



PORSCHE



50 Years of the Porsche 911 – Tradition: Future

Información para la Prensa

Las generaciones del Porsche 911

Las generaciones del Porsche 911

1963: el 911 clásico

Nacimiento de un icono automovilístico

El 911, sucesor del Porsche 356, conquistó desde el principio los corazones de los aficionados a los deportivos. El 911 clásico se estrenó en 1963 con motivo del Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt IAA como Tipo 901. Sin embargo, en 1964, antes de ser comercializado, hubo que cambiar su denominación. El motor bóxer de seis cilindros refrigerado por aire ofrecía una potencia de 130 CV y desarrollaba una velocidad máxima de 210 km/h. A partir de 1965, los conductores menos aficionados a las grandes velocidades, podían pedir el Porsche 912 de cuatro cilindros. En 1966 Porsche presentó el potente 911 S de 160 CV que calzaba, por primera vez, llantas de aleación ligera de la marca Fuchs. El 911 Targa llega al mercado a finales de 1966 convirtiéndose en el primer Cabriolet de seguridad del mundo gracias a su barra antivuelco de acero fino. El 911 podía ser equipado también con un cambio semiautomático de cuatro velocidades denominado “Sportomatic” a partir de 1967. Porsche fue el primer fabricante alemán que cumplía las estrictas normas de emisiones norteamericanas EPA con las variantes 911 T, E y S. Con aumentos de la cilindrada a 2,2 litros (1969) y 2,4 litros (1971), el Porsche 911 cada vez ofrecía más potencia. Hoy en día, el deportivo más deseado sigue siendo el 911 Carrera RS 2,7 del año 1972 con 210 CV de potencia y 1.000 kilos de peso. El característico detalle de equipamiento “Entenbürzel” (cola de pato) fue el primer alerón trasero del mundo ofrecido de serie para automóviles de serie.

1973: gama G

La siguiente generación

Fabricación en serie de un automóvil de éxito permanente: los ingenieros de Porsche perfeccionaron el 911 profundamente durante diez años. El denominado “Modelo G” se fabricó desde 1973 hasta 1989, un plazo mucho más largo que el de cualquier otra generación del 911. Su rasgo distintivo eran los concisos parachoques de fuelle – una innovación desarrollada para cumplir las exigencias de los test de colisión más recientes de EE.UU. en

aquella época. Los cinturones de seguridad de tres puntos y los asientos con reposacabezas integrados de serie mejoraban, además, claramente el grado de protección de los ocupantes del vehículo. Un hito en la historia del 911: en 1974, Porsche presentó el primer Turbo 911 de 260 CV equipado con un motor de 3,0 litros y un llamativo alerón trasero. Con su combinación única de lujo y rendimiento, el “Turbo” se convierte en sinónimo de la marca Porsche. En 1977 se estrena el siguiente nivel de potencia: el 911 Turbo 3.3 refrigerado por aire es el mejor del segmento con una potencia de 300 CV. En relación con los motores de aspiración, en 1983, el 911 Carrera sustituye al SC convirtiéndose en un deseado objeto de coleccionista con una cilindrada de 3,2 litros y una potencia de 231 CV. Los amantes de la conducción al aire libre pudieron disfrutar del 911 como variante Cabriolet a partir de 1982. En 1989, Porsche enlaza con un mito al presentar el nuevo 911 Carrera Speedster.

1988: Tipo 964

El moderno clásico

Un gran número de expertos predecían el fin de una era cuando, en 1988, Porsche presentó el 911 Carrera 4 (Tipo 964) . Tras 15 años perfeccionando el 911 (en un 85%), Porsche era capaz de ofrecer un moderno y futurista automóvil. El motor bóxer de 3,6 litros, refrigerado por aire, ofrecía una potencia de 250 CV. El exterior del 964 se diferencia del modelo anterior, principalmente, por su parachoques PU aerodinámico y el alerón trasero eléctrico; técnicamente hablando, sin embargo, eran casi completamente diferentes. El nuevo modelo no sólo entusiasmaba por sus valores deportivos, sino también por su confort de conducción. El conductor disponía de ABS, Tiptronic, dirección asistida y airbags. Además, el 911 equipa un chasis completamente nuevo con brazos oscilantes de metal ligero y resortes helicoidales en lugar de la venerable suspensión en barras de torsión. Casi revolucionario: el nuevo 911 se ofrecía como versión Carrera 4, por primera vez, con tracción total. El Carrera 2 con propulsión trasera llegó al mercado medio año después. Junto con las variantes Carrera Coupé, Cabriolet y Targa, los clientes pudieron adquirir también el 964 Turbo a partir de 1990. El Turbo, equipado primeramente con el probado motor bóxer de 3,3 litros, adquiere, en 1992, un potente motor de 3,6 litros y 360 CV de potencia. Los modelos 911 Carrera RS, 911 Turbo S y 911 Carrera 2 Speedster son modelos especialmente codiciados por los coleccionistas.

