Para la eternidad

Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.

22/10/2019 El ADN del nuevo Porsche 911 se remonta a 1963. Hoy en día, la disposición mecánica del modelo original todavía determina el diseño de este icono. He aquí una comparación de todas las generaciones que componen la saga del mítico deportivo.

Porsche 911 C //// 911 G

En 1963, el 911 hizo su debut como 901 en el Salón de Fráncfort; la comercialización comenzó en 1964. El motor bóxer refrigerado por aire en la parte trasera y, en consecuencia, la ausencia de una una parrilla para el radiador definieron su configuración y, por lo tanto, su ADN. Un año más tarde, Porsche presentó el primer Targa en la misma feria alemana. Al 911 original le siguieron las series A, B, C, D, E y F. La distancia entre ejes se amplió en la serie B. El Targa mostrado aquí es un modelo de la Serie C en el llamativo Azul Géminis metalizado. El primer gran cambio de diseño se produjo en 1973 con la Serie G. Un Carrera 2.7 de 1975 con 210 CV y un gran alerón trasero figura en esta comparativa de las ocho generaciones de 911. Este Porsche fue pintado en Naranja Continental, un color característico de aquella época.

Porsche 911 G //// 911 (964)

Los paragolpes con fuelle lateral negro son la característica de diseño más llamativa de la Serie G. Permanecieron como un rasgo del 911 durante 16 años hasta que, en 1989, con el estreno del 964 Carrera 4 con tracción total, los paragolpes se remodelaron y se integraron en la línea de carrocería como elementos sólidos. El 964 que aparece en esta imagen, un Carrera RS con tracción trasera, se fabricó en 1991. Con 260 CV y un peso de sólo 1.240 kilogramos era una máquina de conducción pura con alerón trasero de extensión automática, pintado en Ruby Star.

Porsche 911 (964) //// 911 (993)

A primera vista, sólo los faros elipsoidales inclinados del 993 parecen distinguirlo del 964. Pero nada más lejos de la realidad. La mayor parte de la carrocería, incluidas las aletas delanteras, la tapa del maletero, los paneles laterales traseros, el capó y los paragolpes, fueron diseñados de nuevo. Con el 993, Harm Lagaaij logró conectar el diseño del 911 con el del 928 y el 968, creando así un aire de familia. El 993 C2 de 1997 que figura en este artículo esconde en su interior un motor de 285 CV y está pintado en el color metalizado Plata Ártico.

Porsche 911 (993) //// 911 (996)

El 996 es el reflejo de un cambio de paradigma. En 1997, Porsche se despidió de los motores bóxer refrigerados por aire e introdujo la refrigeración por agua. El diseño del nuevo modelo tenía poco en común con el 993. Este alejamiento de la tradición quedó reflejado en ciertos elementos provocativos. El 911 Carrera que aquí se muestra es la versión especial "40 Aniversario Porsche 911" de 2003, con 345 CV. Color: Plata GT metalizado. De este 997 se fabricaron 1.963 unidades, en un claro guiño a los orígenes del 911.

Porsche 911 (996) //// 911 (997)

Al pasar del 996 al 997, da la impresión de que se trata de un vehículo completamente nuevo, pero las apariencias engañan: el 997 introducido en 2005 es una especie de súper remodelación del 996. Una comparación de las siluetas que se muestran aquí - el 996 a la izquierda y el 997 a la derecha - lo deja muy claro. Con el 997, Porsche volvió a las formas limpias de las series 964 y G. El 997 de la fotografía que acompaña a este texto es un 911 Carrera 4S con 355 CV, con el mismo tono de pintura del 996 (Plata GT metalizado). El diseño de ambos 911 fue creado bajo la dirección de Harm Lagaaij.

Porsche 911 (997) //// 911 (991)

En 2012 llegó el 991, que fue el primer 911 de Michael Mauer. El salto del 997 al 991 es enorme, tanto visual como técnicamente. El 991 parece mucho más grande que el 997 y ciertamente lo es: la distancia entre ejes es 100 milímetros mayor y las vías son más anchas. Sin embargo, este aumento de cotas no impide al 991 seguir siendo extremadamente manejable. El Carrera S “50 Años 911” (2013) que se muestra aquí ofrece 400 CV y se presenta en Gris Géiser metalizado.

