Porsche InnoDrive con tempostat di regolazione della distanza, offerto per la prima volta, garantisce un livello ancora più alto di sicurezza sulla strada. Con la funzione Smartlift perfezionata è inoltre possibile programmare comodamente l'aumento dell'altezza da terra per venire incontro alle esigenze della vita quotidiana.

Versione breve

Elegante, stravagante, unica: la nuova 911 Targa

Porsche completa il trio classico delle sue sportive. Con i modelli a trazione integrale 911 Targa 4 e 911 Targa 4S, debutta la terza variante di carrozzeria della nuova generazione della 911, dopo la coupé e la cabriolet. La caratteristica tipica continua a essere l'innovativo sistema tetto completamente automatico. Come nella leggendaria prima Targa del 1965, è composto dal caratteristico ampio arco, da una parte mobile sopra i sedili anteriori e dal lunotto panoramico. Può essere aperto o chiuso in tutta comodità in 19 secondi.

Il motore boxer sei cilindri da tre litri di cilindrata con sovralimentazione biturbo sottolinea il carattere grintoso della vettura. La 911 Targa 4 eroga ora una potenza di 283 kW (385 CV) e, con il pacchetto Sport Chrono opzionale, passa da 0 a 100 km/h in 4,2 secondi, quindi un decimo di secondo in meno rispetto al modello precedente. Il propulsore della 911 Targa 4S sviluppa una potenza nominale di 331 kW (450 CV) e, alle medesime condizioni, tocca quota 100 km/h in 3,6 secondi, pari a quattro decimi di secondo in meno rispetto alla generazione precedente. La velocità massima della 911 Targa 4 si attesta su 289 km/h (+ 2 km/h), mentre quella della 4S arriva a 304 km/h (+ 3 km/h).

In entrambe le sportive, il cambio a doppia frizione (PDK) a otto rapporti e la trazione integrale intelligente Porsche Traction Management (PTM) di serie assicurano emozioni forti e un piacere di guida sportivo. In alternativa, la 911 Targa 4S può essere dotata del nuovo cambio manuale a sette marce con pacchetto Sport Chrono. Nuove tecnologie arricchiscono ulteriormente l'offerta per i due modelli della 911. Per la prima volta è disponibile il Porsche InnoDrive con tempostat di regolazione della distanza. Con la funzione Smartlift perfezionata è possibile programmare l'aumento dell'altezza da terra per venire incontro alle esigenze della vita quotidiana. Le opzioni vengono completate dal ricco equipaggiamento di Porsche Tequipment e dalle nuove soluzioni di personalizzazione di Porsche Exclusive Manufaktur.

Efficiente motore boxer con sovralimentazione biturbo

Come i modelli 911 Carrera, le due varianti della 911 Targa possono contare sull'aumento di potenza dei motori boxer sovralimentati sei cilindri da tre litri, che va a tutto vantaggio sia delle prestazioni, sia della praticità nell'uso quotidiano. Il propulsore della 911 Targa 4 eroga 283 kW (385 CV) a 6.500 giri/min, pari a 11 kW (15 CV) in più rispetto alla generazione precedente. La coppia massima di 450 Nm è disponibile in un ampio intervallo di regime compreso tra 1.950 e 5.000 giri/min. La 911 Targa 4S da 331 kW (450 CV) sviluppa 22 kW (30 CV) in più rispetto al modello precedente, mentre la coppia massima di 530 Nm (+ 30 Nm) viene raggiunta tra 2.300 e 5.000 giri/min.

Quattro ruote motrici ottimizzate per una migliore trazione

Le migliori prestazioni dei nuovi modelli a trazione integrale vanno di pari passo con l'evoluzione della trasmissione anteriore. Il gruppo raffreddato ad acqua composto da frizione e differenziale dispone di lamelle frizione rinforzate per una maggiore sollecitabilità e robustezza. Un aumento della coppia di attuazione sulla frizione migliora la sua precisione di posizionamento e quindi il funzionamento della trasmissione aggiuntiva sull'asse anteriore. Nel complesso, la trasmissione anteriore così aggiornata insieme al PTM (Porsche Traction Management) offre un miglioramento della trazione con ogni condizione del manto stradale.

