



Turbo, un concepto cargado de significado

15/08/2024 En 1974, cuando Porsche presentó su primer deportivo de serie con motor turbo, el mundo del automóvil cambió súbitamente. A lo largo de 50 años, el término Turbo ha experimentado una apasionante transformación, desde la tecnología en sentido clásico hasta el *look* Turbo, con su gran ensanchamiento y su amplio alerón trasero. Ahora, esta denominación identifica a la versión superior en cada modelo de la gama, incluidos los eléctricos.

Aunque el término no esté presente en el nombre del coche, la sobrealimentación ha seguido implementándose en modelos como el 911 GT2 y en otros más recientes, el 718 y el 911 Carrera.

Nº 1 El Big Bang: la tecnología

Todo empezó en 1974, con la presentación del Porsche 911 Turbo 3.0 en París. Gracias a la turboalimentación, su motor bóxer de seis cilindros desarrollaba unos impactantes 260 CV (191 kW), una lujosa fuente de potencia con prestaciones hasta entonces inimaginables para un modelo de serie

homologado para circular por carretera. Desde entonces, el universo Porsche ya no se puede concebir sin el Turbo. En cada generación del 911, esta versión cumbre de la gama era más potente, más rápida y más eficiente que la anterior y se conducía con más precisión.

Desde 1978 (con el año modelo 1979), Porsche coronaba sus modelos ya existentes con una variante Turbo, independientemente de dónde llevara el motor. Ese mismo año, Porsche presentó el 924 Turbo como la máxima evolución de esa gama. La versión básica tenía un motor delantero de cuatro cilindros, cambio en la parte trasera (principio *transaxle*) y faros abatibles. El Turbo se distinguía por cuatro aberturas de refrigeración en el frontal y, opcionalmente, una pintura en dos colores en sintonía con el espíritu de la época. En 1985 llegaría el 944 Turbo, un Gran Turismo que combinaba las ventajas del *transaxle*, el aprovechamiento del espacio y la distribución del peso, con una moderna tecnología turbo.

Nº 2 Parece un Turbo...

Porsche aprovechó las populares características distintivas del 911 Turbo y, con el Carrera 3.2 de la serie G, lanzó al mercado en 1983 una combinación ingeniosa: el Turbo-look. Opcionalmente, la carrocería ensanchada del Turbo se podía combinar con el bóxer atmosférico de las variantes básicas (código de equipamiento especial M491). Si se deseaba, se le podía añadir el formidable alerón trasero del 911 Turbo. Además, estos deportivos llevaban el sistema de frenos del 911 Turbo y su chasis más rígido. El llamado Turbo-look estuvo disponible para las carrocerías Coupé, Targa y Cabriolet, así como para la gama especial Speedster, entre los años 1983 y 1989. El exitoso principio revivió en 1992 y 1993 en el Cabriolet y el Speedster del 911 (serie 964), además de en la codiciada versión especial 911 Carrera Coupé 30º Aniversario. Las carrocerías con aspecto de Turbo siguieron siendo populares en las siguientes generaciones de 911, pero la denominación Turbo-look se dejó de usar.

Nº 3 Turbo con cuatro puertas

En 2002, con el Porsche Cayenne de tracción a las cuatro ruedas, empezó una nueva era. Por primera vez, el fabricante de vehículos deportivos hizo un coche de serie de cuatro puertas y cinco plazas. Destacó la presencia claramente deportiva de la variante Turbo, cuyo motor V8 sobrealimentado alcanzaba los 450 CV (331 kW). El Cayenne Turbo E-Hybrid de la generación actual ofrece una potencia total de 739 CV (544 kW).

En el Panamera, presentado en 2009, Turbo volvió a ser sinónimo de la versión superior. Dos motores V8 distintos, cada uno de ellos con dos turbocompresores e *intercoolers*, ofrecían 500 CV (368 kW) y 550 CV (405 kW), respectivamente, así como tracción a las cuatro ruedas y discos de freno cerámicos opcionales. En la tercera generación, la más reciente, el modelo cumbre de la gama Panamera, el Turbo E-Hybrid, alcanza hasta 90 kilómetros de autonomía eléctrica y una potencia total de 680 CV (500 kW). Seis años después del estreno mundial del Macan, en esta gama tan popular también hay disponible desde 2019 un Turbo. Ese V6 biturbo del SUV deportivo alcanza los 440 CV (324 kW).

Nº 4 Turboalimentación: más par motor

Con el 911 GT2 (serie 993), Porsche continuó en 1994 otra tradición. El vehículo con motor bóxer, doble turbo, 3.6 litros y 430 CV era un GT de carreras homologado para calle, diseñado y fabricado en el Centro de Desarrollo de Weissach por el departamento de competición de Porsche con el eslogan "Ready to race". A partir de 2007, Porsche también incluyó este coche en la sexta generación del 911 (serie 997).

El motor bóxer de seis cilindros del GT2 RS estaba sobrealimentado por dos turbocompresores con turbinas de geometría variable (VTG), igual que los posteriores GT2 RS de la séptima generación del 911. Para conseguir una mejora considerable de las prestaciones con menor cilindrada y, por tanto, con un consumo de combustible más reducido, Porsche apostó a partir de 2015 por una generación de motores completamente nueva, con dos turbos para el seis cilindros del 911 Carrera y el Carrera S (serie 991). Los motores de cuatro cilindros de la nueva generación del 718 Boxster y Cayman también disfrutaron de esta tecnología a partir de 2016, con un aumento perceptible del par motor gracias a la turboalimentación.

Nº 5 El Turbo de alta tensión

Porsche inauguró la era de las baterías en 2019 con el Taycan de cuatro puertas. Sus variantes Turbo y Turbo S llevaban los motores más potentes de la gama de deportivos eléctricos. En ellos, la expresión "Turbo" no hacía alusión a una tecnología, sino que caracterizaba a las versiones más evolucionadas. En 2024 se ofrecerá también la nueva generación del Macan Electric con denominación Turbo, que alcanza los 639 CV (470 kW).

Paralelamente, la gama Turbo del Taycan incluye dos alternativas aún más potentes, el Taycan Turbo GT y el Taycan Turbo GT con paquete Weissach. Ambos desarrollan hasta 1.108 CV (815 kW). Se trata de los modelos de serie más potentes fabricados por Porsche en toda su historia, con más del cuádruple de potencia respecto al Turbo original de 1974.

Aniversario

Bajo el título "Más allá de las prestaciones. 50 años de Porsche Turbo", el Museo Porsche de Stuttgart repasa cinco décadas de tecnología turbo. La exposición especial estará abierta del 30 de julio de 2024 al 12 de enero de 2025.

Información

Artículo publicado en el número 411 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Texto: Sven Freese

Fotos: Porsche

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.

Consumption data

Macan Turbo (WLTP)*: Electrical consumption combined: 20.7 – 18.4 kWh/100 km; CO₂ emissions combined: 0 g/km; CO₂ class: A

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO₂ emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO₂Emissions 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).

Link Collection

Link to this article

https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2024/significado-termino-turbo-37067.html

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/73c72f14-f276-482b-a28e-0c43ea4300c2.zip>

External Links

<https://christophorus.porsche.com/es.html>