



PORSCHE



50 Years of the Porsche 911 – Tradition: Future

Comunicado de imprensa

As gerações do Porsche 911

As gerações do Porsche 911

1963: O arquétipo do 911

O nascimento de um ícone

Enquanto sucessor do 356, o 911 conquista os corações dos fãs de automóveis desde o primeiro minuto. O 911 tem a sua estreia absoluta no Salão Automóvel de Frankfurt (IAA) sob a designação de modelo 901. A alteração do nome para 911 ocorre em 1964 por ocasião do lançamento no mercado. O motor de seis cilindros debita 130 CV – o suficiente para uma velocidade máxima real de 210 km/h. Quem prefere andamentos mais calmos, pode encomendar, a partir de 1965, o Porsche 912 de quatro cilindros. Em 1966, a Porsche apresenta o 911 S com 160 CV, o primeiro modelo equipado com jantes de liga leve forjadas da Fuchs. O 911 Targa chega ao mercado no final de 1966 e, graças ao seu arco de segurança marcante em aço inoxidável, torna-se o primeiro descapotável do mundo com preocupações de segurança. A partir de 1967, é possível encomendar o 911 com uma caixa semi-automática de 4 velocidades, chamada “Sportomatic”. Além disso, a Porsche torna-se o primeiro fabricante alemão a cumprir as rigorosas normas de emissão de gases de escape da EPA no mercado norte-americano com as variantes 911 T, E e S. O aumento da cilindrada para 2,2 litros (1969) e 2,4 litros (1971) tornam o Porsche 911 cada vez mais potente. É até à data o automóvel de sonho por excelência: o 911 Carrera RS 2,7 de 1972, com 210 CV e um peso de apenas 1000 kg. O “rabo de pato” característico é o primeiro spoiler de série do mundo para veículos de produção em série.

1973: Série G

A geração seguinte

A produção em série de um sucesso de popularidade: Dez anos após a estreia, os engenheiros da Porsche revêem cuidadosamente o 911. O chamado modelo G é construído entre 1973 e 1989, um longo período que não foi excedido por nenhuma outra geração do 911. Característica especial: os pára-choques marcantes com foles – uma inovação para cumprir novos requisitos de colisão nos EUA. Além disso, cintos de segurança de três pon-

tos de série e bancos com apoios de cabeça integrados aumentam a protecção dos passageiros. Um marco na história do 911: em 1974 a Porsche apresenta o primeiro 911 Turbo com motor de três litros, 260 CV e um spoiler traseiro que dá nas vistas. A sua associação exclusiva ao luxo e ao desempenho tornam o “Turbo” num sinónimo da marca Porsche. Em 1977, segue-se mais um salto de potência: o 911 Turbo 3.3 recebe um intercooler e é, com os seus 300 CV, o mais potente da classe. Nas versões com motor aspirado, o 911 Carrera substitui, em 1983, o SC e com os 3,2 litros de cilindrada e 231 CV torna-se uma peça de colecção muito popular. Os amigos da condução ao ar livre podem comprar o 911, a partir de 1982, na versão Cabriolet. Em 1989, a Porsche dá seguimento a um mito com o 911 Carrera Speedster.

1988: Modelo 964

O moderno clássico

Muitos dos entendidos já anunciavam o fim de uma era, quando a Porsche apresenta, em 1988, o 911 Carrera 4 (série 964). Após quinze anos de produção, o 911 é revisto em até 85% dos componentes para que a Porsche pudesse apresentar um veículo moderno e sustentável. O motor Boxer de 3,6 litros refrigerado a ar debita agora 250 CV. Além disso, o 964 diferencia-se do seu antecessor principalmente pelos pára-choques aerodinâmicos em PU e pelo spoiler traseiro extraível electricamente, mas do ponto de vista tecnológico deixam de ter comparação possível. O novo modelo não devia apenas entusiasmar pelos seus valores desportivos, como também conquistar com o seu conforto de condução. O condutor conta com a assistência do ABS, Tiptronic, direcção assistida e airbags. Além disso, o 911 oferece um chassis totalmente novo com braços transversais em liga leve e molas helicoidais em vez da suspensão de barra de torção consagrada. Quase revolucionário: o novo 911 oferece, pela primeira vez, logo na fase inicial de comercialização, uma versão de tracção integral chamada Carrera 4. O Carrera 2 com tracção traseira é lançado apenas meio ano depois. Para além das variantes Carrera Coupé, Cabriolet e Targa, os clientes também podem encomendar o 964 Turbo a partir de 1990. Fornecido inicialmente com o motor Boxer de 3,3 litros, já com provas dadas, o Turbo recebe em 1992 um propulsor de 3,6 litros com 360 CV. Os veículos mais procurados pelos colectores são, em especial, o 911 Carrera RS, o 911 Turbo S e o 911 Carrera 2 Speedster.

