Walter Röhrl y el Porsche 924 Carrera GTS Rally se reencuentran 40 años después

14/05/2021 Cuatro décadas después de la temporada de 1981 en la que Walter Röhrl compitió con un 924 Carrera GTS Rally, el departamento de Museo y Patrimonio de Porsche sorprende al bicampeón mundial con este modelo recién restaurado.

El 15 de mayo de 2021 Walter Röhrl y el Porsche 924 Carrera GTS Rally celebran un importante aniversario. Hace 40 años, el piloto y su copiloto por aquel entonces, Christian Geistdörfer, se situaron en la rampa de salida del Rally Internacional ADAC Metz de 1981 con el 924 'Monnet' dorado y negro. Lo que no sabía Röhrl en ese momento era que ese año terminaría logrando cuatro victorias. La temporada no pintaba bien al inicio, ya que algunos fallos mecánicos hicieron tambalear al equipo Porsche en la primera carrera. Sin embargo, la buena labor del piloto alemán lo llevó hasta el segundo lugar en la clasificación general. Después de ello, Röhrl y Geistdörfer obtuvieron la victoria en el Rally de Hessen y en otros tres más: Serengeti, Alemania y Báltico.

Piloto y copiloto se fueron a Opel al año siguiente, mientras que el 924 Carrera GTS compitió por última vez en el Rally Boucles de Spa de 1982. En esta ocasión fue Jacky Ickx quien se sentó al volante, que llevaba el número 4 en aquella participación. Y a partir de ahí, este Porsche se convirtió en mito. El 27 de agosto de 1982 fue entregado al museo de la marca, tras haber pasado por el taller para eliminar la decoración azul de la firma de cigarrillos Gitanes que había lucido en el Rally de Bélgica y reemplazarla por la pintura original en negro y dorado del productor de coñac Monnet. Todo, desde la parte mecánica hasta la pintura, permaneció inalterado hasta hoy.

La restauración de esta pieza de museo fue llevada a cabo en el mismo lugar donde había sido fabricado cuatro décadas atrás, en el histórico Centro de Desarrollo de Weissach.

El Porsche de producción más caro hasta aquel momento

El auto de rally estaba basado en el 924 Carrera GTS que, en 1981, era el modelo más caro de la gama con un precio de 110 000 marcos alemanes. También era el Porsche de producción más costoso fabricado hasta el momento. Con la serie 924, Porsche demostró que el concepto *transaxle* también podía tener éxito en las carreras de autos. Fueron muchas las versiones desarrolladas sobre la base del 924 Turbo (Tipo 931), que era el punto de partida. El 924 Carrera GT (Tipo 937) fue presentado en junio de 1980 y fue homologado como Grupo 4. El más potente fue el 924 Carrera GTS (Tipo 939), que entregaba 240 CV en su variante normal y alcanzaba los 275 CV en la denominada Clubsport. El GTR, diseñado exclusivamente para su uso en pista, rendía 375 CV. La producción en serie del 924 Carrera GTS fue escasa: entre febrero y abril de 1981 fueron fabricadas 50 unidades, todas con volante a la

izquierda y en color rojo Guardia. Incluyendo los prototipos, fueron producidos un total de 59 autos.

Auto de pruebas nº 5

El 924 Carrera GTS Rally salido de fábrica el 12 de diciembre de 1980 fue uno de los vehículos anteriores a la producción en serie y el quinto de los nueve prototipos que fueron hechos. Su motor de dos litros y cuatro cilindros sobrealimentado por turbo también fue una unidad de prueba: era un propulsor sin número de serie, que sobrevivió a una temporada de rallys completa (1981) sin daños. Es este mismo motor el que aún impulsa al 924 de Walter Röhrl con un rendimiento sobresaliente. En este momento tiene 10 371 kilómetros recorridos.

El objetivo de la restauración de este Porsche tan relevante era conservar la máxima originalidad en todos los detalles y preservar la pátina. Algunos elementos como los arneses de seguridad rojos fueron mantenidos, a pesar de estar descoloridos por el efecto del sol y del paso de los años. Precisamente en estos cinturones aparecen bordadas las iniciales 'R' y 'CG', en referencia a Röhrl y Christian Geistdörfer.

