

La octava generación de un icono

El nuevo Porsche 911

Más potente, más rápido, digital: el Porsche 911 llega a su octava generación. Mantiene de manera inconfundible el ADN del diseño de Porsche, con una presencia mucho más musculosa y con una disposición totalmente nueva en el interior dotado con un monitor de pantalla táctil de 10,9 pulgadas, que hace que el nuevo 911 sea a la vez moderno y atemporal. Los elementos de conducción y manejo inteligente, además de los innovadores sistemas de asistencia, aúnan la maravillosa dinámica sin concesiones del clásico deportivo de motor trasero con los requisitos del mundo digital.

Oliver Blume, Presidente del Consejo de Dirección de Porsche AG: «La octava generación del 911 es más potente, más emocional y más eficiente que sus predecesores, e incluye numerosas características digitales. No obstante, a pesar de todas las novedades, el 911 mantiene su esencia: la de un deportivo purista, el corazón de Porsche. Nuestro icono».

Perfeccionados y más potentes que nunca con 331 kW (450 CV) en los modelos S se presentan los nuevos motores bóxer turbo de seis cilindros de la nueva generación. La mejora del procedimiento de inyección y unas medidas de optimización adicionales, tales como la nueva disposición de los turbocompresores, incluyendo la refrigeración del aire de sobrealimentación, aumentan la eficiencia del accionamiento y reducen las emisiones. La transmisión de fuerza tiene lugar a través de una caja de cambios de doble embrague de ocho velocidades de nuevo desarrollo. Las velocidades máximas ascienden a 308 km/h (Carrera S) y 306 km/h en la variante de tracción total Carrera 4S. En cuanto a la aceleración de cero a 100 km/h, ambos modelos 911 baten la marca de cuatro segundos: 3,7 segundos tarda el Coupé con tracción trasera, mientras que el 911 Carrera 4S con tracción total lo consigue en 3,6 segundos. Por tanto, los dos coches son 0,4 segundos más rápidos que los respectivos modelos anteriores. Con el paquete opcional Sport Chrono, la ventaja aumenta en 0,2 segundos más. El 911 también marca nuevos récords en el circuito de carreras más duro del mundo: un 911 Carrera S tardó 7:25 minutos en recorrer la sección Norte del circuito de Nürburgring, cinco segundos menos que el modelo anterior.

Otros aspectos destacados son el modo Wet de Porsche para una conducción aún más segura sobre calzadas mojadas, el asistente de visión nocturna con cámara termográfica, así como la conectividad completa que utiliza inteligencia colectiva. El surtido se completa con tres exclusivas ofertas digitales que vivieron su estreno mundial con el 911 el 27 de noviembre de 2018 en Los Ángeles: la aplicación «Porsche Road Trip» para rutas extraordinarias, el asistente personal «Porsche 360+» y la calculadora de emisiones basada en web «Porsche Impact» para la neutralización de la huella personal de CO2.

El diseño exterior se basa en el de las generaciones anteriores del 911

El diseño exterior resulta familiar y, al mismo tiempo, indudablemente nuevo. El 911 de la octava generación es más amplio, más seguro de sí mismo y más moderno. Por encima de las grandes ruedas con un diámetro de 20 pulgadas delante y 21 pulgadas detrás se despliegan unos guardabarros más anchos. Así, los modelos con tracción trasera presentan la misma anchura de la carrocería que los modelos con tracción total. En este caso, el aumento del eje posterior es de 44 milímetros. La parte delantera, generalmente 45 mm más ancha, recupera un aspecto tradicional de las primeras generaciones del 911:

la tapa de maletero alargada hacia delante con una llamativa cavidad delante del parabrisas. Ambos elementos alargan visualmente la parte frontal y le aportan dinámica. A la vez, los faros principales LED de nuevo desarrollo reflejan el avance tecnológico del 911. Con la típica forma redonda y elevada del 911, quedan incorporados de manera prácticamente imperceptible en los guardabarros. La integración enrasada de las manillas de extracción eléctrica resalta la línea lateral entallada y lisa. Los retrovisores exteriores, con una forma totalmente nueva, están optimizados para reducir al máximo el ruido del viento y se pueden replegar eléctricamente de modo opcional.

En la parte trasera dominan los alerones netamente más anchos, los cuales se pueden desplegar a distintos niveles, y la banda luminosa fina y continua. Las láminas dispuestas verticalmente de la toma de aire recogen las líneas de la luna trasera. También la tercera luz de freno dispuesta en posición centrada ha sido integrada en el desarrollo de las láminas. Dado que queda cubierta cuando el alerón trasero está desplegado, este lleva incorporada una segunda luz de freno. Como característica distintiva, los modelos con propulsión trasera tienen láminas negras, mientras que los modelos con tracción cuatro ruedas disponen de insertos cromados en la parrilla trasera. Con excepción de la parte delantera y trasera, todo el revestimiento exterior está fabricado en aluminio.

