

El 959 S de Nick Heidfeld, restaurado por Porsche Classic

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

04/07/2022 Porsche Classic ha realizado una restauración de fábrica de un modelo muy inusual: un 959 S del que solo se fabricaron 29 ejemplares. Además, este pertenece al expiloto de Fórmula 1 Nick Heidfeld.

Ya sea por su elevada potencia, aceleración, velocidad máxima o precio original, los entusiastas de los coches de los años 80 y 90 recordarán sin duda al Porsche 959 como uno de los modelos más importantes de esa época. Un superdeportivo con una velocidad punta de 315 km/h, del que Porsche solo fabricó 292 ejemplares. El expiloto de carreras Nick Heidfeld posee la versión Sport, aún más exclusiva, de la que solo se construyeron 29 unidades. Es más potente, tiene 515 caballos y alcanza una velocidad máxima de 339 km/h. Y esta pieza de coleccionista tiene otra cifra que bate récords: su bajo kilometraje. El 959 S de Heidfeld tenía solo 4.183 kilómetros cuando lo llevó a Porsche Classic en el verano de 2017.

A pesar de estar apenas rodado, este 959 ya necesitaba una amplia revisión técnica: "Si un coche tan innovador desde el punto de vista tecnológico no se conduce con regularidad, los daños por estar parado son inevitables", afirma Uwe Makrutzki, Director de Restauración de Fábrica de Porsche Classic. "Hay que revisar completamente el sistema de propulsión y el chasis. La experiencia ha demostrado que cualquier intento de ahorrar trabajo acaba dando problemas al final".

Al igual que todos los propietarios de un Porsche clásico, los que tienen un 959 se pueden beneficiar de la experiencia y el utillaje únicos de este departamento, totalmente integrado en la empresa. Cuando la producción del superdeportivo llegó a su fin, Porsche Classic se hizo con las herramientas de mantenimiento y diagnóstico de todas las áreas de la fábrica. A ello se añade una gran experiencia con este modelo tan exclusivo: "Casi todos los 959 han estado con nosotros al menos una vez en su vida", comenta Makrutzki. "Así que tenemos mucha práctica. Sin embargo, debido a la gran complejidad de la tecnología, una revisión de un 959 es siempre una misión muy especial y maravillosa". En el caso del 959 S de Heidfeld, el diagnóstico reveló, entre otras cosas, que el sistema de gestión del motor había sido modificado. Tras consultarlo con el propietario, el personal de Porsche Classic restauró la unidad Motronic a su estado original.

Una leyenda de alta tecnología

En diciembre de 2021, el 959 S del expiloto de Fórmula 1 estuvo listo para volver a salir a la carretera. Heidfeld: "He tenido el privilegio de conducir muchos coches de altas prestaciones, pero esta leyenda de la alta tecnología es algo especial para mí. A finales de los años 80, era un adolescente aficionado a los coches y para mí este Porsche siempre fue extraordinario. En aquella época, el 959 era el coche de producción más rápido del mundo y, con diferencia, el más avanzado. Por eso, incluso hoy, no se conduce como un coche de hace 30 años, sino como un vehículo mucho más moderno".

Para que la reparación sea un éxito a largo plazo, Makrutzki aconseja realizar salidas regulares: "Recorrer unos 100 kilómetros por distintos tipos de vías al menos una vez al mes protege de los daños debidos a la inmovilidad. También lo han corroborado los comentarios de nuestros clientes". El 959 S ahora restaurado se fabricó en 1987 con las siguientes especificaciones:

Porsche 959 S	
Longitud/anchura/altura (mm)	4.260/1.840/1.240
Batalla (mm)	2.272
Peso en orden de marcha (kg DIN)	1.350

Motor	Seis cilindros bóxer
Transmisión	Tracción total
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Cilindrada (c. c.)	2.848
Potencia máxima (CV - kW / rpm)	515 - 379 / 6.900
Par máximo (Nm / rpm)	561 / 6.500
Aceleración 0 – 100 km/h (s)	3,7
Velocidad máxima (km/h)	339
Precio base en 1987 (marcos alemanes / € aprox.)	420.000 / 210.000