La pátina debe ser conservarda

Además de las piezas de desgaste, varios componentes del chasís y del sistema de suministro de combustible fueron revisados o reconstruidos durante el proceso de restauración. Un examen endoscópico del motor y del turbocompresor KKK 26 desveló que todo estaba en orden; la caja de cambios, no obstante, sí fue desmontada y revisada por razones de seguridad, aunque apenas mostró signos de desgaste. El taller del Museo Porsche tenía un embrague de carreras en *stock* para completar la transmisión y Pirelli guardaba en sus almacenes un juego de neumáticos en medida 255/55 R15 con el diseño de la época, que sirvieron para darle un toque de autenticidad.

Al realizar el trabajo, los especialistas de Weissach pudieron recurrir a la experiencia, los conocimientos técnicos y la documentación completa de un antiguo colega: Roland Kussmaul. Piloto de pruebas, ingeniero y piloto de rallys, construyó el auto en dos meses para el Campeonato Alemán de Rallys de 1981. Schmidt Motorsport, con sede en Núremberg, fue la empresa responsable de los trabajos de mantenimiento y reparación durante las carreras.

Entre los detalles característicos de este 924 figuran los brazos del eje trasero con protecciones en fibra de vidrio, así como los bajos con placas de metal gruesas para proteger el cárter y la caja de cambios. El sistema de suministro de combustible procede del motor V8 del Porsche 928, que asegura el funcionamiento correcto a velocidades altas. El depósito de aceite del sistema de cárter seco está ubicado en la parte trasera y era llenado a través de una abertura junto a la cerradura del maletero.

Máxima discreción

“El mayor problema al volver a poner en funcionamiento el automóvil no fue la tecnología, sino mantenerlo en secreto”, dijo Kuno Werner, Jefe de Taller del Museo Porsche. El plan era que el 924 Carrera GTS apareciera por sorpresa en la puerta del dos veces ganador del Campeonato Mundial de Rally el día de su cumpleaños. “Pero Walter Röhrl conoce a tanta gente aquí que fue difícil conseguir que el proyecto no llegara a sus oídos”. A pesar de todo, misión cumplida: a principios de marzo, el equipo del Museo Porsche y Roland Kussmaul sorprendieron a Röhrl con el Porsche ‘Monnet’, apto para su uso en la calle, como regalo para su cumpleaños número 74.

“Fue algo totalmente inesperado. Había conducido el auto por última vez hacía 40 años y no me había vuelto a sentar en él desde entonces. Así que me quedé asombrado cuando Roland apareció de repente con este automóvil”, dijo Walter Röhrl, encantado. “Este auto me abrió la puerta a Porsche. Por eso siento un vínculo especialmente fuerte con él. Para mí, es un viaje al pasado. Inmediatamente me siento 40 años más joven”.

El turbocompresor era un elemento novedoso hace 40 años. “Al ser un piloto acostumbrado a los autos con motores atmosféricos, las características de los propulsores turboalimentados me volvían loco en aquella época”, dijo Röhrl. “¡El retraso del turbo era enorme! Para salir rápidamente de las curvas, tenías que empezar a acelerar poco antes de la entrada y mantener siempre alto el régimen del motor”.

El equipo Porsche recién formado no esperaba realmente tener opciones aquella temporada de 1981. El objetivo principal era simplemente terminar. “Pero el auto anduvo rápido desde el principio”, continuó Röhrl. “En un primer momento contábamos con 250 CV, luego logramos incluso superar esa cifra, pero los puntos fuertes del 924 eran su comportamiento y su capacidad de tracción, por encima de la potencia. Y todo funcionaba a la perfección, como es habitual en Porsche”.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/180153_en_3000000.mp4

Image Sublines

Path: media/imágenes/img_1.jpg
Title: 924 Carrera GTS Rally, 2021, Porsche AG
Subline: Porsche 924 Carrera GTS Rally.

Path: media/imágenes/img_2.jpg
Title: Walter Röhrl, Roland Kussmaul, l-r, 924 Carrera GTS Rally, 2021, Porsche AG
Subline: Walter Röhrl y Roland Kussmaul.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2021/historia/PLA-porsche-924-carrera-gts-rallye-restauracion-walter-roehrl-24502.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/6d80eeb1-9447-4161-9022-ff8ffd89e3e3.zip

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