El 911 original: la obra maestra de Zuffenhausen

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

21/11/2018 El 27 de noviembre se celebrará en Los Ángeles la presentación mundial de la octava generación del Porsche 911, cincuenta y cinco años después de que debutara el modelo original. Este es un motivo suficiente para echar un vistazo a las siete generaciones previas. Parte 1: el 911 original.

En el Salón Internacional del Automóvil de Fráncfort (IAA) nace una leyenda. Es 12 de septiembre de 1963 y Porsche presenta con orgullo el esperado sucesor del 356. El nuevo deportivo, que originariamente fue conocido como 901, da un gran paso adelante. Para reflejar la ambición de la marca, Porsche juega ahora en una liga superior con el nuevo modelo. Incorpora un motor bóxer de seis cilindros, en lugar de cuatro, que está refrigerado por aire para continuar las mejores tradiciones de la compañía y proporciona 130 caballos de potencia. Cuando el coche llegó al mercado en 1964 se le dio el nombre de 911, como consecuencia de una discusión sobre los derechos de las denominaciones con un cero en medio que hubo con otro constructor de automóviles, Peugeot. El 911 es aceptado rápidamente como un "genuino" Porsche, porque las prestaciones del deportivo superan todas las expectativas. El escenario está preparado para una carrera global inigualable.

La expansión de la gama 911 continúa rápidamente. En 1965, Porsche responde a una discusión planteada en Estados Unidos que señala como peligrosos a los descapotables, y lo hace de una forma pragmática: presenta el 911 Targa, el primer "cabriolet seguro", que lleva una barra antivuelco de 20 centímetros de ancho, un techo desmontable y una pequeña capota detrás. Esta última se conoció como ventana blanda. Poco tiempo después, fue sustituida por una luna trasera panorámica y térmica. El nombre de la variante de techo abierto ("Targa") provenía de la carrera de resistencia Targa Florio, que se celebraba en Sicilia y donde Porsche había ganado en cuatro ocasiones.

En 1966, otro icono del diseño hizo su estreno mundial junto al 911 S de 160 caballos, las llantas Fuchs, que probablemente sean las más famosas de la historia del automóvil y que estrenaban un nuevo territorio tecnológico, pues al estar forjadas en una sola pieza eran mucho más ligeras.

En otoño de 1967 estuvieron listas otras variantes, como el 911 T de 110 caballos que completaba la gama por debajo del 911 S y del 911 E (el sufijo "E" hacía referencia a la inyección de gasolina). Eso lo hacía muy limpio desde el punto de vista medioambiental y, con estas versiones, Porsche se convertía en el primer fabricante alemán en cumplir la estricta normativa estadounidense sobre emisiones.

La mejora continua del Porsche con 2+2 asientos alcanzaba otro hito a mediados de 1968: a partir del año modelo 1969, la distancia entre ejes crecía respecto a la primera generación en 57 milímetros,

hasta llegar a los 2.268 mm. Esto proporcionaba un comportamiento menos nervioso al deportivo de motor trasero. La era 2.0 litros finalizaba en 1969. Con un diámetro de los cilindros cuatro milímetros mayor, la cilindrada subía hasta 2.195 centímetros cúbicos. En el 911 del año modelo 1972, el aumento en la cilindrada era aún mayor, hasta 2.4 litros, pero ahora el coche también podía funcionar con gasolina de octanaje normal. La gama abarcaba vehículos desde los 130 a los 190 caballos del 911 S.

El 911 Carrera RS 2.7 se convirtió en una leyenda con su spoiler trasero tipo “cola de pato”. Este modelo sólo pesaba 1.000 kilos, tenía una potencia de 210 caballos y su velocidad máxima superaba los 245 km/h. En total, se construyeron 1.525 unidades en la fábrica de Zuffenhausen. Con esta variante se culminaba la primera generación del 911, de la que se fabricaron 111.995 unidades entre 1963 y 1973.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2019/es-porsche-911-seven-generations-part-1-original-911-16796.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/2eb5b2c7-7497-4d3f-80bb-34f6d454ed7a.zip

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