Nuevo diseño interior con líneas claras

El interior está marcado por las líneas depuradas y rectas del tablero de instrumentos con el nivel de instrumentos inclinado hacia atrás. También aquí se toman como inspiración los 911 de la década de 1970. Al igual que en el 911 original, el tablero de instrumentos se extiende por todo el ancho entre dos planos de aletas horizontales. Además del cuentarrevoluciones central, dos esbeltas pantallas de forma libre sin marco mantienen informado al conductor. La nueva arquitectura permite manejar la pantalla central del Porsche Communication Management (PCM), que mide ahora 10,9 pulgadas, de manera rápida y sin distracciones. Debajo, un panel de control de cinco teclas con la estética de los clásicos interruptores basculantes establece la conexión con la consola central con un panel táctil integrado. También los asientos han sido revisados a fondo. La nueva estructura reduce el peso del vehículo en unos 3 kg, mientras que los cambios en su geometría ofrecen una mayor estabilidad lateral en la zona de los hombros. Aunque el asiento se encuentra cinco milímetros más bajo y posee una superficie ligeramente más estrecha, la comodidad ha mejorado notablemente.

A nivel de la digitalización, el 911 da el siguiente paso hacia el futuro con la conectividad permanente y con nuevas funciones y servicios. El PCM incluye de serie, entre otros elementos, la navegación en línea basada en enjambres de datos y Porsche Connect Plus.

Extensos sistemas de asistencia aumentan la seguridad y la comodidad

Como novedad mundial, Porsche ha desarrollado el modo Wet incorporado de serie. Dicha función detecta el agua en la carretera, prepara los sistemas de regulación en consecuencia y advierte al conductor. Así, este puede ajustar el vehículo con un botón o utilizar el interruptor de modo del volante (incluido en el paquete Sport Chrono) para reforzar la seguridad. El asistente de advertencia y de frenado, instalado igualmente de serie, detecta con la ayuda de cámaras el peligro de colisiones con vehículos, peatones y ciclistas y envía un aviso o inicia un frenado de emergencia si es necesario. Por primera vez, se ofrece para el 911 un asistente de visión nocturna con cámara termográfica como

opción. El regulador de velocidad con control de crucero adaptativo, disponible como opción, comprende una regulación de distancia automática, la función Stop-and-Go y una protección de pasajeros reversible.

Próxima generación de motores bóxer de seis cilindros

Con el nuevo 911 también los motores bóxer turbo de seis cilindros pasan a la siguiente generación. El desarrollo se centró, junto con el cumplimiento de las nuevas normativas de emisiones con filtro de partículas de gasolina, sobre todo en el aumento adicional de las prestaciones. Nuevos turbocompresores más grandes, con una estructura simétrica y dotados de válvulas Wastegate con control eléctrico, una refrigeración del aire de sobrealimentación completamente rediseñado, así como, por primera vez, el uso de válvulas de inyección piezoeléctricas ha permitido conseguir una mejora adicional de los motores en las dimensiones relevantes: respuesta, potencia, desarrollo del par, estabilidad y deportividad con altas revoluciones. Además del aumento de la potencia en 22 kW (30 CV) hasta alcanzar los 331 kW (450 CV) con 6500/min, el motor del 911 Carrera S aumenta en 30 newton metros (Nm) el par de giro, hasta los 530 Nm. Este ofrece un amplio intervalo de velocidad de entre 2300 y 5000/min.

El 911 Carrera S cuesta 120 125 € en Alemania, y el 911 Carrera 4S, 127 979 €, incluidos el I.V.A. y el equipamiento específico del país.

El mito del Porsche 911 en la muñeca

Porsche Design celebra la nueva generación del 911 con una edición especial de relojes de pulsera limitada a 911 ejemplares, el «911 Chronograph Timeless Machine Limited Edition». El diseño purista del cronómetro y la forma de la caja de titanio reflejan el inconfundible aspecto del famoso icono del automóvil. También la esfera negra, de amplias dimensiones, se basa en el modelo a motor. Las agujas y los números blancos garantizan la máxima legibilidad tanto en el habitáculo del vehículo como en la muñeca. El totalizador junto al 6 hace referencia con las marcas 3/6/9 y 11 al icónico deportivo. Lo mismo se aplica a la silueta del 911 Flyline en la esfera y a la pulsera, elaborada con cuero original de los interiores de Porsche. Esta edición especial estará disponible a partir de abril de 2019 en una caja exclusiva que incluirá una placa especial de edición limitada.