Telaio di nuova concezione per un livello maggiore di comfort e sicurezza

I nuovi modelli 911 Targa vantano di serie il sistema di sospensioni variabile a regolazione elettronica PASM (Porsche Active Suspension Management). Il sistema adegua in automatico le caratteristiche degli ammortizzatori alla situazione di marcia in relazione a comfort di marcia e agilità e dispone inoltre di due mappature regolabili manualmente ("Normal" e "Sport"). Il Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), che comprende il differenziale posteriore autobloccante a regolazione elettronica con ripartizione variabile della coppia, è anch'esso di serie nella Targa 4S ed è disponibile a richiesta pure per la Targa 4. Come le altre Porsche 911 di ottava generazione, anche i modelli Targa vantano di serie la Porsche Wet Mode. I sensori nei passaruota anteriori riconoscono se il fondo stradale è significativamente bagnato. In questo caso, il conducente viene invitato tramite un segnale a passare manualmente alla Wet Mode. La risposta viene così adeguata in modo da assicurare la massima stabilità.

Per la 911 Targa 4, la configurazione della dinamica di guida comprende pneumatici 235/40 ZR su cerchi in lega leggera da 19 pollici all'asse anteriore e pneumatici 295/35 ZR su cerchi da 20 pollici all'asse posteriore. Il modello 4S monta di serie pneumatici 245/35 ZR su cerchi da 20 pollici all'anteriore e pneumatici 305/30 ZR su cerchi da 21 pollici al posteriore. Nella Targa 4, la decelerazione è assicurata da dischi dei freni da 330 millimetri su entrambi gli assi con pinze fisse monoblocco a quattro pistoncini nere. La Targa 4S monta invece pinze a sei pistoncini all'asse anteriore e a quattro pistoncini all'asse posteriore, entrambe in rosso. In questo caso, i dischi dei freni misurano 350 millimetri sia all'anteriore, sia al posteriore. Si può anche optare per il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) opzionale.

Lo stravagante design Targa rivisto in chiave moderna

All'esterno, la 911 Targa è impreziosita dalle caratteristiche di design della generazione di modelli 992. All'anteriore, la carrozzeria si contraddistingue per l'uso di passaruota notevolmente più pronunciati rispetto al modello precedente. Tra i fari a LED, un cofano con bassorilievo stampigliato richiama il design delle prime generazioni della 911. La parte posteriore è dominata dallo spoiler a fuoriuscita variabile più largo e dalla sottile fascia luminosa integrata senza soluzione di continuità. Tranne la parte anteriore e quella posteriore, tutta la carrozzeria è ora di alluminio.

Gli interni corrispondono a quelli dei modelli 911 Carrera e sono caratterizzati dalle accentuate linee rettilinee del cruscotto con il piano strumenti incassato. Qui le 911 si rifanno ai modelli degli anni '70. Accanto al tipico contagiri Porsche posizionato al centro, due sottili display free-form senza cornice ampliano la visualizzazione delle informazioni per il conducente. Al di sotto del Center Screen da 10,9 pollici del Porsche Communication Management (PCM) è situato un compatto gruppo di interruttori con cinque tasti per accedere direttamente a importanti funzioni dell'auto. Tra l'altro, il PCM include di serie una navigazione online basata su dati "swarm" e il Connect Plus.

Dal 1965 il modello di riferimento di una nuova categoria di sportive

La 911 Targa 2.0 del 1965 ha aperto la strada per un nuovo concetto di vettura. All'inizio, la Targa è stata commercializzata come "cabriolet sicura con rollbar". Ma presto la vettura con tetto rimovibile si è affermata come modello indipendente diventando una vera icona di stile. Con la 911 Targa, Porsche unisce due mondi finora distinti combinando i vantaggi di un modo di viaggiare "con il vento tra i capelli" tipico di una cabriolet con la sicurezza di una coupé.

Design e carrozzeria

Un classico senza tempo con una spettacolare cinematica del tetto

Con il suo design stravagante, la 911 Targa è una vera e propria icona di stile tra le 911. È legata alla 911 Carrera 4 Cabriolet da uno stretto rapporto di parentela. Tecnologia e carrozzeria vanno di pari passo fino alla linea dei finestrini. Il connubio del posteriore largo e dell'arco Targa con il lunotto a cupola è più discreto e regala un carattere spiccatamente sportivo alla nuova generazione della 911. Benché le misure e la silhouette siano praticamente identiche a quelle degli altri modelli 911 Carrera, il baricentro visivo dei modelli Targa si sposta verso il centro come nelle classiche auto da corsa Porsche.