1993: Modelo 993O último motor refrigerado a ar

Este 911, internamente conhecido como 993, é até hoje a grande paixão de muitos condutores Porsche. Por um lado, isto deve-se às suas belas linhas. Os pára-choques integrados reforçam a impressão geral em tudo harmoniosa. A parte dianteira é mais plana do que nos antecessores, o que foi possível graças à passagem dos faróis redondos para os faróis polielipsóides. Para além disso, o 993 é considerado um veículo bem desenvolvido e fiável. E ágil, pois é o primeiro 911 a receber um chassis de alumínio totalmente novo. A variante Turbo recebe pela primeira vez uma unidade biturbo, que em 1995 é considerada o propulsor automóvel de série menos poluente do mundo. Outra inovação da versão Turbo com tracção integral são as jantes de alumínio com raios ocios, uma estreia absoluta na construção automóvel. Para os amigos de automóveis desportivos com muita pressa, a Porsche oferece o 911 GT2. Uma novidade do 911 Targa é o tejadilho de vidro eléctrico, que desaparece por completo por trás do óculo traseiro. O principal motivo pelo qual os entusiastas ferrenhos da Porsche apreciam o 993 até hoje: a versão produzida entre 1993 e 1998 é o último 911 com motor refrigerado a ar.

1997: Modelo 996A central hídrica

A grande cesura na história do 911: o modelo 996, que sai da linha de montagem entre 1997 e 2005 é um 911 totalmente novo – sem abdicar do carácter do clássico. Enquanto modelo desenvolvido totalmente de raiz, esta geração é a primeira a ser propulsionada por um motor Boxer refrigerado a água. Graças à tecnologia de quatro válvulas, desenvolve 300 CV e indica o rumo a seguir em termos de emissões, ruído e consumo. O design reinterpreta as linhas clássicas do 911 e distingue-se pelo baixo coeficiente aerodinâmico de 0,30. As linhas do 996 resultam, ao mesmo tempo, do conceito de partilha de componentes com o modelo de sucesso Boxster. Detalhe estético marcante: os faróis dianteiros

com piscas integrados – inicialmente contestados, depois frequentemente copiados por outros fabricantes. No habitáculo, o condutor encontra um interior totalmente redesenhado. O conforto de condução passa também a ter um papel de maior relevo, a par das características tipicamente desportivas. Com o 996, a Porsche inicia uma ofensiva de produtos nunca antes vista com inúmeras variantes. Um dos pontos-altos da gama de modelos é, a partir de 1999, o 911 GT3 que dá continuidade à tradição do Carrera RS. No Outono de 2000 é apresentado o 911 GT2, um atleta radical que desacelera, de série, com travões de cerâmica.

2004: Modelo 997

Clássico e moderno

Em Julho de 2004 chegou finalmente o momento: a Porsche apresenta com os modelos 911 Carrera e 911 Carrera S uma nova geração do 911, conhecida internamente como a série 997. Os seus faróis dianteiros ovais com vidro transparente e as luzes adicionais na secção inferior dianteira retomam o design tradicional do 911. Contudo, o 997 não convence apenas pelo design, mas também pelo desempenho. O motor Boxer de 3,6 litros debita 325 CV, o novo propulsor de 3,8 litros do Carrera S até produz 355 CV. Também o chassis é alvo de uma revisão significativa e, na versão Carrera S, conta de série com o sistema Porsche Active Suspension Management. Em 2006, a Porsche apresenta um 911 Turbo que dispõe, como primeiro automóvel de produção em série a gasolina, de um turbocompressor com geometria variável. Após o restyling no Outono de 2008, o 997 torna-se ainda mais eficiente graças ao sistema de injeção directa de gasolina e à caixa de dupla embraiagem (PDK). Nunca antes num 911 se levou em conta, desta forma, a individualidade dos condutores. Carrera, Targa, Cabriolet, tracção traseira e tracção integral, Turbo, GTS, modelos limitados e versões homologadas de veículos de competição GT – a família do 911 chega a contar 24 variantes do modelo.

2011: Modelo 991

O factor maturidade

O desportivo designado internamente de 991 representa o maior salto tecnológico na história do 911. Sendo há gerações a referência da sua classe, esta geração do 911 consegue elevar mais uma vez a fasquia em termos de desempenho e eficiência. O chassis totalmente novo com distância entre eixos alterada, vias mais largas e jantes mais poderosas, bem como um habitáculo com ergonomia otimizada asseguram uma sensação de condução ainda mais desportiva e confortável. Do ponto de vista técnico, o 911 encarna por completo o conceito Porsche Intelligent Performance: menor consumo, mais potência. Por exemplo, através da redução da cilindrada para 3,4 litros no modelo base Carrera (ainda assim com mais 5 CV do que o 997/II) e da construção híbrida (aço/alumínio), que permitiu uma redução significativa do peso. Outra novidade: o Porsche Dynamic Chassis Control e caixa manual de sete velocidades. Também o design do 991 recebe grandes elogios. Com a sua silhueta plana e alongada, as suas superfícies carregadas de tensão e detalhes concebidos com precisão, o Porsche 911 Carrera é também na sétima geração inconfundivelmente um 911, definindo mais uma vez novos padrões no design automóvel.