

911 Targa

Para qualquer clima

De volta ao mercado após quatro anos, o Porsche 911 Targa alia tudo o que um conversível e um cupê podem oferecer.

Texto: Luiz Alberto Pandini

Imagine aliar a sensação de liberdade de um conversível ao conforto proporcionado por um modelo de carroceria fechada. Isto é possível quando se tem um carro como o Porsche 911 Targa, modelo com teto de vidro deslizante que está de volta ao mercado depois de quatro anos. Um dos maiores sucessos da Porsche, o Targa recebeu melhoramentos que realçaram ainda mais suas qualidades de conforto, dirigibilidade e... prazer em dirigir.



Os técnicos e engenheiros da Porsche aproveitaram bem o período em que o Targa esteve fora do mercado. Sua (re)apresentação, ocorrida no recente Salão do Automóvel de Frankfurt, dá continuidade à longa e bem-sucedida história dos Porsche com esse tipo de carroceria (o primeiro Porsche Targa ganhou as ruas e estradas em 1966 - veja texto nesta edição). O novo Targa segue o estilo da geração anterior, com

um grande teto de vidro e as duas barras longitudinais nas laterais. Basta apertar uma tecla e a cobertura se desloca para trás, proporcionando uma sensação parecida com a de dirigir um conver-sível. Na nova versão, o Targa passou a ser construído a partir da base do 911 cupê - entre 1993 e 1997, a plataforma do Cabriolet era utilizada.

Os painéis laterais que vão até o teto proporcionam maior rigidez

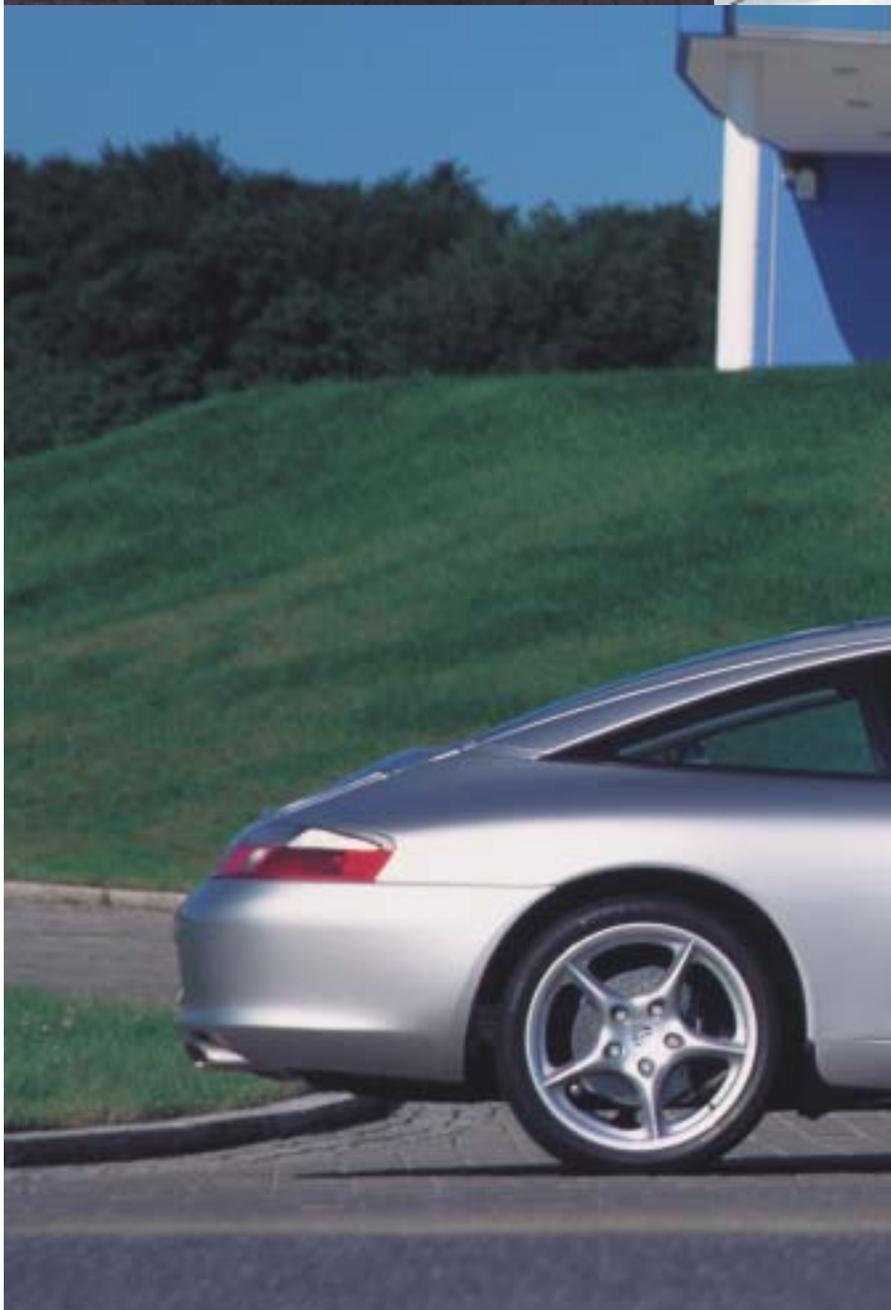
estrutural, permitindo que o novo Targa possua um espaço de abertura maior do que os produzidos até 1997. O teto de vidro é operado eletricamente e agora permite quase meio metro quadrado de visão livre para cima. Esse teto e a grande janela traseira permitem muita luminosidade: a área transparente, mesmo com o teto fechado, vai do pára-brisa até o final do vidro traseiro, junto à tampa do motor. Esta é a característica de estilo

essencial no novo Targa, mas ele se distingue do cupê por outro detalhe: as janelas laterais traseiras não terminam em uma curva suave mas sim em ângulo agudo.