Eccellente dinamica di guida grazie alla carreggiata larga e agli pneumatici misti

Il design degli esterni sottolinea l'aumento di prestazioni della 911 Targa. Nella parte anteriore, la carrozzeria è più larga di 45 millimetri rispetto al modello precedente. Questa caratteristica è chiaramente riconoscibile dai passaruota più pronunciati. Nella 911 Targa 4, questi ultimi ospitano cerchi da 19 pollici all'asse anteriore, mentre il diametro dei cerchi posteriori è di 20 pollici. La 911 Targa 4S monta di serie cerchi da 20 pollici all'anteriore e da 21 pollici al posteriore. Tra i fari a LED trova posto un cofano con bassorilievo stampigliato, un omaggio al design della prima generazione della 911. La parte posteriore è dominata dallo spoiler a fuoriuscita variabile più largo e dalla sottile fascia luminosa priva di interruzioni. Tranne la parte anteriore e quella posteriore, tutta la carrozzeria è ora di alluminio.

Aerodinamica attiva con configurazione tipicamente Targa

L'aerodinamica attiva perfezionata della nuova generazione della 911 fa il suo ingresso anche nella 911 Targa. A tale scopo, è stata modificata la strategia di regolazione degli elementi attivi di spoiler posteriore e farfalle dell'aria di raffreddamento in base alla velocità di marcia e al programma di guida. La 911 regola la sua aerodinamica tra la modalità Eco ottimizzata sul piano dell'efficienza e la configurazione Performance ideale nella guida dinamica.

Il design incontra l'ergonomia: gli interni della 911

Gli interni corrispondono a quelli dei modelli 911 Carrera e sono caratterizzati dalle accentuate linee rettilinee del cruscotto con il piano strumenti incassato. Qui le 911 si rifanno ai modelli degli anni '70. Accanto al tipico contagiri Porsche posizionato al centro, due sottili display free-form senza cornice ampliano la visualizzazione delle informazioni per il conducente. Al di sotto del Center Screen da 10,9 pollici del Porsche Communication Management (PCM) è situato un compatto gruppo di interruttori con cinque tasti per accedere direttamente a importanti funzioni dell'auto. Tra l'altro, il PCM include di serie una navigazione online basata su dati "swarm" e il Connect Plus.

Struttura ottimizzata del tetto

Il sistema tetto è stato perfezionato ed è composto da due parti mobili come nel modello precedente: da un lato la capote, dall'altro il lunotto in vetro. Due elementi in magnesio piatti integrati tendono in modo ottimale la capote e servono all'isolamento acustico e termico. Il lunotto riscaldabile è in vetro stratificato di sicurezza dal peso ottimizzato.

Grazie agli attuatori elettrici più potenti, il tetto si apre o chiude in maniera completamente automatica in 19 secondi. Premendo l'apposito tasto, all'apertura il lunotto in vetro (collegato al coperchio del vano capote) viene sollevato, poi inclinato e spostato all'indietro. Contemporaneamente due sportellini nell'arco Targa si aprono sbloccando la cinematica della capote. L'elemento capote viene sbloccato e, durante l'apertura, viene ripiegato a Z verso il lato posteriore e riposto dietro i sedili posteriori. L'elemento capote integra una mascherina trasversale. Gli sportellini dell'arco e il lunotto vengono poi richiusi. Con il tetto aperto è possibile sollevare manualmente un deflettore antivento integrato nella cornice del parabrezza. Su richiesta del conducente, questo componente riduce notevolmente le correnti d'aria nell'abitacolo, esprimendo tutte le sue potenzialità a velocità comprese tra 50 km/h e 145 km/h.

A protezione dai danni, il ParkAssistant di serie controlla la zona dietro la vettura in fase di apertura o chiusura del tetto. Il cristallo posteriore si sposta oltre la parte posteriore. Se il sistema riconosce un ostacolo (per esempio, una parete o un altro veicolo) nell'area dietro la vettura, a circa 50 centimetri, il processo si interrompe, evitando così un urto. In questo caso viene inoltre attivata la telecamera posteriore e viene visualizzato un messaggio sulla strumentazione.