1993: Tipo 993

Último modelo refrigerado por aire

Este 911, denominado internamente 993, es hasta hoy, el “gran amor” de los conductores de modelos Porsche. Esto se debe, en gran parte, a su bellísimo diseño. Los parachoques integrados acentuaban la expresión armónica que ofrecía este modelo. La sustitución de los faros redondos por faros de tipo polielipsoidal contribuyó a que el frontal fuera más plano que el de los modelos anteriores. Además, el 993 fue considerado como un automóvil especialmente perfeccionado y fiable. El 911 era, asimismo, extraordinariamente ágil, ya que, por primera vez, equipaba un chasis de aluminio de nuevo diseño. La variante Turbo se equipaba, también por primera vez, con un motor biturbo que, en 1995, se convirtió en el motor para automóviles de serie más limpio del mundo. Otra de las innovaciones de la versión Turbo con tracción total eran los radios huecos de las llantas de aluminio, utilizadas por primera vez en la industria automovilística. Porsche diseñó el modelo 911 GT2 especialmente para los aficionados a los rápidos deportivos. Una de las novedades del 911 Targa era el techo de cristal eléctrico que se recogía detrás de la luneta trasera. La razón más importante por la que los entusiastas del Porsche de “hierro fundido” siguen apreciando el 993 hasta hoy es que la versión fabricada desde 1993 hasta 1998 es la última versión del 911 que equipaba un motor refrigerado por aire.

1997: Tipo 996

Instalación de fuerza hidráulica

El Tipo 996, fabricado desde 1997 hasta 2005, fue el gran hito en la historia del 911, ya que, a pesar de ser una versión completamente nueva, reflejaba a la perfección el carácter del modelo clásico. Esta generación, rediseñada completamente, equipaba, por primera vez, un motor bóxer refrigerado por agua. Gracias a la técnica de cuatro válvulas, este modelo ofrecía 300 CV de potencia y en el ámbito de las tasas de emisiones, los ruidos y el consumo era considerado como un referente de futuro. El diseño reinterpretaba la línea clásica del 911 y se caracterizaba por un bajo coeficiente aerodinámico de 0,30. El trazado de líneas del 996 era, asimismo, el resultado del concepto de piezas iguales aplicado al

modelo de éxito Boxter. La característica más llamativa del modelo eran los faros delanteros con intermitentes integrados que, en un principio, fueron motivo de grandes controversias pero, finalmente, fueron copiados por muchos fabricantes de automóviles. El interior del modelo fue profundamente rediseñado, de modo que el conductor tenía la sensación de encontrarse en un entorno completamente nuevo. Adicionalmente a las prestaciones deportivas típicas, el confort de conducción jugaba ahora un papel mucho más importante. Porsche inició una ofensiva de productos sin precedentes ofreciendo un gran número de variantes del modelo 996. Uno de los modelos claves de la gama fue el GT3, fabricado a partir de 1999, que continuaba la tradición del Carrera RS. En otoño de 2000, Porsche presentó un modelo extremadamente deportivo, el 911 GT2, equipado de serie con frenos cerámicos.

2004: Tipo 997

Clásico y moderno

En julio de 2004, Porsche presentó otra generación del 911, denominada internamente gama 997, con los Tipos Carrera y 911 Carrera S. Sus faros delanteros ovalados de cristal claro con luces adicionales en el frontal enlazaban nuevamente con el diseño tradicional del 911. El 997 no sólo convencía por su diseño, sino también por sus prestaciones de conducción: el motor bóxer de 3,6 litros del Carrera desarrollaba una potencia de 325 CV; el 3,8 litros del Carrera S, llegaba incluso a los 355 CV. Otro de los elementos perfeccionados profundamente fue el chasis que, en el Carrera S, se ofrecía de serie con la gestión 'Porsche Active Suspension Management'. En 2006, Porsche presentó un 911 Turbo que, por primera vez en un automóvil de serie con motor de gasolina, disponía de un turbosobrealimentador con geometría de turbina variable. Tras el facelift realizado en 2008, el 997 aumentó su eficiencia gracias a la inyección directa de gasolina y al cambio automático de doble embrague. Nunca antes un 911 consideró la individualidad del conductor en esta medida. Carrera, Targa, Cabriolet, tracción trasera y tracción total, Turbo, GTS, modelos especiales y versiones de calle de los coches de carreras de la gama GT – la familia del 911 ofrecía 24 variantes.

2011: Tipo 991

El factor de madurez

El deportivo, denominado internamente 991, representaba el salto técnico más grande en la historia del 911. Referente de su segmento, desde generaciones, esta generación del 911 subía el listón, una vez más, en el ámbito del rendimiento y la eficiencia. Un chasis completamente nuevo con batallas modificadas, anchos de rodadura más grandes y llantas más poderosas, así como un habitáculo optimizado ergonómicamente, ofrecían una sensación de conducir mucho más deportiva y confortable a la vez. Técnicamente, el 911 estaba completamente bajo el signo de la Porsche Intelligent Performance: consumo todavía más bajo, rendimiento todavía más alto. Esto se logró a través de una reducción de la cilindrada a 3,4 litros en el modelo básico Carrera (a pesar de esto, la potencia aumentó en 5 CV, en comparación con el modelo 997/II) y a una construcción híbrida (acero/aluminio) que resultaba en una reducción notable del peso. Otras de las novedades eran el control dinámico del chasis 'Porsche Dynamic Chassis Control' y el cambio manual de siete velocidades. El diseño del 991 también fue un aspecto muy elogiado. Con su silueta plana alargada, sus tensas superficies y sus precisos detalles, el Porsche 911 Carrera era, también en la séptima generación, un modelo inconfundible estableciendo, una vez más, referentes en el ámbito del diseño automovilístico.