Porsche 911 (991) //// 911 (992)

El segundo golpe de efecto de Michael Mauer tuvo lugar en 2019. Y de nuevo fue fiel a su principio rector de cómo debe ser un nuevo 911: "Tengo que ser capaz de ver que es un 911. Y tengo que ser capaz de ver que es el nuevo 911". Mientras el 991 es un coche deportivo más elegante, el 992 es visualmente más llamativo. Con las aletas y las ruedas más alejadas de la carrocería, queda claro que el equipo de diseño siguió los pasos del primer 911 Turbo (el 930). El motor turbo de 3.0 litros del 911 Carrera 4S que aquí aparece representado desarrolla 450 CV (911 Carrera 4S: consumo combinado de combustible 9,0 l/100 km; emisiones combinadas de CO_2 206 g/km).

Ocho generaciones del Porsche 911, 56 años de historia del deportivo más icónico, todo en un mismo escenario. El primer 911 y el último son mundos aparte. Sin embargo, comparten el mismo ADN.

Técnica y estéticamente. Pero esa genética ha cambiado y se ha ido desarrollando año tras año. Esta comparativa pretende poner de relieve cuánto ha cambiado el 911 en las últimas seis décadas. Cómo son todos los modelos, cómo se comportan, suenan, huelen y cómo han ido evolucionando en cada época, unas veces con sólo unos matices y otras de forma revolucionaria. Se trata de entender un poco mejor cada generación y obtener una visión más clara de lo que representa. Para poder ver con más claridad estos iconos del automóvil de todas las épocas, nos basamos en la experiencia de un hombre que se ha sumergido en el ADN de la marca Porsche y del 911 como ningún otro: Michael Mauer (1962), Jefe de Diseño de Porsche y estilista senior del Grupo Volkswagen.

"Ver las ocho generaciones del 911 en un solo lugar es, en primer lugar, una sensación muy estimulante", dice mientras entra en el crisol de las eras, un hangar en el aeropuerto de Siegerland (Alemania), cerca de la autopista de Sauerland, la A45. Agrega: "Porque confirma lo que siempre digo: quizás el 911 es el único coche que realmente tiene un *currículum* tan completo. Se me ocurren dos o tres coches que también tienen una historia interesante, pero en ningún caso tan completa".

Esta historia comienza en 1963 con el estreno mundial del Porsche 911 en el Salón Internacional del Automóvil (IAA) de Fráncfort. En ese momento, el sucesor del 356 todavía era conocido como 901, denominación que lo acompañó incluso habiéndose lanzado ya al mercado en 1964. Pero en el primer año de producción, Peugeot reclamó los derechos del 0, y el nuevo Porsche fue llamado el 911 a partir de entonces. Esto no supuso ningún problema. El primer 911, como el 356, respondía a una disposición técnica clave que aún hoy determina su forma: tenía el motor bóxer en la parte trasera. Michael Mauer: "El diseño es muy singular. La forma del coche está estrechamente relacionada con esta disposición. Si se cambiaran los rasgos fundamentales de diseño, ya no sería un 911".

Así que el motor bóxer posterior es la parte más importante del ADN del 911. Es, de hecho, lo que vincula a las ocho generaciones. Con la excepción del actual 992, que es una unidad de pruebas de Porsche, todos los demás modelos mostrados proceden de la colección del Museo Porsche. El de la primera generación es un 911 S Targa de la Serie C de 1970, cuyo motor de seis cilindros y 2.2 litros entrega 180 CV a las ruedas traseras; le sigue un 911 Carrera 2.7 de segunda generación (Serie G, 1975) con 210 CV; la tercera generación (964) está representada por un 911 Carrera RS de 1991, dotado de un motor de 3.6 litros con una potencia de 260 CV; el 993 marca el salto a la era moderna desde el punto de vista visual. Bajo su capó trasero se esconde un motor bóxer de 3.6 litros con 285 CV.

Después llegó la quinta generación, que supuso un punto de inflexión histórico: el 996, ya equipado con un motor bóxer refrigerado por agua en lugar de por aire, figura aquí en la versión especial "40 Aniversario del 911", fabricada en 2003 y con un bloque de 3.6 litros y 345 CV. Su sucesor fue el 997. En este caso, la versión elegida de esta generación es un Carrera 4S de 2005, con motor 3.8 de 355 CV asociado a un sistema de tracción integral. El 991, el primero de la era Mauer, queda representado por un bonito 911 S de la edición especial “50 Años del 911”; la cilindrada de su motor bóxer atmosférico es de 3.8 litros y la potencia, de 400 CV. Desde 2019, la octava generación (992) ha logrado unir presente y futuro de la mejor manera posible. En este caso disfrutamos en esta comparativa de un 911 Carrera 4S de 450 CV con motor turbo de 3.0 litros.