Motore e trasmissione

Maggiore potenza con gli efficienti motori boxer sei cilindri

Il cuore della 911 Targa è il nuovo motore boxer sei cilindri con sovralimentazione biturbo, utilizzato anche nei modelli 911 Carrera. I due livelli di potenza (283 kW (385 CV) per la 911 Targa 4 e 331 kW (450 CV) per la 911 Targa 4S) sono essenzialmente determinati dalle dimensioni dei due turbocompressori simmetrici e dalla pressione di sovralimentazione. Percorrendo il canale di aspirazione, l'aria compressa fluisce attraverso i due intercooler la cui posizione, rispetto ai modelli precedenti, è stata invertita con quella del filtro dell'aria. Gli intercooler sono ora posizionati proprio sopra il motore, nel mezzo e al centro sotto la griglia del cofano posteriore. In precedenza si trovavano a lato, nei para-fanghi posteriori. Nell'attuale generazione di motori viene utilizzata anche la fasatura variabile delle valvole VarioCam Plus, che per la prima volta gestisce la risposta dell'acceleratore con alberi a camme di aspirazione asimmetrici. Vale a dire che, in posizione di carico parziale, le due valvole adiacenti di un cilindro aprono con differente corsa. Grazie alle differenze nella sezione e nella durata di apertura, l'aria entra nella camera di combustione con un vortice predefinito. Tale movimento di carica migliora la preparazione della miscela e la combustione, riducendo al contempo consumi ed emissioni.

Sound emozionante dentro e fuori

I nuovi modelli 911 Targa assicurano un'esperienza acustica accattivante tipicamente 911 anche nell'ottava generazione. A questo proposito, l'impianto a quattro terminali dispone ora di farfalle parzializzatrici di scarico gestite secondo curve caratteristiche e completamente regolabili. A richiesta è disponibile un impianto sportivo con ridotta contropressione dei gas di scarico. Mentre l'impianto di serie della 911 Targa 4 comprende due coperture singole dei terminali e quello della 911 Targa 4S due terminali doppi, il sistema di scarico sportivo si distingue per le due bocche ovali.

Nuovo cambio a doppia frizione a otto rapporti

La 911 Targa 4 e la 911 Targa 4S sono per la prima volta dotate del nuovo cambio a doppia frizione (PDK) a otto rapporti. Rispetto al noto cambio a sette rapporti dei modelli precedenti, il nuovo PDK offre innumerevoli miglioramenti. Il conducente lo percepisce subito a livello di comfort, prestazioni ed efficienza. Tutte le marce hanno una nuova rapportatura: la prima è più corta, l'ottava più lunga della

marcia finora più alta (ovvero la settima). Inoltre, il rapporto al ponte più lungo riduce ulteriormente i regimi nelle marce alte. Ne consegue un andamento armonioso dei rapporti e maggiori potenzialità nel ridurre il consumo carburante. La massima velocità viene sempre raggiunta in sesta marcia.

Per i puristi: il cambio manuale a sette marce con pacchetto Sport Chrono senza costi aggiuntivi

Per la 911 Targa 4S è disponibile in esclusiva il cambio manuale a sette marce, che può essere ordinato insieme al pacchetto Sport Chrono. Nella fattispecie, il differenziale posteriore autobloccante a regolazione elettronica (PTV Plus), utilizzato in combinazione con il cambio PDK, viene sostituito dal differenziale posteriore autobloccante meccanico (PTV). La configurazione complessiva parla soprattutto al cuore degli ambiziosi conducenti sportivi, per i quali cambiare personalmente marcia vuol dire divertirsi ancora di più al volante. Il pacchetto Sport Chrono comprende l'interruttore Mode con il pulsante Sport Response (in abbinamento al PDK), la modalità PSM Sport, i supporti motore dinamici, il cronometro e l'app Porsche Track Precision.

Trazione anteriore più prestazionale

Le migliori prestazioni dei nuovi modelli a trazione integrale vanno di pari passo con l'evoluzione della trasmissione anteriore. Il gruppo raffreddato ad acqua composto da frizione e differenziale dispone di lamelle frizione rinforzate per una maggiore sollecitabilità e robustezza. Un aumento della coppia di attuazione sulla frizione migliora la sua precisione di posizionamento e quindi il funzionamento della trasmissione aggiuntiva sull'asse anteriore. Nel complesso, la trasmissione anteriore così aggiornata insieme al PTM (Porsche Traction Management) offre un miglioramento della trazione con ogni condizione del manto stradale.

Straordinario telaio con sistemi di regolazione attivi e pneumatici misti

Il telaio dei nuovi modelli 911 Targa è dotato di serie di sistema di sospensioni variabile a regolazione elettronica PASM (Porsche Active Suspension Management). Il sistema adegua in automatico le caratteristiche degli ammortizzatori alla situazione di marcia in relazione a comfort di marcia e agi-

lità e dispone inoltre di due mappature regolabili manualmente ("Normal" e "Sport"). Un bloccaggio differenziale completamente variabile ad azionamento elettronico con Porsche Torque Vectoring (PTV Plus), di serie per la 911 Targa 4S con PDK, può essere ordinato per la 911 Targa 4 con sovrapprezzo.

