

911 GT3: el primero de su clase

27/12/2024 Hace 25 años, Porsche celebraba el estreno mundial del primer GT3, un 911 nunca visto hasta el momento. Este vehículo deportivo para puristas sigue entusiasmando todavía hoy a los amantes de la marca, incluido el conocido propietario de la primera unidad.

"Para mí es como un viaje en el tiempo", afirma Walter Röhrl, bicampeón del mundo de rallyes y embajador de Porsche. Tiene ante sí un 911 GT3 (996) impecable en versión Clubsport. Se trata del primer 911 GT3 fabricado. Exactamente aquella unidad en color plata Arctic metalizado que se utilizó para su presentación mundial en el Salón del Automóvil de Ginebra de 1999. Y, por si fuera poco, la matrícula del coche hace alusión al piloto: S-WR 996.

Le sienta como un guante

Röhrl se acomoda en el asiento envolvente de Nomex resistente al calor y a las llamas. A sus 77 años, el alemán de 1,96 metros de estatura sortea con habilidad la jaula antivuelco al acceder al interior. "Es increíble lo vertical que está el volante", constata. Su mirada experta analiza la característica instrumentación con cinco relojes redondos. "Fantástico", dice. "El primer GT3 era entonces el Porsche de carretera más deportivo. No existía un coche más honesto y purista". Tras esbozar una sonrisa,

continúa: “¿Damos una vuelta?”.

Enseguida, pero antes detengámonos un momento en este lugar tan especial donde se produce el encuentro. Hoy visitamos un local diseñado con gran esmero cerca de la localidad suaba de Flacht y muy conocido entre los aficionados locales. FL8WERK (pronunciado *Flachtwerk*) es el nombre del círculo de entusiastas de Porsche que gestiona con gran pasión este lugar privado que esconde en su interior carteles luminosos, pósteres publicitarios, *pinballs* , una mesa de billar y un montón de cómodos asientos, entre otras cosas. Aquí, el alma de Porsche tiene un hogar. “Cada pieza cuenta una historia”, explica Timo Conrad, cofundador de FL8WERK y actual propietario del antiguo 911 GT3 de Walter Röhrl. Nos enseña vitrinas con libros y objetos automovilísticos de todo tipo, maquetas de Porsche a diferentes escalas y un sinfín de fotos de recuerdo. Prácticamente todo es reflejo del gran amor a la marca.

“Llevamos unos diez años organizando rutas, hablando de coches y arreglándolos, y también prestamos atención a la historia de los vehículos especiales de la marca”, explica Conrad. Y todo como un “mero *hobby* ”, añade el empresario. “La mayoría de nosotros trabajamos en ámbitos totalmente distintos”.

En nuestra visita, los anfitriones exhiben nada menos que siete 911 GT3 de primera generación en la poco común variante Clubsport y en colores inusuales como azul Nogaro, azul Lapis y verde Rainforest metalizado. “Según las estimaciones, solo un 20 por ciento de los casi 1.900 ejemplares de la primera versión del 996 se fabricaron en esta variante orientada a la competición”, comenta Alex Schwaderer, también cofundador de FL8WERK. Entre otras cosas, se reconocen por la ausencia de airbags laterales, un interruptor principal de la batería en el túnel central y los ya citados asientos envolventes de Nomex, además de la jaula antivuelco fija. Otros elementos distintivos son los arneses de seis puntos de anclaje y el extintor, que forman parte de la dotación de serie. Existe, además, otro elemento que no se percibe desde fuera: el volante de inercia monomasa en lugar del bimasa normal existente entre el motor y la transmisión. “Permite una respuesta más rápida del motor al acelerar”, explica Schwaderer, y añade con una sonrisa: “Y produce un traqueteo característico a ralentí”.

“Lo que tanto nos gusta del primer 911 GT3 es la experiencia de conducción directa y sin filtros”, afirma entusiasmado Cleto di Paolo, otro de los fundadores de FL8WERK. “El coche es estilizado y ligero, las características del motor encajan a la perfección con su finalidad, el comportamiento es equilibrado y ofrece una respuesta directa a cada movimiento del volante”. Di Paolo añade que, sin los sistemas de asistencia actuales, todo depende fundamentalmente del “talento del conductor”. “Y eso es precisamente lo que nos gusta”. Al límite en circuito, los amigos de FL8WERK se sienten como peces en el agua, igual que el propio GT3 Clubsport. “Al volante, la experiencia es como la de un coche de carreras”, explica Timo Conrad, “y al mismo tiempo resulta ideal para la vida cotidiana. Solo Porsche es capaz de unir así estos dos mundos”.

Para clientes especiales

Mientras la marca de Zuffenhausen marcó a partir de 1997 nuevos hitos en cuanto a confort, seguridad

y eficiencia en la quinta generación del 911 Carrera (996), por primera vez refrigerado por agua, el GT3 estaba dirigido conscientemente a los clientes más orientados a la competición. La denominación del modelo viene de la categoría GT3, en la que participaban versiones con un cierto nivel de preparación. "En aquella época, yo trabajaba en Porsche con Roland Kussmaul", recuerda Walter Röhrl, que participó en el desarrollo del GT3. "Su idea y la de los demás ingenieros responsables estaba clara: querían crear un coche de carreras homologado para calle". Este concepto de derivados del 911 marcadamente deportivos dio pie a una exitosa tradición en Porsche que hoy sigue vigente. Los modelos GT son, desde entonces, la vanguardia deportiva de la gama 911.

