

60 años de Porsche 911

23/11/2025 Seis décadas de pura fascinación y placer de conducción

Seis décadas de pura fascinación y placer de conducción

El 12 de septiembre de 1963 hace su aparición en el Salón Internacional del Automóvil (IAA) de Fráncfort del Meno un vehículo que dejará una huella indeleble en el mundo de los coches deportivos: Porsche presenta el 901 como el sucesor del exitoso 356. En su debut, este dinámico 2+2 plazas todavía no lleva el nombre que se convertirá en un icono, 911, pero fija el rumbo de los 60 años siguientes. Este modelo sienta las bases técnicas, estéticas y emocionales de una de las historias más prolíficas del mundo del automóvil.

Fieles al lema de Porsche “Conducción en su forma más bella”, los ingenieros de la casa no dejan de desarrollar el deportivo, pero siempre con la máxima delicadeza. Lo han optimizado y mejorado en ocho generaciones de vehículos, manteniendo en todo momento su carácter y sus líneas. Ningún otro modelo combina uso deportivo y cotidiano, tradición e innovación, exclusividad y aceptación social, además de diseño y funcionalidad, como el Porsche 911.

La primera generación del Porsche 911 (1963-1973)

El primer Porsche 911 ofrece aquello de lo que su predecesor, el 356, carece: dos asientos auxiliares en la parte trasera. También dispone de un amplio maletero y un potente motor bóxer de seis cilindros oculto bajo una carrocería plana y moderna. Porsche sigue manteniendo la eficaz disposición trasera del motor y refrigerando sus componentes con aire. Ambas soluciones técnicas se han convertido en el sello distintivo de la serie de modelos, y el grupo propulsor sigue ocupando la zaga.

El motor de seis cilindros del primer 911 genera inicialmente 130 CV con 2,0 litros de cilindrada. Esto le permite alcanzar una velocidad máxima de 210 km/h. Posteriormente, Porsche añade más niveles de potencia con 110, 140 y 160 CV. A partir de 1970, los ingenieros aumentan la cilindrada a 2,2, 2,4 e incluso a los 2,7 litros que dan nombre al 911 Carrera RS 2.7, el más alto de su gama. En su versión de serie más potente hasta el momento, el Porsche 911 alcanza unos impresionantes 210 CV. Las variantes T, E y S del 911 son los primeros vehículos fabricados en Alemania que cumplen las estrictas normas de gases de escape de la Agencia de Protección Medioambiental de EE. UU. (EPA). A partir de 1967, la transmisión semiautomática de cuatro velocidades Sportomatic también se ofrece como alternativa a la caja de cambios manual.

Al principio, Porsche ofrece el 911 original solamente como Coupé. En 1967 le sigue el 911 Targa, un "descapotable de seguridad" provisto de un amplio arco de protección antivuelco. A lo largo de sus diez años de construcción, el primer 911 se equipa con una dirección de seguridad de tres piezas, frenos de disco con ventilación interna, inyección mecánica y sellado de cavidades para evitar la oxidación. También es el primer turismo de serie equipado con un spoiler trasero para reducir la elevación.

Serie G: la segunda generación del Porsche 911 (1973-1989)

En 1973, Porsche actualiza el 911, pero conserva la silueta y el diseño. La producción del modelo conocido internamente como "Serie G" comienza tras las vacaciones de fábrica de 1973: el 911 aumenta un poco su longitud y gana en comodidad. Sus nuevos parachoques de plástico evitan daños en la carrocería al aparcar, mientras que los cinturones de seguridad automáticos y los asientos integrales protegen a los ocupantes. En 1977, Porsche introduce una carrocería con la parte trasera más ancha y, en 1983, presenta un 911 Cabriolet sin barra de seguridad. El 911 Targa sigue a la venta y el 911 Speedster completa la gama de carrocerías a partir de 1988.

Los motores bóxer de 2,7 litros de cilindrada están disponibles en la Serie G desde el modelo base, donde el grupo propulsor entrega 150 CV. El hito tecnológico de la segunda generación de 911 es el 911 Turbo, conocido internamente como 930. El primer Porsche con turbocompresor produce inicialmente 260 CV y, a partir de 1977, llega incluso hasta los 300 CV. La serie también incluye innovaciones como la chapa galvanizada en caliente (a partir de 1975) y la electrónica digital del motor (1984).

964: la tercera generación del Porsche 911 (1989-1994)

En 1989, Porsche transforma radicalmente el 911. Casi el 85 % del modelo internamente denominado 964 ha sido rediseñado, desde el musculoso frontal y los guardabarros aerodinámicamente optimizados, hasta la llamativa parte trasera. Servodirección, ABS, calefacción más eficiente, cierre centralizado y asientos regulables en altura forman ahora parte del equipamiento. Su motor bóxer de seis cilindros totalmente renovado con una cilindrada de 3,6 litros aporta una potencia de 250 CV. El modelo superior de la gama, el 911 Turbo S, rinde 381 CV. Se mantienen las carrocerías Coupé, Cabriolet, Targa y Speedster.

Por primera vez, el 911 dispone además de tracción total. En el 911 Carrera 4, Porsche utiliza un tren de tracción total revisado y adaptado del superdeportivo 959. Porsche también introduce un spoiler trasero retráctil automático, sistema de ignición doble y regulación de picado. A partir de 1989, el 911 está disponible por primera vez con el sistema Tiptronic totalmente automático y, desde 1991, con airbags de serie para conductor y acompañante. El Tipo 964 es el primer vehículo de serie con catalizador metálico de fábrica.