Come le altre Porsche 911 di ottava generazione, anche i modelli a trazione integrale vantano di serie pneumatici misti e la Porsche Wet Mode. Grazie alle dimensioni diverse dei cerchi anteriori e posteriori, l'asse posteriore assicura una tenuta laterale ancora maggiore, mentre la trazione risulta ulteriormente ottimizzata. Per la 911 Targa 4, la configurazione della dinamica di guida comprende pneumatici 235/40 ZR su cerchi in lega leggera da 19 pollici all'asse anteriore e pneumatici 295/35 ZR su cerchi da 20 pollici all'asse posteriore. Il modello 4S monta di serie pneumatici 245/35 ZR su cerchi da 20 pollici all'anteriore e pneumatici 305/30 ZR su cerchi da 21 pollici al posteriore. Gli pneumatici misti hanno un effetto significativo sul bilanciamento dell'auto, poiché permettono di controllare meglio il comportamento di guida.

Tramite i sensori nei passaruota anteriori, la funzione Wet Mode riconosce automaticamente se il fondo stradale è bagnato. In questo caso, il conducente viene invitato tramite un segnale nel cockpit a passare manualmente alla Wet Mode. Se il conducente attiva la Wet Mode, il Porsche Stability Management (PSM), il Porsche Traction Management (PTM) e il comportamento della trasmissione, insieme ad altri sistemi, vengono adattati per garantire la massima stabilità di marcia.

Nella Targa 4, la decelerazione è assicurata da dischi dei freni da 330 millimetri su entrambi gli assi con pinze fisse monoblocco a quattro pistoncini nere. La Targa 4S monta invece pinze a sei pistoncini all'asse anteriore e a quattro pistoncini all'asse posteriore, entrambe in rosso. In questo caso, i dischi dei freni misurano 350 millimetri sia all'anteriore, sia al posteriore. Si può anche optare per il Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) opzionale.

Opzioni: asse posteriore sterzante e stabilizzazione antirollio

Per aumentare ulteriormente l'agilità e la praticità nell'uso quotidiano, per la Targa 4S è disponibile a richiesta l'asse posteriore sterzante. A seconda della velocità, il sistema sterza le ruote posteriori fino a due gradi in direzione opposta o nella stessa direzione rispetto all'angolo di sterzo dell'asse anteriore. Di conseguenza, la 911 diventa ancora più agile in curva e ancora più stabile a velocità elevata

e durante il cambio di corsia, mentre nel traffico cittadino guadagna in comfort nell'uso quotidiano grazie al ridotto raggio di sterzata. In abbinamento all'asse posteriore sterzante a richiesta si può avere anche il Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Grazie a stabilizzatori attivi, il sistema compensa quasi completamente il rollio della carrozzeria in curva.

Sistemi di assistenza e digitalizzazione

Ricco equipaggiamento di serie con innovazioni

Di serie, la nuova 911 offre una combinazione di sistemi di assistenza che rendono più confortevole e sicura soprattutto la guida nel traffico quotidiano. Il sistema ParkAssistant di serie con sensori di distanza nella parte anteriore e posteriore e telecamera posteriore informa il conducente con segnali visivi e acustici. L'assistente di avvertimento e frenata supportato da telecamera riduce significativamente il rischio di collisioni con veicoli, pedoni e ciclisti. Al primo livello, il sistema avverte il conducente visivamente e acusticamente. Se aumenta il rischio, il secondo livello interviene con una frenata. Poi, se necessario, viene intensificato l'intervento frenante del conducente fino all'arresto della vettura. Se il conducente non reagisce, viene attivata una frenata d'emergenza automatica per mitigare le conseguenze di una collisione.