En 1999, el GT3 marca la diferencia respecto a las versiones del 996 más "de calle" con un aumento considerable de la potencia, 60 HP (44 kW) más para llegar a los 360 HP (265 kW), unido a unos retoques selectivos en el chasis y la carrocería, y a la renuncia a algunas funciones de confort para contener el peso. El motor atmosférico refrigerado por agua sigue siendo en la actualidad una característica distintiva de todas las generaciones del GT3, al igual que el alerón trasero desplegable, que inicialmente era fijo. "Cada milímetro del coche está pensado para obtener el máximo rendimiento", anunciaba Porsche en su día en un catálogo de su versión más deportiva del 911. "En el GT3, la forma sigue a la función, y a la función le sigue el disfrute al volante, una experiencia de conducción heredada directamente de la competición". También Timo Conrad, de FL8WERK, está muy ligado a las carreras. "Al principio conduje *karts* y luego participé en distintas categorías de monoplazas, incluso en carreras de montaña", relata, "pero llegó un momento en que me pregunté seriamente si de verdad era viable triunfar como piloto". Entonces decidió trabajar en la empresa de sus padres.

Siguió interesado en la conducción deportiva, por lo que no resulta extraño que Conrad se entusiasmara pronto por las versiones Clubsport del 911 GT3. A su primer ejemplar en verde Rainforest metalizado se unió hace unos años el "coche de Ginebra" en plata Arctic metalizado, como él mismo lo llama. "Se lo compré a un particular en el sur de Alemania y al principio no tenía ni idea de su historia". El registro del primer propietario en la documentación del coche le dio ya una pista: Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. "Estaba claro que era un vehículo de fábrica", comenta Conrad, "pero tuve que dedicar más tiempo para llegar al fondo del hallazgo. Fui poco a poco, como un arqueólogo". Algunos componentes indicaban que era un ejemplar de preserie, lo que más tarde se confirmaría con las investigaciones. Unas cosas llevaron a otras.

"Naturalmente, yo conocía fotos del estreno mundial en Ginebra", explica Conrad, "y en un momento dado vi la luz". En última instancia, también ayudó la primera matrícula inmortalizada en los documentos del coche, S-WR 996, que vuelve a lucir en el parachoques como celebración del encuentro de hoy. "En un evento, le pregunté directamente a Walter Röhrl si aquel podría ser quizá su coche". Él lo recordaba perfectamente y lo pudo constatar.

En su primer contacto tras más de dos décadas, Walter Röhrl se volvió a sentir inmediatamente como en casa al sentarse al volante del GT3 Clubsport. Nada más girar la llave de contacto, se escucha el típico traqueteo del volante de inercia monomasa. Röhrl se ríe: "Si no lo conoces, puedes pensar que el motor está estropeado", y el campeón de rallyes empieza a contar su historia. "Con un GT3 de la generación 996 establecimos un récord en el trazado Nordschleife de Nürburgring: ¡7:56 minutos!". Fue

la primera vez que se logró rebajar la marca de los ocho minutos con un 911 homologado para calle. “En su momento, el coche causó furor”, resume Röhrl, “y en todos estos años no ha cambiado ni un ápice esa fascinación”.

Información

Artículo publicado en el número 413 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Texto:Thomas Ammann
Fotos: 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.

MEDIA ENQUIRIES

Elizabeth Solís

Public Relations and Press
Porsche Latin America
+1 (770) 290 8305
elizabeth.solis@porschelatinamerica.com

Image Sublines

Path: media/imágenes/img_1.jpg
Title: 911 GT3 (996), Walter Röhrl, 2024, Porsche AG
Subline: Walter Röhrl se siente como en casa en su coche de empresa de 1999.

Path: media/imágenes/img_2.jpg
Title: Walter Röhrl, Porsche Brand Ambassador, Timo Conrad, Cleto Di Paolo, Alex Schwaderer (l-r), 911 GT3 (996), 2024, Porsche AG
Subline: Röhrl les cuenta a los cofundadores de FL8WERK, Timo Conrad, Cleto di Paolo y Alex Schwaderer (de izquierda a derecha), cómo logró el récord en Nürburgring, todo un acontecimiento para los entusiastas del GT3.

Path: media/imágenes/img_4.jpg
Title: 911 GT3 (996), Timo Conrad, Cleto Di Paolo, Alex Schwaderer, 2024, Porsche AG
Subline: Miembros de FL8WERK junto a cuatro unidades de 911 GT3 Clubsport.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2024/historia/pla-porsche-911-gt3-25-aniversario-walter-rohrl-38287.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4a3ec9c3-4eb6-4a84-ac07-03b8c2605725.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/es.html

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