Obra maestra de Zuffenhausen: siete generaciones de un deportivo de culto

La leyenda nació en el Salón Internacional del Automóvil (IAA) de Fráncfort. Corría el 12 de septiembre de 1963: Porsche presentó el muy esperado sucesor del 356, el deportivo que quince años antes había hecho historia para la marca del fabricante de automóviles en Gmünd, Austria. Hasta su retirada, se fabricaron 111 995 ejemplares del **vehículo original**, en un principio denominado 901.

Diez años más tarde, en 1973, comenzó la producción de la **serie G** del 911, con profundos cambios. Cuando fue preciso realizar grandes modificaciones debido al endurecimiento de las normativas en EE. UU., un importante mercado de exportación. El fabricante de automóviles de Stuttgart apostó por turbomotores muy potentes para su modelo insignia, junto a carrocerías cincadas y, además del Targa, lanzó al mercado una versión descapotable del 911 y el Speedster. Se fabricaron 198 496 ejemplares de la serie G del Porsche 911 hasta 1989.

Su sucesor, internamente denominado **Tipo 964**, se lanzó al mercado ya en 1988. La

primera variante de la generación 964 demostraba los grandes avances del nuevo vehículo: así, el Carrera 4 incorporaba por primera vez la tracción total a la producción en serie. Porsche la había diseñado para el deportivo 959, de gran potencia. El siguiente paso fue el 911 Carrera 2, con propulsión trasera, en 1989. Además del coupé, aparecieron el descapotable y el Targa. También en su caso, la familiar y práctica carrocería modificada con amortiguadores integrados del 964 consta en un 85 % de piezas de nueva construcción. En octubre de 1993, tras 63 762 ejemplares del Porsche 911 de la tercera generación y seis años de recorrido, le llegó el momento a su sucesor.

La cuarta generación del 911, el **Tipo 993**, se cuenta entre los modelos más codiciados. Al principio, Porsche solo lo comercializó como coupé y descapotable. El Targa no apareció hasta 1995, pero lo hizo con un concepto nuevo: en lugar de la pieza extraíble superior, contaba con un amplio techo de vidrio que se ocultaba detrás de la luna trasera mediante un sistema eléctrico. El capítulo de los motores refrigerados por aire en la historia de este exclusivo modelo se cerró en 1998, con 68 881 vehículos fabricados.

Porsche rompió con la refrigeración por aire en 1997 con la quinta generación del 911. El **Tipo 996** supuso la mayor ruptura del árbol genealógico del clásico. La empresa se encontraba en un momento de ajuste económico. Después de 34 años, el fabricante de deportivos decidió remodelar a conciencia su icono con la generación 996. Lo más importante era proseguir la reducción de costes que había comenzado con su predecesor, entre otras medidas, con la máxima compatibilidad de piezas posible con otras series, como el nuevo Boxster, además de cumplir con las normativas actualizadas de seguridad y emisiones. Su producción finalizó en 2005. Con 175 262 ejemplares, el 996 fue el modelo más exitoso de los más de 40 años de historia del 911.

A partir de 2004, el Porsche 911 se hizo más versátil que nunca antes con el **Tipo 997**: estaba disponible como Coupé y Targa, descapotable y Speedster, con tracción trasera y total, con carrocería más ligera y amplia, turbomotores y motores atmosféricos refrigerados por agua, como GTS, en las versiones deportivas GT2, GT2 RS, GT3 y en dos modelos GT3 RS. Con los modelos especiales, la oferta abarcaba 24 variantes que se redondeaban con numerosas posibilidades de personalización. La sexta generación del 911 marcó un nuevo récord de producción con 213 004 ejemplares.

En 2011, el **Tipo 991** pasó a representar el máximo nivel de desarrollo del Porsche 911 hasta la fecha. También reflejaba de un modo especial una máxima del fabricante de deportivos: el esfuerzo por alcanzar la mayor eficiencia posible. Se trata de algo que se apreciaba en todos sus aspectos, empezando por la evolución de su diseño. Con su silueta penetrante, sus superficies tensas y sus detalles de formas precisas, el 991 ofrecía una presencia de mayor peso que ningún 911 anterior, un efecto atribuible también a la mayor batalla y a los diez centímetros más de espacio entre ruedas. A ello se añadía la aerodinámica adaptable que incorporó el 911 como primer deportivo de serie de Porsche a partir del superdeportivo híbrido 918 Spyder. El 911 de la generación 991 es el mayor superventas de la historia de este vehículo. Se vendieron 217 930 hasta el 31 de octubre de 2018. En total, Porsche ha producido 1 049 330 vehículos de la serie 911 desde su presentación en 1963.