Per la prima volta a bordo della 911: Porsche InnoDrive e Smartlift

Con i nuovi modelli 911 Targa 4, Porsche InnoDrive rientra nell'elenco delle opzioni disponibili per la 911. Porsche InnoDrive amplia la funzionalità del tempomat di regolazione della distanza con una regolazione predittiva della velocità fino a tre chilometri. Sulla base di dati di navigazione ad alta precisione vengono calcolati i valori ottimali di accelerazione e rallentamento, attivati poi tramite il motore, il PDK a otto rapporti e l'impianto frenante. Durante questa operazione, il co-pilota elettronico tiene conto automaticamente di curve, pendenze, rotonde e situazioni in cui la vettura deve arrestarsi e dare la precedenza. Inoltre, il sistema riconosce svolte e uscite sulla base della navigazione o dell'attivazione degli indicatori di direzione. Su richiesta vengono considerate automaticamente anche le velocità consentite. Il conducente ha in qualunque momento la possibilità di stabilire la velocità massima secondo le proprie esigenze personali. La situazione del traffico corrente viene rilevata da sensori radar e video e la regolazione viene adattata di conseguenza. Come nella classica regolazione della distanza, i sensori radar e video registrano inoltre la distanza dai veicoli che precedono adattandola in modo continuo.

Nella 911 Porsche InnoDrive è abbinato anche al mantenimento di corsia attivo. Questo sistema aiuta il conducente su strade a percorrenza veloce in buone condizioni e su autostrade mediante interventi sul volante che mantengono la vettura al centro della corsia di marcia senza compromettere il comfort. Può essere utilizzato nell'intervallo di velocità da 0 a 210 km/h. Anche il mantenimento di corsia attivo sfrutta il sensore radar e la telecamera anteriore. Collegando la direzione traversa e rettilinea, la 911 dotata di Porsche InnoDrive e mantenimento di corsia attivo mantiene sempre una distanza corretta e sicura dal veicolo che precede e permette altresì alla vettura di muoversi autonomamente durante la guida in colonna sotto la supervisione del conducente. Porsche è il primo produttore a offrire questo sistema di assistenza in un'auto sportiva. Nei mercati in cui Porsche InnoDrive non è disponibile, il mantenimento di corsia attivo viene offerto in combinazione con il tempostat di regolazione della distanza.

La nuova funzione Smartlift opzionale consente di sollevare automaticamente la parte anteriore della vettura in tratti percorsi regolarmente. Con il sistema elettroidraulico all'asse anteriore è possibile aumentare di circa 40 mm l'altezza da terra della grembialatura anteriore. Il sistema è in grado di memorizzare le coordinate GPS della posizione corrente premendo un semplice tasto. Se il conducente percorre di nuovo la strada precedente nello stesso senso, la parte anteriore della vettura si solleva automaticamente.

Pacchetto in pelle 930 nello stile della prima 911 Turbo

Il pacchetto in pelle 930 opzionale richiama la prima Porsche 911 Turbo (930) ed è ora disponibile anche per il nuovo modello 911 Targa. Gli interni bicolore, disegnati da Porsche Exclusive Manufaktur insieme agli esperti di design del centro di sviluppo di Weissach, rispecchiano l'elegante lifestyle della 911 Targa. Il pacchetto in pelle si contraddistingue per l'abbinamento coordinato di colori, materiali e finiture personalizzate. La dotazione comprende, tra l'altro, fasce centrali impunturate per i sedili anteriori e posteriori e pannelli impunturati delle porte, che si aggiungono al ricco equipaggiamento in pelle. Gli interni bicolore sono disponibili in rosso bordeaux/creta, nero/grigio ardesia, grigio ardesia/verde Islanda e blu grafite/beige Mojave. La nuova ripartizione dei colori sottolinea la configurazione dei sedili singoli 2+2. Le numerose cuciture decorative sono nel colore di contrasto al pari dei punti croce sul volante e creano un quadro complessivo innovativo e armonioso. Altri dettagli sofisticati

sono la goffratura Porsche Exclusive Manufaktur sul coperchio del vano portaoggetti nella consolle centrale, lo stemma Porsche stampato sui poggiatesta e le mascherine di uscita delle cinture in Race-Tex nelle coupé.

Impianti audio per ogni esigenza

Oltre al pacchetto Sound Package Plus di serie, per i modelli 911 Targa sono sempre disponibili anche gli impianti audio di BOSE® e Burmester®. Il BOSE® Surround Sound-System opzionale con dodici altoparlanti e una potenza complessiva di 570 Watt offre un suono estremamente bilanciato e fedele all'originale. L'impianto top rimane il Burmester® High-End Surround Sound-System, anch'esso con dodici altoparlanti e una potenza complessiva pari a 855 Watt.