Sobre el Porsche 959

Para muchos conocedores del automóvil, el 959 es uno de los deportivos más fascinantes del siglo pasado. En 1983, Porsche presentó en el Salón de Fráncfort el prototipo "Gruppe B", diseñado para homologarlo en aquella espectacular categoría de rallyes. En el París-Dakar de 1986, los tres 959 terminaron la carrera en el primer, segundo y sexto lugar. La versión de circuito, el 961, terminó en séptima posición en la edición 1986 de Le Mans, con victoria en la clase IMSA/GTX.

El modelo de producción debutó en el Salón de Fráncfort de 1985. Entre sus innovaciones se encontraban los amortiguadores regulables y sensibles a la velocidad, la suspensión autonivelante, la tracción total variable controlada electrónicamente con selección del programa, el antibloqueo de frenos, un sistema de control de la presión de los neumáticos y una carrocería aerodinámicamente optimizada (Cx 0,31). Esta carrocería tenía elementos procedentes de la competición y de la aeronáutica: algunos paneles externos estaban hechos con material compuesto por resina epoxi reforzada con Kevlar y fibra de vidrio; el faldón delantero era de espuma integral de poliuretano; las puertas y el capó se fabricaron con una aleación especial de aluminio.

El 959 fue el primer coche de producción con un motor bóxer dotado de dos turbocompresores que funcionaban en secuencia, lo que reducía el retraso de respuesta. Las bielas de titanio aligeraban las masas oscilantes. Los cilindros estaban refrigerados por aire, como era habitual en Porsche en aquella época, pero las culatas de cuatro válvulas por cilindro tenían refrigeración por agua. Para una mejor disipación del calor, las válvulas de escape tenían un relleno de sodio. Solo se fabricaron en serie 292 ejemplares del Porsche 959, entre 1987 y 1988.

La versión Sport es aún más exclusiva: solo se vendieron 29 unidades. Esta variante tenía turbocompresores más grandes que funcionaban con una mayor presión de sobrealimentación. Contaba con 515 CV frente a los 450 CV del modelo base. El 959 S no tenía suspensión autonivelante. El climatizador automático, el cierre centralizado, los elevalunas eléctricos, el espejo lateral derecho y los asientos traseros también se suprimieron para ayudar a ahorrar peso.

Sobre Nick Heidfeld

Con 183 Grandes Premios en la Fórmula 1, Nick Heidfeld es uno de los pilotos alemanes más conocidos. Durante 12 años, este nativo de Mönchengladbach estuvo en equipos de Fórmula 1 de primera línea como BMW, Lotus-Renault, Sauber y Williams. “Quick Nick", como le apodaban, subió al podio en 13 ocasiones. Terminó quinto en el campeonato de 2007. Su mayor triunfo llegó en 2014, cuando ganó su categoría y terminó cuarto absoluto en las 24 Horas de Le Mans. Ese mismo año, también fue piloto invitado en la Porsche Mobil 1 Supercup. Entre 2014 y 2018, Heidfeld compitió en la Fórmula E.

El piloto de 45 años está casado, es padre de tres hijos y vive en Suiza. Con sus primeros ingresos en la Fórmula 1, Heidfeld compró un Porsche 911 GT2 (996). Actualmente, el garaje de este aficionado a los clásicos incluye un Ford Mustang Fastback de 1965, un viejo Volkswagen Beetle descapotable y un Porsche Carrera GT. Y, por supuesto, el Porsche 959 S revisado por Porsche Classic.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2022/es-porsche-classic-959-s-restauracion-fabrica-nick-heidfeld-28934.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/56495b6c-719c-40f6-817e-0250d2da5a48.zip

External Links
https://www.porsche.com/spain/accessoriesandservice/classic/

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