Porsche 911 C vs. Porsche 911 G

Huele a tiempos pasados cuando uno accede al interior del 911 de la Serie C. El 'clic' del cierre, la fácil apertura de las puertas prácticamente sin aislamiento, los asientos con reposacabezas convencionales, el volante de cuatro radios de gran tamaño y recubierto de fina piel... Todo encaja perfectamente en este ambiente tan vintage. El cuentarrevoluciones se sitúa en el centro, una característica que aún hoy perdura en el tablero de instrumentos de los modelos actuales. Por supuesto, el contacto está a la izquierda; una llave delicada, girada a la derecha, despierta el motor de seis cilindros y 2.2 litros. Al principio está un poco tembloroso, pero luego aumenta suavemente la velocidad como una turbina. Este 911 Targa es una versión S con caja de cambios de cinco velocidades. El pomo de la palanca de cambios ofrece buen tacto, si bien las inserciones de las marchas obligan a estar concentrado: desde la posición central, hay que llevar la palanca de cambios hacia la izquierda y hacia atrás para engranar la primera marcha. Incluso hoy en día, este deportivo sigue siendo ofreciendo una conducción muy ágil y decidida. Incluso en curvas cerradas sigue siendo más controlable sobre asfalto seco de lo que uno podría pensar, a pesar de sus casi cinco décadas de antigüedad.

El salto a la Serie G es como un padre que recuerda su juventud vivida en los años sesenta. En el exterior, son principalmente los paragolpes con fuelles adaptados a las pruebas de choque de su época y la desaparición del cromo (con excepción del espejo exterior) lo que distinguen a la serie G de la C. En el interior, el conductor da un salto adelante en el tiempo gracias a elementos como un volante mucho más pequeño, asientos con reposacabezas integrados, una palanca de cambios más moderna para la caja opcional de cinco velocidades y un motor de 2.7 litros significativamente más prestacional. Con su dirección más directa, pero aún algo lenta y sin asistencia, y sus excelentes frenos, el 911 Carrera 2.7 ofrece un tacto más deportivo que la Serie C. Conserva el encanto de su predecesor porque parece una actualización refinada de la idea original.

Esto se debe en parte a que la carrocería y, por tanto, la visión de las aletas que tiene el conductor, no ha cambiado. Michael Mauer describe esta percepción: "El diseño del 911 se caracteriza por unos cuantos rasgos, comenzando por la parte delantera, cuya arquitectura se distingue por unas aletas situadas a mayor altura que el capó. Esto es así porque el motor está en la parte trasera". El paralelismo entre el modelo original y el de la serie G también se pueden encontrar en las secciones laterales y traseras.

El Jefe de Diseño añade: "En la parte superior del lateral es característico el techo inclinado y la silueta resultante de las ventanillas". En la parte trasera, las prolongaciones de los vierteaguas continúan como líneas elegantes hacia el capó posterior. Porsche lo llama la “flyline”. Visto desde atrás, llama la atención la manera en la que se ha resuelto la cabina de conducción, con trazos dotados de gran carisma y, más abajo, cómo las aletas se extienden paralelas. Mauer: "Son características de diseño que han ido cambiando a lo largo de las generaciones, pero cuyas líneas básicas se pueden encontrar en cada una de ellas".

Porsche 911 G vs. 911 (964)

Al acercarse al 964 RS hay que tener en cuenta que la tercera generación del 911 se introdujo 26 años después del lanzamiento del modelo original, primero como Carrera 4 con tracción a las cuatro ruedas. Parece mucho más moderno que la serie G, con sus paragolpes homogéneos y más grandes integrados en la carrocería. Dicho esto, las puertas y el capó son casi idénticos y suenan igual cuando se abren y se cierran. Harm Lagaaij, que como joven diseñador de Porsche desempeñó un papel importante en el desarrollo del 924, más tarde fue a otras empresas y volvió a Porsche en 1989 como Jefe de Diseño. Él mismo contaba lo siguiente sobre esta época: "Después de muchos años volví y me dieron un 964 como coche de empresa: el coche era completamente nuevo, y sin embargo todo era igual..."