App e servizi di Connect Plus

La nuova 911 è totalmente connessa. Il sistema Porsche Connect Plus, che fa parte della dotazione di serie, offre molteplici possibilità di collegamento. Tramite il Porsche Communication Management (PCM), il conducente può ora accedere ad Amazon Music e alle funzioni Smart Home offerte da Nest e Radio Plus, una combinazione intelligente tra ricezione tradizionale e radio online. Grazie alla scheda SIM integrata in grado di supportare la connessione LTE, la nuova 911 è costantemente connessa in rete. Anche questa funzione è inclusa nell'allestimento di serie. Sempre di serie: l'app Porsche Connect con guida utente semplificata per le funzioni centrali Connect.

Il concetto Targa reinterpreta la sensazione di guida Porsche

La storia della Porsche Targa

Stoccarda. Nel settembre del 1965, Porsche presenta la 911 Targa al Salone Internazionale dell'Automobile di Francoforte. Questa vettura non è né una cabriolet né una coupé, né una hardtop né una berlina, ma qualcosa di completamente nuovo: la prima cabriolet di sicurezza al mondo con arco di sicurezza fisso o rollbar. Un tetto pieghevole rimovibile e un lunotto posteriore in plastica ribaltabile consentono divertimenti di guida multisensoriali all'aria aperta, mai visti prima in vetture aperte: completamente chiusa, completamente aperta o solo con la sezione centrale del tetto rimossa o il lunotto ripiegato. Il concetto Targa è il segnale di partenza per una nuova esperienza di guida Porsche e d'ora in poi accompagna non solo tutte le generazioni 911, ma anche altri modelli che seguiranno, come la 914 o la Carrera GT.

La Targa Florio le dà il nome.

Grazie al nuovo concetto, Porsche reagisce ai crescenti requisiti di sicurezza per i veicoli aperti sul mercato americano e si oppone alle voci che vogliono vietare del tutto le cabriolet negli Stati Uniti. Nella ricerca di una denominazione del modello si guarda alle piste in cui Porsche ha avuto particolare successo e la scelta ricade subito sulla "Targa Florio" – la corsa su strada in Sicilia dove Porsche celebra grandi risultati fin dalla metà degli anni '50. "911 Flori" rimane nel limbo per poco tempo, finché Harald Wagner, direttore commerciale per il mercato tedesco, piuttosto casualmente mette fine alla ricerca con la domanda: "Perché non diciamo semplicemente Targa?" Che il termine italiano significhi anche "targa automobilistica" risalta, così dice la leggenda, solo nei testi del prospetto promozionale. Nell'agosto del 1965, Porsche fa richiesta di brevetto per il concetto Targa, e dall'autunno del 1966 la Targa si affianca alla già nota Coupé con la 911, 911 S e 912 e riceve molto consenso. Dalla fine dell'estate 1967, i modelli Targa si possono anche ordinare con un lunotto termico fisso riscaldabile in vetro di sicurezza anziché il lunotto posteriore in plastica pieghevole. Una soluzione divenuta equipaggiamento di serie l'anno successivo e che accompagna la Targa fino al 1993, rimanendo sostanzialmente invariata.

Varietà Targa nei modelli della serie G

Anche nella seconda generazione della 911, tra i modelli della serie G costruiti a partire da fine estate 1973, la Targa rimane parte integrante della gamma. Per la prima volta, la carrozzeria della 911 è stata modificata in modo sostenibile e ora, in conformità con la nuova legislazione statunitense, ha paraurti inediti di forma scatolare con soffietti neri a lato. Sono in grado di assorbire gli urti fino a una velocità di 8 km/h senza deformare la carrozzeria. Nulla cambia nella concezione tecnica del tetto Targa, ma cambia nell'aspetto visivo, perché l'arco Targa, che in precedenza era realizzato in resistente acciaio inossidabile spazzolato, è ora disponibile anche in nero. Nel gennaio del 1983, quando la 911 SC Cabriolet diventa la prima Porsche da poter guidare completamente aperta, la Targa rimane un punto fermo, anche al termine del ciclo produttivo della serie G nel 1989.

Typ 964 con l'85% di parti nuove, ma la Targa rimane classica

Nell'autunno 1988, Porsche presenta la 911 Carrera 4 Typ 964, la prima 911 a trazione integrale e quindi la terza generazione dell'iconica auto sportiva di Zuffenhausen. Porsche mantiene la classica forma della carrozzeria della 911, ma circa l'85% di tutte le parti sono nuove. L'anno seguente, con la 911 Carrera 2 non è disponibile solo una variante con la classica trazione posteriore. Adesso si possono avere anche tutte le tre varianti di carrozzeria: Coupé, Cabriolet e Targa. La 911 Carrera 2 Targa e la 911 Carrera 4 Targa costruite fino al 1993 hanno ancora il classico arco Targa e la sezione centrale del tetto rimovibile. Con le prime tre generazioni di 911 sono stati costruiti 87.663 modelli Targa.