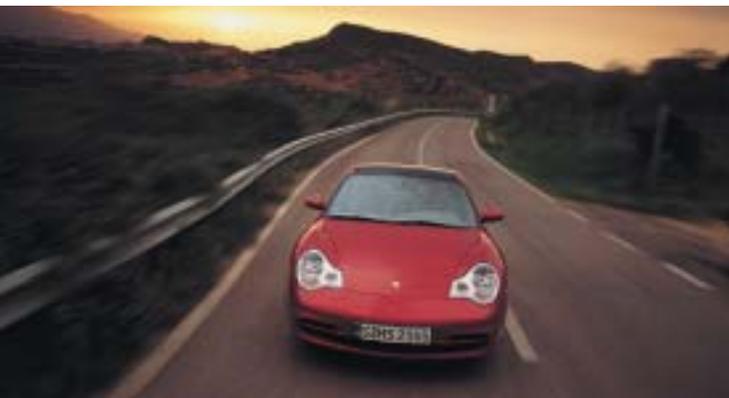
Para abrir o teto de vidro, basta apertar uma tecla – operação que pode ser feita a qualquer velocidade. Qualquer que seja ela, a turbulência do vento não é sentida no interior do carro. Com o teto aberto, ouve-se apenas um sopro suave. De acordo com as medições da Porsche, o novo teto proporciona ruído menor que o de um teto solar convencional. Além de permitir aproveitar o sol e a brisa, o novo Targa tem a seu favor um aspecto prático. O vidro traseiro é também a tampa do porta-malas e dá acesso a um espaço com capacidade para 230 litros de bagagem (com os bancos traseiros escamoteados).

O Porsche 911 Targa é 70 kg mais pesado que o cupê. O peso extra decorre do próprio teto de vidro (mais espesso e pesado do que a chapa de aço, para ter resistência similar a esta), dos motores para movê-lo e dos reforços estruturais. Este peso adicional, evidentemente, teve uma pequena influência no desempenho do Targa. A aceleração de 0 a 100 km/h, com seu motor 3,6 l de 320 cv, é feita em dois décimos de segundo (em espaço, o equivalente ao comprimento do carro) a mais do que os 5 segundos obtidos pelo cupê. Para o público do Targa, é um preço justo pelo frescor do vento no verão e pela visão sem obstruções do céu no inverno mais rigoroso.

O preço verdadeiro, aquele que se paga na concessionária fica entre o do cupê e o do conversível, seguindo a tradição da Porsche. Desta vez, o Targa veio para empolgar.







Ficha Técnica

Motor

Traseiro, 6 cilindros boxer, refrigerado a água, 4 tempos, duplo comando de válvulas no cabeçote com sistema VarioCam Plus de variação automática de curso, tempos de abertura/fechamento e levantamento das válvulas de admissão, 4 válvulas por cilindro, dois catalisadores, gerenciamento eletrônico digital, lubrificação por cárter seco. Cilindrada: 3.596 cm³. Taxa de compressão: 11,3:1. Potência: 320 cv a 6.800 rpm. Torque: 37,7 kgfm a 4.250 rpm. Potência específica: 88,9 cv por litro.

Transmissão

Tração traseira. Câmbio manual de 6 marchas ou Tiptronic S automático de 5 marchas. Relações de marchas - câmbio manual: 1ª, 3,82; 2ª, 2,20; 3ª, 1,52; 4ª, 1,22; 5ª, 1,02; 6ª, 0,84; ré: 3,55; diferencial: 3,44. Câmbio Tiptronic: 1ª, 3,60; 2ª, 2,19; 3ª, 1,41; 4ª, 1,00; 5ª, 0,83; ré: 3,17; diferencial: 3,37.

Suspensão

Dianteira: independente McPherson, braços de controle transversal e longitudinal; mola helicoidal; amortecedor pressurizado e barra estabilizadora. Traseira: independente com cinco braços de controle, mola helicoidal, amortecedor pressurizado e barra estabilizadora.

Freios

Duplo circuito, servofreio a vácuo, pinças com 4 pistões, discos de freio ventilados, ABS.

Rodas e pneus

De série
dianteiros: rodas 7J x 17 pol, pneus 205/50 ZR17
traseiros: rodas 9J x 17 pol, pneus 225/40 ZR17
Opcional
dianteiros: rodas 8J x 18 pol, pneus 225/40 ZR18
traseiros: rodas 10J x 18 pol, pneus 285/30 ZR18

Chassi

Duas portas com teto solar de vidro removível (tipo targa), carroceria em chapa de aço, comprimento 4,430 m, largura 1,770 m, altura 1,305 m, entreeixos 2,350 m, bitola dianteira 1,465 m, bitola traseira 1,500 m, capacidade do porta-malas dianteiro 110 litros, capacidade do porta-malas traseiro 230 litros, tanque de combustível 64 litros. Pesos: 1.790 kg (versão com câmbio manual) e 1.845 kg (versão com câmbio Tiptronic S).

Desempenho	Câmbio manual	Tiptronic
0-100 km/h	5,2 segundos	5,7 segundos
0-160 km/h	11,4 segundos	12,4 segundos
0-200 km/h	18,3 segundos	24,9 segundos
Veloc. máxima	285 km/h	280 km/h