Ocurre exactamente lo mismo hoy al entrar en un 964. A finales de los años 90, este Porsche 911 -la tercera generación- no tenía una imagen futurista. Por ello transfirió la forma y el carácter del primer y segundo 911 a aquella década con nuevas tecnologías como la tracción a las cuatro ruedas, el motor de 3.6 litros completamente nuevo, los airbags opcionales y una mejor protección en caso de colisión, asientos más ergonómicos, la dirección asistida (no en el RS), una moderna caja de cambios automática (Tiptronic), un chasis de nuevo diseño, una aerodinámica mejorada (entre otras cosas, gracias a un alerón trasero que se extiende de forma automática por encima de los 50 kilómetros por hora) y un sistema de climatización y de calefacción notablemente mejor. Hoy en día, el 964 ofrece una maravillosa oportunidad para conducir un coche clásico de alta tecnología. Sin embargo, en aquel momento Porsche se enfrentó al problema de tener tres modelos en su gama, 964, 928 y 944, que apenas tenían piezas idénticas, lo que hizo que los beneficios de la empresa disminuyeran cada vez más.

Porsche 911 (964) vs. 911 (993)

El salto del 964 al 993 es enorme. En la cuarta generación, Harm Lagaaij era el nuevo Jefe de Diseño y el equipo de desarrollo técnico se había hecho cargo de la difícil tarea de hacer que no solo el 911, sino también toda la gama, fueran aptos para el futuro. El 993 fue un paso intermedio. El objetivo era dotar a las tres series de modelos 911, 928 y 944 (que se convirtió en 968) de una identidad visual común. Harm Lagaaij: "Aparte del hecho de que no había partes comunes en absoluto, todas se veían extremadamente diferentes. Sabíamos que teníamos que movernos en una dirección completamente opuesta. Pero hasta que todo esto fuera implementado, mi principal tarea era dar a los modelos una cierta similitud". Con "dirección opuesta", Lagaaij se refería a la reorientación de la marca, tanto visual como técnicamente. Pero antes de que esto ocurriera y de la llegada de 996 (y el Boxster 986), la marca tenía que sobrevivir, y el modelo más importante fue el 993. Así se creó el último y más moderno de todos los 911 refrigerados por aire. Se diferenciaba notablemente del 964 en la conducción por la forma en que se podía llevar a velocidad alta. A excepción de las puertas, prácticamente todas las piezas de chapa eran nuevas, como las aletas y los nuevos faros en ángulo. En el interior, el 993 todavía se parecía al 964, pero muchos componentes daban una mayor sensación de calidad.

En cualquier caso, Harm Lagaaij logró un equilibrio que luego se fue perfeccionando cada vez más.

Michael Mauer, que sucedió a Harm Lagaaij en 2004, dice: "Crear un nuevo 911 es un reto especial. La idea es llevar un paso más allá el diseño, pero siempre dejando ver claramente que se trata de un 911".

Porsche 911 (993) vs. 911 (996)

Con el 996 refrigerado por agua, Porsche no sólo reinventó el 911 sino también la marca. Con Wendelin Wiedeking como Presidente del Consejo de Dirección, Horst Marchart como Jefe de Desarrollo y Harm Lagaaij como Jefe de Diseño, Porsche pasó de ser un pequeño fabricante de deportivos a ser la compañía de automóviles más rentable del mundo, sin renunciar ni un ápice a su exclusividad. El 996 representó un punto de inflexión técnico y visual. No vamos a entrar en las ventajas y desventajas de la refrigeración por aire y agua. Lo que está perfectamente claro es que la era de los coches deportivos modernos comienza con el 996.