La rinuncia all'arco Targa – tetto in vetro per la 911 Targa Typ 993

Con l'introduzione della quarta generazione della 911 Typ 993, nell'autunno del 1993 viene lanciato un nuovo design di carrozzeria e dal novembre 1995 anche un nuovo concetto Targa. Per la prima volta nella 911, i parafranghi anteriori sono più larghi e hanno un andamento molto più appiattito. Anche i parafranghi posteriori sono più larghi e si sviluppano in modo rettilineo verso il posteriore della vettura. Oltre a un'evoluzione completa di motore e assetto, la generazione 993 implementa il tema Targa in un modo del tutto inedito e senza l'arco Targa. All'interno di una struttura di sicurezza che adesso assume un andamento longitudinale è presente un tetto in vetro colorato di protezione termica, che si estende dal telaio del parabrezza anteriore alla coda. Suddiviso in segmenti ad azionamento elettrico, si apre in qualsiasi posizione premendo un pulsante e, come un tettuccio apribile

extralargo, si ritrae dietro il lunotto. Il ridotto fruscio aerodinamico in posizione di chiusura e l'abitacolo inondato comunque dal sole sono i principali vantaggi della nuova soluzione. Un'altra caratteristica di questa Targa: i vetri posteriori appuntiti. Per la prima volta, il nuovo concetto Targa della serie 993 combina il piacere di guidare una 911 aperta, senza modificare la classica linea del tetto della Coupé.

911 Targa Typ 996 – la Targa adotta un portellone posteriore

Con la 911 Carrera Typ 996, nel 1997 Porsche presenta la quinta generazione di 911, che è stata completamente ridisegnata ed è la prima a utilizzare motori boxer a sei cilindri raffreddati ad acqua. Dal dicembre 2001, a Coupé e Cabriolet si aggiunge anche la Targa. Come il modello precedente, la 911 Targa ha un tetto in vetro azionato elettricamente, ora con una superficie di oltre 1,5 metri quadrati. Non c'è mai stata più superficie in vetro su una Porsche 911. La nuova Targa è anche la prima 911 con un lunotto apribile. Il vano bagagli posteriore con un volume fino a 230 litri dispone così di un facile accesso per caricare valigie, borse o altri bagagli.

911 Targa 4/4S Typ 997 – vetro più leggero e due varianti inedite

Nel settembre 2006 segue la 911 Targa della sesta generazione di 911 Typ 997. In linea di principio, adotta la costruzione del tetto Targa con il pratico portellone posteriore aggiuntivo del modello precedente. Tuttavia, l'adozione di vetri speciali consente una riduzione di peso di 1,9 chilogrammi mentre due listelli in alluminio lucidati a specchio sui bordi laterali del tetto fanno da richiamo. Inoltre, la 911 Targa è ora disponibile solo nelle due varianti a trazione integrale: la 911 Targa 4 e la 911 Targa 4S.

911 Targa Typ 991 – il ritorno al leggendario arco Targa

Nel settembre 2011, Porsche presenta la settima generazione completamente rinnovata della 911. Nel gennaio 2014, le varianti di carrozzeria Coupé e Cabriolet sono state seguite dalla 911 Targa, che si è presentata come un classico moderno con il suo innovativo tetto Targa. Per la prima volta si è riusciti a combinare la classica idea Targa con il comfort più moderno del tetto. Come la leggendaria Targa originaria, il nuovo modello ha il caratteristico arco largo al posto dei montanti B, una sezione del tetto mobile sopra i sedili anteriori e un lunotto posteriore perimetrale senza montante C. A differenza delle classiche, il segmento del tetto sulla nuova Targa viene aperto e chiuso con la semplice pres-

sione di un pulsante. Il sistema tetto completamente automatico fa sparire l'elemento convertibile dietro i sedili posteriori in modo spettacolare. La nuova 911 Targa si presenta quindi come una nuova edizione altamente innovativa della classica del 1965.

Raccolta 911 Targa generazioni 1967–2019

(Le cifre di produzione totali della 911 comprendono anche la Targa.)

Generazione	Periodo di costruzione	Totale 911	911 Targa
Prima 911	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