



Visão panorâmica

Tração nas quatro rodas e opção de motor mais potente se juntam ao teto de vidro e ao estilo exclusivo na nova geração do 911 Targa.

Texto: Luiz Alberto Pandini
Fotos: Porschepress

Uma das grandes idéias da Porsche iniciou sua quarta década de existência – e em melhor forma do que nunca. O 911 Targa chega à sua nova geração, pela primeira vez disponível unicamente com tração nas quatro rodas. O Targa, cujos diferenciais são o amplo teto de vidro e detalhes de estilo exclusivos, oferece as conveniências da carroceria cupê com a possibilidade de desfrutar uma visão panorâmica próxima à proporcionada por um conversível.

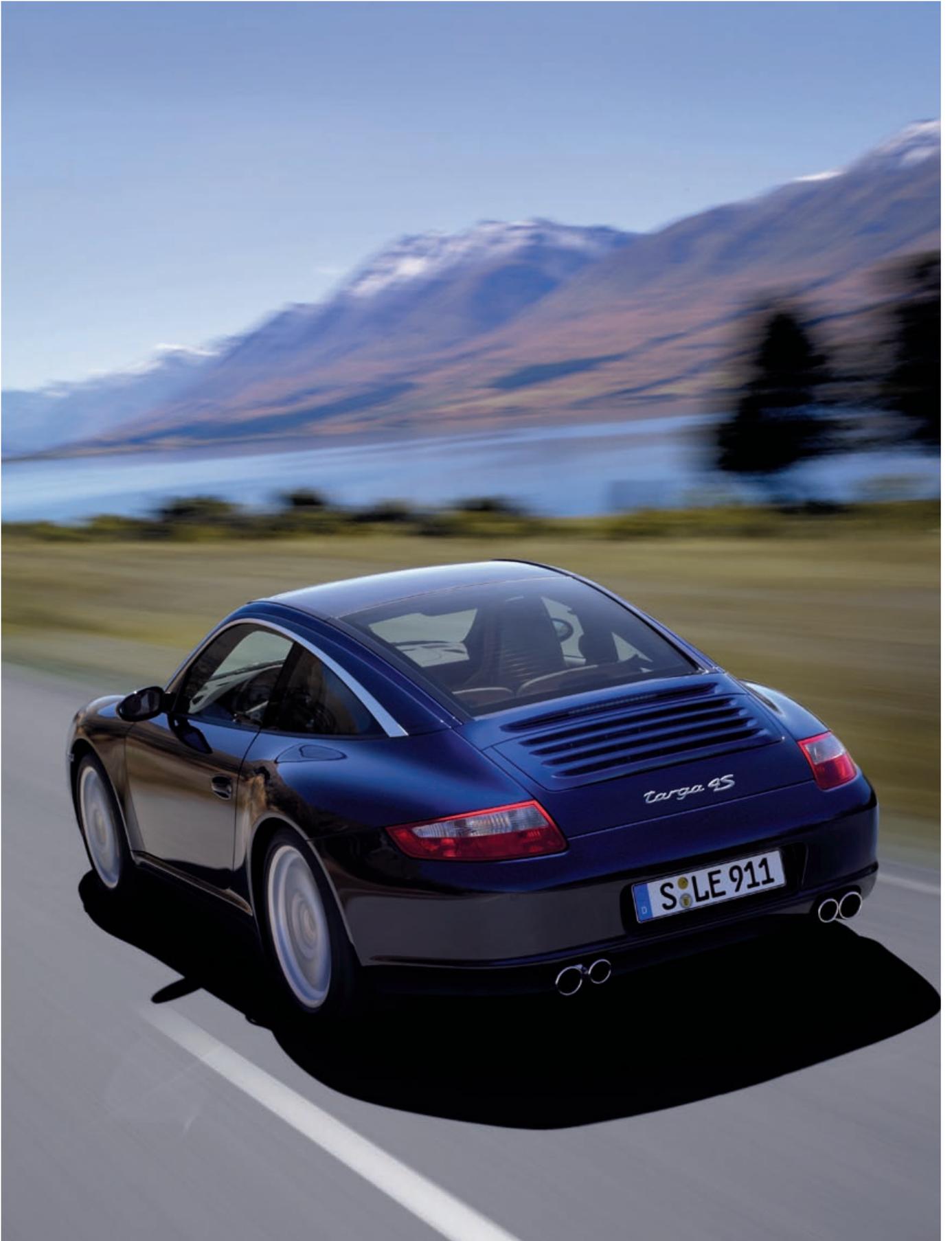
A tração integral é aplicada de maneira variável: as rodas dianteiras recebem no mínimo 5% da força do motor, podendo chegar a 40% se necessário. Além de tornar o 911 Targa ainda mais estável, a tração nas quatro rodas levou a uma mudança de estilo: a carroceria segue as dimensões dos 911 Carrera 4 e 4S, tendo a traseira 44 milímetros a mais de largura do que as versões com tração traseira, devido à bitola mais larga.

Outro atrativo é a escolha entre versões de motor. No Brasil, a Stuttgart Sportcar, importadora oficial da Porsche, trará o 911 Targa 4S, com motor de 3,8 litros e 355 cv de potência – o mesmo que equipa os 911 Carrera S e Carrera 4S – e suspensão ativa PASM (Porsche Active Suspension Management) como equipamento de série. O 911 Targa 4, com motor de 3,6 litros e 325 cv, será vendido no País unicamente mediante encomenda. O câmbio é manual de seis marchas, mas pode-se pedi-lo também com o Tiptronic S de cinco marchas. No Targa 4, o PASM é opcional. Também opcionais, em ambas as versões, são o pacote Sport Chrono Plus e os freios de cerâmica (PCCB, Porsche Ceramic Composite Brake).

O teto de vidro, característica mais visível do Targa, combina harmoniosamente com as linhas do carro e dá uma personalidade própria a esta versão. Um friso de acabamento em alumínio anodizado polido acompanha todo o comprimento das bordas das janelas laterais, enfatizando a elegância do carro. Esse acabamento destaca o formato do canto da janela lateral traseira. No Targa, ele forma um ângulo, combinando com o desenho do teto. Nas versões com carroceria cupê, ele é arredondado.

O teto de vidro não é apenas um apelo visual. Ele proporciona maior claridade e aeração ao interior do Targa. O teto pode ser aberto em apenas 7 segundos, não importando a velocidade do carro, por meio de dois motores elétricos: a tampa de vidro desliza suavemente em direção ao vidro traseiro, até deixar uma área máxima de abertura de 45 cm². O teto consiste em duas camadas de vidro com 2,6 mm de espessura unida por duas camadas de plástico especial de alta resistência – juntas, elas acrescentam 1,1 mm à espessura total do vidro. O conjunto recebe uma coloração especial e absorve praticamente toda a radiação ultravioleta. Este teto de vidro é 1,9 kg mais leve que o usado nos 911 Targa da geração “996”, produzidos entre 2001 e 2005.

Eventuais ruídos provocados pelo vento são mantidos em níveis baixos graças a um novo sistema de vedação. Um defletor minimiza turbulências dentro do carro, permitindo que o teto fique aberto mesmo em baixas temperaturas. A proteção contra incidência excessiva de luz solar é proporcionada por uma





Teto de vidro, pára-brisa traseiro basculante e estilo diferente da extremidade da janela lateral traseira diferenciam o Targa. O interior é idêntico ao dos 911 Carrera.





Porsche 911 Targa 4 e 4S

Ficha técnica



Carroceria	Coupé, 2+2 lugares, estrutura monobloco, construção leve em aço estampado galvanizado a quente em ambos os lados, airbags frontais, laterais e de cabeça para motorista e passageiro dianteiro.									
Aerodinâmica	Coeficiente aerodinâmico (Cx): 0,29 (Targa 4S) e 0,30 (Targa 4). Área frontal: A=2,04 m ² ; Cx por A: 0,59 (Targa 4S), 0,61 (Targa 4)									
Motor	Traseiro, 6 cilindros horizontais opostos, bloco e cabeçote de alumínio, refrigerado a água, lubrificação por cárter seco, capacidade de óleo 10,3 litros, capacidade de líquido refrigerante 31 litros, duplo comando de válvulas no cabeçote, quatro válvulas por cilindro, sistema VarioCam Plus de ajuste contínuo da árvore de comando de válvulas e alternância de levantamento das válvulas, coletor de admissão de geometria variável, sistema de escapamento com dois elementos catalisadores, dois sensores de oxigênio para controle e diagnóstico da mistura ar-combustível, sistema de diagnóstico de bordo, gerenciamento eletrônico de comando de válvulas, ignição e injeção de combustível DME (Digital Motor Electronics) 7.8, ignição eletrônica com 6 bobinas, injeção de combustível multiponto seqüencial.									
Diâmetro dos cilindros	99,0 mm (Targa 4S), 96 mm (Targa 4),									
Curso dos pistões	82,8 mm									
Cilindrada	3.824 cm ³ (Targa 4S), 3.596 cm ³ (Targa 4)									
Taxa de compressão	11,8:1 (Targa 4S), 11,3:1 (Targa 4)									
Potência máxima	355 cv a 6.600 rpm (Targa 4S), 325 cv a 6.800 rpm (Targa 4)									
Torque máximo	400 Nm (40,7 kgfm) a 4.600 rpm (Targa 4S); 370 Nm (37,7 kgfm) a 4.250 rpm (Targa 4)									
Potência específica	92,9 cv/l (Targa 4S), 90,4 cv/l (Targa 4)									
Corte de rotação	7.300 rpm									
Combustível requerido	gasolina de 98 octanas RON/88 octanas MON									
Sistema elétrico	12 V, alternador de 2.100 W, bateria de 70 Ah									
Transmissão	Motor e transmissão acoplados, tração traseira enviada por meio de semi-árvores com duas juntas homocinéticas cada para as rodas traseiras e por semi-árvores e embreagem viscosa multidisco para as rodas dianteiras									
Relações de marcha	1°	2°	3°	4°	5°	6°	Ré	relação final dianteira	relação final traseira	
Manual	3,91	2,32	1,61	1,28	1,08	0,88	3,59	3,44	3,33	
Tiptronic S	3,60	2,19	1,41	1,00	0,83	—	3,17	3,56	3,45	
Diâmetro da embreagem	240 mm (auto-ajustável no Targa 4S)									
Chassi e suspensão	Suspensão dianteira: independente McPherson (otimizada pela Porsche), braços transversal e longitudinal, molas helicoidais com amortecedores montados internamente, amortecedores pressurizados (com controle ativo no Targa 4S). Suspensão traseira: multibraço (5 pontos), mola helicoidal cilíndrica e amortecedor pressurizado (controle ativo no Targa 4S)									
Freios	Duplo circuito hidráulico dianteiro-traseiro, pinça de alumínio monobloco de quatro pistões em cada roda, discos ventilados e perfurados na frente e atrás, antitravamento (ABS), servofreio a vácuo, PSM 8.0. Diâmetro e espessura dos discos de freio (mm): dianteira: 330 x 34 (Targa 4S), 318 x 28 (Targa 4); traseira: 330 x 28 (Targa 4S), 229 x 24 (Targa 4)									
Rodas e pneus	dianteira				traseira					
Targa 4S	8J x 19 pol, pneus 235/35 ZR 19				11J x 19 pol, pneus 305/30 ZR 19					
Targa 4	8J x 18 pol, pneus 235/40 ZR 18				11J x 18 pol, pneus 295/35 ZR 18					
Peso	em marcha		máximo		em marcha		máximo			
Targa 4S (manual)	1.535 kg		1.915 kg		Targa 4 (manual)		1.510 kg			
Targa 4S (Tiptronic S)	1.575 kg		1.960 kg		Targa 4 (Tiptronic S)		1.550 kg			
Dimensões	comprimento		largura		altura		distância entre eixos		bitola dianteira	bitola traseira
	4.427 mm		1.852 mm		1.300 mm		2.350 mm		1.488 mm	1.548 mm
	capacidade de bagagem (total): 105 litros				tanque de combustível: 67 litros					
Desempenho	velocidade máxima			aceleração			0-100 km/h	0-160 km/h	0-200 km/h	0-1.000 m
Targa 4S (manual)	288 km/h						4,9 s	11,1 s	17,6 s	23,7 s
Targa 4S (Tiptronic S)	280 km/h						5,4 s	12,1 s	20,1 s	24,7 s
Targa 4 (manual)	280 km/h						5,3 s	11,6 s	19,0 s	24,3 s
Targa 4 (Tiptronic S)	275 km/h						5,8 s	12,6 s	22,0 s	25,1 s
Consumo (km/l)	Targa 4S (manual)		Targa 4S (Tiptronic S)		Targa 4 (manual)		Targa 4 (Tiptronic S)			
médio	8,4		8,4		8,8		8,6			
cidade	5,7		5,5		6,0		5,7			
estrada	11,7		11,6		11,9		11,6			



Aerofólio traseiro e motorização (na foto, a unidade com 3,8 cm³ do Targa 4S) são os mesmos dos 911 Carrera e contribuem para o desempenho e a dirigibilidade.

O conceito que virou carro

O surgimento do Porsche 911 Targa deve-se a circunstâncias muito especiais. Na primeira metade da década de 1960, as entidades de trânsito dos Estados Unidos estavam promovendo uma série de estudos que resultariam em novos parâmetros de segurança para carros conversíveis. O 911, substituto do 356 (oferecido tanto com carrocerias cupê e cabriolet), foi lançado justamente nessa época de transição.

Na época, como agora, o maior mercado consumidor da marca era o dos Estados Unidos. No entanto, a Porsche desejava aguardar a definição das novas normas antes de lançar o 911 Cabriolet. Para atender aos consumidores de conversíveis, criou-se uma solução intermediária: um 911 com cabine aberta e um santantônio (arco de segurança) instalado no centro do carro, em posição transversal. O isolamento do habitáculo era feito por duas coberturas de lona (uma entre o parabrisa dianteiro e o santantônio, outra deste à extremidade traseira) acionadas por zíperes e botões de pressão.

As autoridades dos Estados Unidos aceitaram a solução e homologaram o 911 Targa, dispensando-o de seguir normas de segurança que não tinham

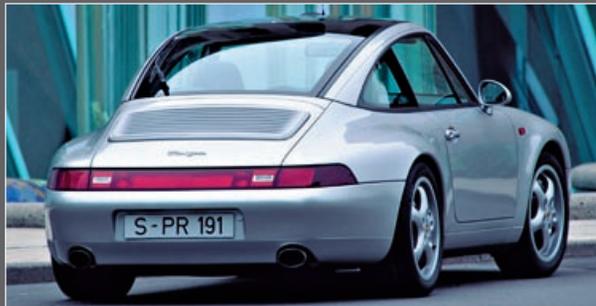
sequer data para serem definidas, muito menos para entrar em vigor. A apresentação do Targa aconteceu no Salão Internacional de Frankfurt, em setembro de 1965. A fabricação em série começou um ano mais tarde, fazendo com que o modelo só ganhasse as ruas em 1967.

Em 1969, o Targa teve sua primeira mudança importante: a capota traseira com vigia de plástico foi substituída por um vidro que se prolongava pelas laterais. A cobertura central continuava sendo de lona. O Targa permaneceu assim até a apresentação da geração “993”, em 1996. Naquele ano, o teto passou a ser feito em vidro transparente corredeiro e o santantônio transversal deu lugar a dois arcos longitudinais, um em cada lado. No segundo semestre de 2001, chegaria ao mercado o Targa da geração “996”, cuja novidade era a janela traseira basculante.

O nome “Targa” homenageia a Targa Florio, uma das mais difíceis e prestigiosas provas de longa duração do automobilismo mundial (veja reportagem nesta edição). O sucesso do 911 Targa levou vários fabricantes a projetar carros com capota central removível, quase sempre descritas como “estilo Targa”.



A evolução do Targa. Acima, uma unidade de 1967, com arco transversal e capotas de lona. À direita: acima, modelo de 1993, com a janela traseira de vidro adotada em 1969; embaixo, o Targa de 1997, o primeiro com teto de vidro e arcos laterais longitudinais.



persiana semi-translúcida negra. O teto de vidro e a persiana são operados por um comando giratório no console central, próximo à alavanca do freio de mão. Com o teto de vidro fechado, pode-se optar por manter a visão panorâmica ou por vedar completamente a entrada de luz exterior por meio do fechamento da persiana. A vedação também é perfeita contra água e poeira, assegurando o conforto dos ocupantes.

Outra diferença entre os Targa e os 911 Carrera e Turbo é o vidro traseiro basculante, que possibilita acesso direto ao interior do carro e facilita eventual acomodação de bagagem no compartimento traseiro – são 230 litros de capacidade, se os bancos traseiros estiverem escamoteados. A tampa do vidro traseiro é apoiada em amortecedores a gás e pode ser destravada por um comando localizado junto à soleira da

porta ou pelo controle remoto na chave. O fechamento é facilitado por um sistema elétrico.

Excluindo as diferenças resultantes da existência do teto de vidro e de seus comandos, o habitáculo é idêntico ao dos Porsche 911 Carrera 4 e 4S. A diferenciação entre as duas versões (4 e 4S) também é a mesma. No Targa 4S, por exemplo, os instrumentos do painel têm fundo claro, enquanto o Targa 4 tem instrumentos pretos. O excelente acabamento torna o interior ainda mais acolhedor: bancos, volante e alavanca do freio de mão são revestidos em couro.

“Quarentão” em plena forma, o novo Targa desponta como um dos mais atraentes Porsche 911 já produzidos. Tem tudo para fazer sucesso. ■