993: la cuarta generación del Porsche 911 (1994-1998)

Porsche invierte unos 400 millones de marcos alemanes en el desarrollo del nuevo 911. Los diseñadores solamente conservan de su predecesor la línea de techo y cambian con delicadeza el resto de formas. En términos de conducción, el nuevo modelo también se distingue claramente del modelo anterior: un eje trasero multibrazo se encarga de mejorar la dinámica de conducción y el confort. Los motores bóxer proporcionan 272 CV en el modelo base y hasta 450 CV en el 911 Turbo con la opción “Mejora de prestaciones de fábrica 2”. Por primera vez, el ligero y purista 911 GT2 sobre base turbo aparece en la lista de precios de la casa.

En el Tipo 993, Porsche introduce de serie el sistema de control de gases de escape OBD II, llantas de aluminio de radios huecos (en el 911 Turbo), alimentación biturbo y el sistema de admisión Varioram con longitud ajustable del colector de admisión (a partir de 1996). Por primera vez, el 911 Targa incorpora un techo de cristal retráctil eléctrico. Y es la última vez que el motor de un Porsche 911 está refrigerado por aire.

996: la quinta generación del Porsche 911 (1998-2005)

Porsche vuelve a reinventar el 911. El Tipo 996 se hace más largo, ancho y ligero, y por primera vez sus faros dejan de ser redondos. Pero la innovación más importante es su motor refrigerado por agua. El perfeccionamiento de las normas sobre emisiones junto con la introducción de las nuevas culatas de cuatro válvulas exigen en el 911 una regulación del equilibrio térmico de los motores bóxer con agua. Esta medida aumenta la potencia en el modelo básico hasta llegar a los 300 CV. El espectro de potencia

sube hasta 462 CV en el modelo superior 911 GT2.

Un sistema de frenos especial debuta en el 911 más rápido del Tipo 996: el sistema de frenos cerámicos Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) forma parte del equipamiento de serie del 911 GT2. Es extremadamente resistente al calor, significativamente más ligero que un freno de acero y muy duradero, con una vida útil de hasta 300.000 kilómetros.

997: la sexta generación del Porsche 911 (2004-2012)

En el Tipo 997, Porsche recupera las clásicas ópticas principales redondas. El 911 vuelve a sus raíces y se distingue así con más fuerza del Porsche Boxster. Todos los motores experimentan mejoras de potencia. La gama abarca desde los 325 CV del 911 Carrera hasta los 620 CV del 911 GT2 RS, que sale a la venta por primera vez. El nuevo 911 GTS cierra la brecha existente entre el 911 Carrera S y el 911 GT3. Por primera vez, el Porsche 911 dispone de una transmisión rápida de doble embrague.

Porsche introduce en el Tipo 997 el sistema de suspensión activa Porsche Active Suspension Management (PASM), desarrolla un sistema de dirección de cremallera con desmultiplicación de la dirección variable e instala turbocompresores con geometría de turbina variable (VTG) en el motor del 911 Turbo. Es el primer motor de gasolina de serie con esta tecnología. Además, en el 997 debuta un sistema de escape con regulación de trampillas y un modo de conducción deportiva activable pulsando un botón.

991: la séptima generación del Porsche 911 (2011-2019)

Una distancia entre ejes significativamente mayor, una convergencia más ancha y una tecnología refinada: el Tipo 991 supone un importante paso adelante en el desarrollo de Porsche. La carrocería aumenta su longitud y anchura y, gracias a su construcción de aluminio y acero, pesa 80 kilogramos menos que su predecesor. El 911 se conduce ahora de forma notablemente más deportiva, pero ofrece más confort y espacio que nunca. Al inicio de la producción, el motor bóxer de 3,4 litros del 911 Carrera proporciona 350 CV. El modelo más alto de la gama, el 911 GT2 RS, tendrá el doble de potencia a partir de 2017.

En la actualización del modelo de 2015, Porsche convierte los motores atmosféricos de los modelos Carrera y GTS en motores turboalimentados. Los nuevos conjuntos ofrecen más potencia y valores de emisiones mejorados. En el modelo 991, Porsche introduce de serie el sistema estabilizador de balanceo PDCC, dirección activa del eje trasero, aerodinámica activa e inyección de agua para los intercoolers. En 2013, Porsche celebra su medio siglo de existencia con el modelo especial “50 años del 911”.

992: la octava generación del Porsche 911 (a partir de 2019)

Con el cambio de modelo al Tipo 992, Porsche prepara el 911 para un futuro parcialmente eléctrico: una transmisión de doble embrague y ocho velocidades de nuevo diseño deja espacio para un motor eléctrico en el cárter de la transmisión. Además, las mejoras mecánicas internas reducen las emisiones contaminantes de los motores bóxer. A partir del verano de 2023, estos suministran 385 CV de potencia en el 911 Carrera y hasta 650 CV en el 911 Turbo S.

Detección de humedad, asistente de visión nocturna y sistema de reducción de la carga aerodinámica son solo algunas de las innovaciones que hacen su debut en el nuevo 911. Los sucesores del 911 son cada vez más modernos y mejores, pero Porsche no se olvida de echar un vistazo al retrovisor: por primera vez desde 1984 existe un Porsche 911 apto para todoterreno, el 911 Dakar. El 911 Sport Classic, por su parte, evoca el icónico alerón trasero del 911 Carrera RS 2.7 de 1972. Con el 911 S/T, Porsche celebra el 60 aniversario del 911.

MEDIA ENQUIRIES



Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Consumption data

911 Turbo S (Predecessor model)

911 Carrera (Predecessor model)

911 GT3 with Touring Package (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).

Video

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/carpetas-de-prensa/911-s-t/60-años-de-Porsche-911.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/1d7497a2-fc8c-4e98-8792-a6833a5c0499.zip

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