

História

## **Do Roadster 356 “nrº 1” para o 911 Cabriolet**

Já o primeiro carro esportivo da Porsche em 1948, o Roadster 356 “nrº 1”, possuía uma capota de emergência. Até a apresentação da primeira geração 911, no âmbito do Salão Internacional do Automóvel (IAA) em Frankfurt, no ano de 1963, as versões abertas do Porsche 356 estavam entre os modelos preferidos no portfólio. No entanto, para o desenvolvimento do 911 original, a equipe se concentrou no Coupé. Os primeiros desenhos do designer chefe, Ferdinand Alexander Porsche, para uma versão aberta, já mostravam partes removíveis do teto, como as que são usadas aperfeiçoadas no 911 Targa. Esta versão do 911, também conhecida como “conversível seguro”, também teve sua estreia em Frankfurt, durante o IAA de 1965, contando com uma estrutura protetora contra capotamento com 20 centímetros de largura, uma parte do teto removível e uma capota traseira, conhecida como Soft Window. Pouco tempo depois foi lançado um vidro traseiro panorâmico com vidro aquecível. O nome da versão aberta – “Targa” – foi inspirado na corrida de longa distância Targa Florio, na Sicília, já vencida cinco vezes anteriormente. A entrega aos clientes teve início em janeiro de 1967. Mais 14 anos se passaram até a primeira apresentação de um estudo para o 911 Cabriolet. Em 1981, a Porsche apresenta mais uma vez no IAA um protótipo do Cabriolet, equipado adicionalmente com tração integral e uma carroceria turbo mais larga. Finalmente, em março de 1982, a versão de série teve sua estreia no Salão do Automóvel de Genebra: o 911 SC Cabriolet.

### **O primeiro Cabriolet com tecnologia de arcos de superfície**

A primeira versão Cabriolet do 911 já impressionou com uma construção de teto especial que, mesmo à velocidade máxima – que naquela época já era de 245 km/h – não perdia seu formato quando fechado. A nova tecnologia de três arcos de superfície não conta com arcos de aço individuais como estrutura sob o tecido, mas sim com elementos planos em chapa de aço, que cobriam 50% da superfície do teto. Mesmo assim, a capota pode ser dobrada atrás dos dois bancos traseiros. Um efeito colateral dos elementos de chapa de aço: eles formam uma proteção resistente contra capotamento com o teto fechado. Reforços abrangentes no assoalho do 911 ajudam ainda a manter a resistência geral do carro esportivo. A partir do ano modelo 1983, ou seja, a partir de agosto de 1982, o 911 SC Cabriolet está disponível nas concessionárias, com 204 cv e uma capota de acionamento exclusivamente manual, por enquanto. O preço inicial é de 64.500 marcos alemães, cerca de 5.000 DM a mais do que um 911 SC Targa.

Um grande desafio é a continuação do desenvolvimento para um acionamento elétrico da capota, o que passou a ser oferecido a partir do ano modelo 1987. Os fechos do teto foram adaptados ao acionamento elétrico, dois motores elétricos foram integrados em um alojamento atrás dos encostos dos bancos traseiros, a transferência de potência era realizada através de dois eixos flexíveis na caixa intermediária na estrutura da capota. O acionamento elétrico é realizado pelo motorista no interior do veículo, enquanto uma luz de controle no painel de instrumentos sinaliza a conclusão do procedimento. Ao mesmo tempo, os dois motores elétricos são responsáveis por movimentar 13 arcos móveis, assim como a armação do teto e a alavanca de comando com 22 pontos articulados na capota e na carroceria. Todo este processo é realizado controlado por microprocessador. O custo extra para o acionamento elétrico era de 4.000 DM; o equipamento era oferecido de série apenas no 911 Turbo Cabriolet.