Un hecho interesante: aunque la calidad de la primera serie 996 no estaba a la altura de su innovador sistema de propulsión, las cosas fueron muy diferentes para la segunda serie -reconocible desde el exterior, entre otras cosas, por los faros de nuevo diseño en comparación con el Boxster-. Esto queda especialmente patente en el 911 Carrera “40 Aniversario del 911' que aquí se muestra, que se lanzó al mercado en 2003 en una edición limitada de 1.963 unidades, con varios detalles exclusivos y un potente motor de 345 CV. Puede haber alguna crítica al diseño interior y a los faros, pero este Porsche 911 es superior al 993 en todos los aspectos. Un coche deportivo con un alto confort para viajar, un motor extremadamente afinado y una autonomía inusualmente elevada. Para los conductores que empezaron a utilizar el 996 en su vida cotidiana, el primer ESP fue también una ayuda inestimable. Pero, ¿es todo tan bueno como parece? Lo cierto es que el 993, como el último modelo refrigerado por aire, sigue siendo el icono de los iconos. También está la polémica imagen del 996. "Creo que el 996 es un modelo muy significativo para Porsche en muchos aspectos y en la historia del 911, ya que este cambio de un motor refrigerado por aire a uno refrigerado por agua representa realmente un punto de inflexión", dice Michael Mauer. El diseñador continúa: "Verás que el 996, cuanto más antiguo sea, más defensores de su diseño irá encontrando. De hecho, ya empieza a ser así." Los precios han comenzado a subir no solo para las versiones exóticas como el Targa, el 4S, el "40 Aniversario", el Turbo, el GT2 y el GT3, sino también para las más normales.

Porsche 911 (996) vs. 911 (997)

Si se miran el 996 y el 997 de perfil, se puede ver desde esa perspectiva que las generaciones cinco y seis tienen mucho en común en términos de tecnología. Ambos modelos básicos comparten la misma distancia entre ejes de 2.350 milímetros. Con el 997 de 2005 Harm Lagaaij volvió a un diseño más limpio. Mientras las secciones laterales son extremadamente similares -excepto la posterior-, las secciones delantera y trasera tienden a la línea más clásica del 911. Los faros redondos sustituyen a la forma ovalada. Y esto es exactamente lo que distingue al 997 del 996: transfiere el espacio extra, el confort y la velocidad a un diseño exterior e interior más limpio. Además, el 997 proporciona aún más seguridad, especialmente a velocidades altas. Nuestra comparativa refuerza la siguiente idea: el 996 fue

deliberadamente provocativo, marcó un nuevo comienzo y, por lo tanto, tuvo su propio encanto. El 997, por otro lado, fue más preciso y más fino que el 996.

Porsche 911: 997 vs. 991 vs. 992

El primer 911 de Michael Mauer cumplió con sus propios requisitos para marcar el comienzo de una nueva generación. "Tengo que ser capaz de ver que es un 911, y tengo que ser capaz de ver que es el nuevo 911", dice. Eso ocurre con el 991 presentado en 2011 -un coche casi completamente nuevo con 100 milímetros más de distancia entre ejes y voladizos de carrocería más cortos-. Desde el puesto de conducción recuerda un poco al legendario Carrera GT y al 918 Spyder. Tal vez esta sea también una diferencia significativa con el 997: en el 991 te sientes como si estuvieras en un súperdeportivo. Esto es aún más cierto para la versión especial “50 años del 911”, limitada a 1.963 unidades y presente en esta cronología: un Carrera S de 400 CV, con tapicería de asientos “Pepita” y muchos otros detalles exclusivos.

El sucesor de cada 911 puede parecer más moderno y técnicamente mejor, pero el predecesor sigue siendo deseable. Ningún 911 nuevo hace que un modelo reemplazado realmente parezca viejo. Porque el ADN es siempre continuo. Y este es también el caso del nuevo 992. Evoca el pasado, pero también lleva la idea del 911 al presente. Michael Mauer: "Esta vez queríamos que el coche volviera a ser más compacto". Describe el estilo en el que las ruedas y los neumáticos sobresalen ligeramente de la carrocería como una camiseta de atleta ceñida a su cuerpo. "Luego echamos la vista atrás para ver a qué modelo se podía parecer más. Y ese fue el 930, el primer Turbo". Cuando Michael Mauer dice que el espíritu del 930 era realmente afín al del 992, ennoblece a todas las demás generaciones del 911 y las sitúa a la altura de una obra de arte automovilística para la eternidad.

Datos técnicos

Información

Texto publicado originalmente en "Porsche Klassik“, edición especial, "8 generaciones del 911“.

Autor: Thomas Fuths
Fotografías: Markus Bolsinger, Heiko Simayer, Theodor Barth

Copyright: Las imágenes y el sonido aquí publicados tienen copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania u otras personas. No se debe reproducir total o parcialmente sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

Consumption data

911 Carrera 4S (Predecessor model)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2019/es-porsche-911-ocho-generaciones-18979.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/27e8df54-3afc-4aa7-9e8d-3c4b39c855dc.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart