

50 años del Porsche 911 Carrera RS 2.7 – ‘el auto deportivo más rápido de Alemania’

25/05/2022 Hace 50 años, Porsche desarrolló una variante del 911 para correr en pistas y en rallys: el Carrera RS 2.7. Fue el precursor de sucesivas generaciones RS del 911 que, como el original, constituyen el vínculo más directo entre el automovilismo deportivo y la carretera.

‘Cola de Pato’, ‘RS’ o ‘2.7’. El Porsche 911 Carrera RS 2.7 tiene muchos apodos hoy en día. Fue el auto de producción alemán más rápido en su época y el primer modelo de serie con un *spoiler* delantero y uno trasero, el que le dio el sobrenombre ‘Entenbürzel’ (‘Cola de Pato’). Porsche estableció así una tendencia en 1972: autos deportivos para carretera abierta con *spoiler* trasero.

Fue hace unos 50 años cuando Porsche comenzó a desarrollar el 911 Carrera RS 2.7. "Estaba destinado a ser un vehículo de homologación, un deportivo muy ligero y rápido", dijo Peter Falk, entonces Jefe de Pruebas de Vehículos de Producción en Porsche. Se convirtió en un auto de pista y rally con muchas innovaciones técnicas, fue la versión más potente de la primera generación del nuevo deportivo de

Stuttgart y el primer 911 con el apellido 'Carrera'. Alrededor de 15 ingenieros se ocuparon del desarrollo a partir de mayo de 1972. Entre ellos estaban Tilman Brodbeck y Hermann Burst, además de los operarios de producción. Todos ellos trabajaron intensamente para mejorar el peso, la aerodinámica, el motor y el chasís.

Éxito sorprendente

Inicialmente, Porsche tenía prevista una producción de 500 unidades y la homologación del 911 Carrera RS 2.7 en el Grupo 4, los auto GT especiales. Por ello se convirtió en un vehículo apto para uso en carretera que los clientes también podían utilizar en carreras en pista. El 5 de octubre de 1972 fue presentado en el Salón del Automóvil de París, en la Puerta de Versalles, y a finales de noviembre ya habían sido vendidos los 500 previstos. Porsche, sorprendida por el éxito, triplicó la producción: en julio de 1973 ya había fabricado 1580 unidades, por lo que el Porsche 911 Carrera RS 2.7 fue también homologó dentro del Grupo 3 a partir del número 1000. De esas 1580 unidades, 17 fueron la versión base; 1308 la versión Touring (paquete opcional M472); 200 la versión aligerada 'Sport' (paquete opcional M471) y 55 ejemplares específicamente para el automovilismo deportivo.

En el 911 Carrera RS 2.7 aligerado (M471), el interior se limitó a lo esencial, según los deseos del cliente y la fecha de producción. Entre otras cosas, fueron eliminados los asientos traseros, las alfombrillas, el reloj y los reposabrazos. Dos carcasas de asiento ligeras sustituyeron los asientos deportivos más pesados, a petición del cliente. Incluso las ventanas eran de cristal fino y el escudo de Porsche en el capó delantero estaba pegado. En comparación con el paquete 'Touring' (M472), el 'Sport' era 115 kilogramos más liviano, con un peso en vacío de 960 kilogramos. Junto a un precio del auto de 34000 marcos alemanes (unos 18 600 dólares de la época), el paquete Sport M471 costaba menos que el Touring M472: 700 contra 2500 marcos alemanes (unos 385 contra 1370 dólares). Para auto de carreras puro, Porsche desarrolló el 911 Carrera RSR (M491) con, entre otras cosas, una mayor cilindrada. A diferencia de las demás variantes, estaba concebido para el automovilismo deportivo sin sacrificar ningún detalle.

El nuevo motor bóxer de seis cilindros y 2.7 litros con inyección de combustible desarrollado por Hans Mezger y Valentin Schäffer generaba 210 CV de potencia a 6300 rpm y 255 Nm de par a 5100 rpm. El aumento de la cilindrada fue posible, entre otras cosas, por un fino revestimiento de Nikasil en los cilindros. Para seguir siendo funcional en uso diario, la relación de compresión, la distribución y el diámetro de las válvulas no cambiaron con relación al motor de 2.4 litros. En la versión Sport, la potencia hacía posible acelerar de 0 a 100 km/h en 5,8 segundos. Esto convirtió al 911 Carrera RS 2.7 en el primer auto de producción en serie que superó la marca de seis segundos en las pruebas de la revista alemana *auto, motor und sport* . La velocidad máxima pasaba de 245 km/h. Los datos de la versión Touring eran 6,3 segundos y 240 km/h. El RS 2.7 es la síntesis perfecta entre peso, prestaciones, aerodinámica y estabilidad.

En la carrocería todo giraba en torno a la reducción de peso: con chapas finas, ventanas delgadas, piezas de plástico y sin aislantes, el peso total de las unidades de carreras debía bajar de 900 kilogramos para

homologarlo. Al mismo tiempo, los ingenieros tuvieron que mejorar la aerodinámica: minimizar la elevación de los ejes delantero y trasero a velocidades altas para conseguir reacciones más neutras.

Por primera vez con un spoiler trasero

Los ingenieros Hermann Burst y Tilman Brodbeck, junto con el estilista Rolf Wiener, desarrollaron un *spoiler* trasero, puesto a prueba en el túnel de viento y en pistas de ensayo. El objetivo era mantener el carácter del 911, compensar la desventaja de la parte trasera inclinada con medidas adecuadas, aunque estilísticamente aceptables, y mejorar así la aerodinámica del 911.

Al principio, durante las pruebas, fueron utilizadas chapas y bloques de madera para dar forma a la futura cola de pato. En el túnel de viento, después de comprobar el flujo en la parte posterior, los ingenieros fueron cambiando el borde de salida. Con el auto apoyado en travesaños con báscula en cada eje, comprobaban los valores de presión. Después de tres días en el túnel de viento, con tres variantes diferentes, los ingenieros establecieron unas primeras cotas para la altura y la anchura para este deflector trasero.

El nuevo hallazgo, la 'Cola de Pato', pegaba a la carretera el 911 Carrera RS 2.7 a velocidad alta y suministraba aire adicional para refrigerar el motor trasero. El efecto se conseguía sin aumentar la resistencia al avance, sino todo lo contrario.

Junto con el piloto de pruebas Günter Steckkönig, fotógrafos y diseñadores, los desarrolladores se desplazaron al autódromo de Hockenheim para poner a prueba su descubrimiento del laboratorio. El fotógrafo tomaba imágenes laterales del Porsche a una cierta distancia a la altura de la carrocería para luego verificar el efecto del deflector. Gracias a una distancia de medición definida, los desarrolladores también determinaban la velocidad máxima exacta. "Durante las pruebas, descubrimos que podíamos aumentar la velocidad máxima con un alerón más alto porque reducía la resistencia al avance. Así que fuimos ampliando milímetros el alerón trasero hacia arriba con una chapa metálica en el borde de salida, hasta que hallamos el punto de inversión en el que la resistencia al aire volvía a aumentar", dijo Peter Falk. La velocidad máxima aumentó en 4,5 km/h.

El 5 de agosto de 1972, tres empleados de Porsche presentaron el documento de descripción de la patente con el número 2238704 en la Oficina de Patentes alemana. Contenido: "La invención se refiere a un automóvil de pasajeros con un capó trasero montado preferentemente entre los paneles laterales y un dispositivo aerodinámico en la parte posterior para aumentar la presión dinámica en las ruedas traseras. El objeto de la invención es proporcionar un dispositivo aerodinámico altamente eficaz para aumentar la presión del eje trasero de un automóvil de pasajeros o reducir la elevación en esta zona durante la marcha. Sin embargo, este dispositivo también puede disponerse ventajosamente en la parte posterior del vehículo de pasajeros. Según la invención, esto se consigue gracias a que forma una unidad con el capó trasero, extendiéndose a lo largo de todo el ancho del mismo y sobresaliendo de una parte sustancial del capó trasero en la dirección longitudinal del vehículo".

Después de 50 años, Peter Falk aún recuerda la primera vez que condujo el 911 Carrera 2.7 RS de producción: "Me costó acostumbrarme a sus reacciones porque era muy ligero y la suspensión era más dura. Además, había mucho ruido debido a la falta de aislamiento. Pero cuanto más tiempo conducía, más me entusiasmaba", dijo.

El Jefe de Pruebas, Helmuth Bott, pidió que le mostraran el invento y encargó más pruebas dinámicas. Günter Steckkönig, piloto de pruebas y de carreras, especialista en Nordschleife, se encargó de esos ensayos y manejó el nuevo modelo con *spoiler* trasero en la nueva pista de Weissach. Steckkönig comparó la estabilidad con la de un 911 sin elementos aerodinámicos y fue más rápido con ellos. Helmuth Bott quedó muy satisfecho, vio inmediatamente un efecto positivo para la seguridad debido al mayor agarre y decidió iniciar la producción. Sin embargo, al igual que el faldón delantero desarrollado un año antes, el trasero inicialmente estaba pensado como un *kit* para los clientes del 911.

Pero eso cambió: el 911 Carrera RS 2.7 fue equipado de serie por primera vez con la combinación de esos elementos aerodinámicos delantero y trasero. En tres meses, el prototipo quedó listo y entonces comenzó la producción de la pequeña serie. Poco después, el modelo desencadenó una oleada de alerones en todo el mundo. A partir del 911 Carrera RS 2.7, todos esos alerones traseros han mejorado la aerodinámica del 911. "Para mí, fue solo una solución a un problema técnico en ese momento. Durante mucho tiempo no me di cuenta de que habíamos creado un icono con ese elemento aerodinámico", dijo el Hermann Burst.

Diferentes tamaños de neumático para un mayor agarre

Los ingenieros también trabajaron en el chasís: Porsche tenía experiencia con ruedas traseras más anchas gracias a las carreras, por lo que los desarrolladores también los probaron en el 911 Carrera RS 2.7. "Queríamos mejorar la tracción y la estabilidad con neumáticos anchos en el eje trasero, porque ahí el peso es mayor", dijo Peter Falk. Por primera vez, un Porsche de producción tuvo diferente tamaño de neumáticos en los ejes delantero y trasero. Las llantas forjadas Fuchs 6 J x 15 calzaban neumáticos 185/70 VR 15 en la parte delantera; detrás, eran de 7 J x 15 con neumáticos 215/60 VR 15. Para que encajaran, Porsche ensanchó la carrocería 42 milímetros en la parte trasera, en la zona de los guardabarros. "Cuando esto funcionó bien en el desarrollo, la producción y las ventas, las gamas posteriores recibieron esta combinación", nos dijo Peter Falk. Todos los modelos recibieron una suspensión firme y ligera de Bilstein, además de estabilizadoras más gruesas. En la parte delantera del chasís utilizaron elementos de aluminio y en la trasera brazos de suspensión reforzados.

Porsche buscó un nuevo nombre para su distinguir claramente a su 911 más potente, en el mercado desde mediados de 1972: por primera vez, la inscripción 'Carrera' adornó el lateral entre las ruedas. Junto a la palabra española, la siglas RS en el alerón trasero significaban 'rennsport', carreras en alemán.

El nombre Carrera

El nombre de la versión proviene de 'La Carrera Panamericana'. En 1953, con el 550 Spyder, Porsche consiguió la victoria en su categoría. En 1954 logró, además, un tercer puesto absoluto también con el 550 Spyder, lo que llevó a la marca a adoptar el nombre de esa prueba.

En los años siguientes, Porsche utilizó el nombre de Carrera para los vehículos más potentes con el motor Fuhrmann de cuatro árboles de levas de 1954; por ejemplo, el 356 A 1500 GS Carrera o el 356 B 2000 GS Carrera GT. En el Porsche 904 Carrera GTS de 1963, la inscripción figura la parte trasera y en el 906 Carrera 6 de 1965, en la aleta tras el guardabarros delantero. Según las explicaciones de la época, Carrera también se entendía como una "manifestación de calidad para una exquisitez técnica que había demostrado su valía en las pistas de carreras y de rallys". Es decir, era el nombre ideal para la futura versión superior del 911. "Queríamos asignar el ya famoso nombre 'Carrera' a un modelo de producción y pensamos en la mejor manera de representarlo", dijo Harm Lagaay, diseñador de Porsche en aquella época. Se decidieron por la zona entre los guardabarros.

En los primeros diseños, las letras se situaron en la parte inferior del umbral con un color que contrastaba con la pintura de la carrocería, enmarcadas por un ligero sombreado. "Sin embargo, con la pintura oscura, el nombre habría sido muy difícil de leer", dijo el antiguo diseñador de Porsche. Esa tipografía solo fue aplicada a los primeros prototipos y a los primeros vehículos entregados. Era la que se podía ver en los catálogos de la época.

Harm Lagaay y su equipo desarrollaron entonces una segunda propuesta: retomaron las variantes existentes e hicieron ajustes mínimos en la tipografía. Las letras que forman la palabra Carrera quedaron enmarcadas por un color que contrasta con la pintura de la carrocería, atravesadas por una gruesa franja del mismo color. "Como el 911 Carrera RS 2.7 se vendía sobre todo en colores claros de pintura, las letras son muy fáciles de leer", dijo Harm Lagaay. Sería un modelo para las siguientes décadas.

Además de la inscripción 'Carrera', Porsche ofrecía otros rasgos distintivos: una gama de 29 tonos de pintura, algunos de ellos brillantes, de los que llegaron a producción 27, incluyendo el amarillo brillante, el rojo o el naranja sangre, entre otros colores. Además, Porsche también cumplía con las peticiones de color individuales de los clientes. Las llantas iban a juego con la carrocería o con las inscripciones Carrera en los laterales en colores rojo, azul o verde, entre otros, para los vehículos blancos. El destacado significado de las letras Carrera persiste hasta hoy, al igual que la famosa abreviatura RS, que aparece sistemáticamente en los 911 especialmente deportivos.

Los primeros éxitos en carreras

Tras el cambio de la normativa en carreras de resistencia para los prototipos, que fijó el límite de cilindrada en tres litros, Porsche puso fin a una época muy exitosa. A partir de 1972, el director de Porsche, Ernst Fuhrmann, vio un gran potencial para el 911 y, por tanto, un buen respaldo publicitario

para Porsche. En junio de 1972, un primer prototipo RSR con una carrocería muy ensanchada debutó en los 1000 kilómetros de Zeltweg, en el autódromo de Österreichring (Austria). Como participante no oficial de Porsche, Günter Steckkönig condujo un prototipo de ligeramente camuflado que terminó en el décimo puesto absoluto.

Tras el debut oficial en competición de un 911 Carrera RSR, en el rally Tour de Corse (Córcega, Francia) en noviembre de 1972, Porsche decidió prolongar la participación del 911 durante 1973. Planeó inscribir un equipo oficial en el Campeonato Mundial de Marcas con sus mejores pilotos, Herbert Müller y Gijs van Lennep.

A principios de febrero de 1973, un RSR conducido por Peter Gregg y Hurley Haywood cruzó primero la línea de meta en las 24 Horas de Daytona con una ventaja de 22 vueltas. Un brillante comienzo de la nueva temporada. Otra victoria para los dos pilotos siguió en marzo en las 12 Horas de Sebring, con el apoyo de Dave Helmick. Continuaron las carreras de resistencia en Vallelunga, Le Mans, Dijon, Monza y Spa-Francorchamps, en las que triunfan los 911 RSR y sus pilotos. Herbert Müller y Gijs van Lennep también ganaron en la famosa y dura Targa Florio, en mayo de 1973. "La victoria fue importante para nosotros porque demostró que el RSR con el alerón trasero más grande era muy rápido en pistas y rallys", dijo Peter Falk. En las 24 Horas de Le Mans, en junio de 1973, Herbert Müller y Gijs van Lennep terminaron cuartos en la general con un 911 Carrera RSR. En la Carrera Internacional de Campeones (IROC), celebrada en octubre de 1973, el estadounidense Roger Penske inscribe doce 911 Carrera RSR 3.0 idénticos en los que compitieron pilotos de distintas categorías.

En su primera temporada, el 911 Carrera RSR ganó tres campeonatos internacionales y siete nacionales, sentando las bases del éxito del 911 para las décadas siguientes. Además del equipo oficial, muchos pilotos y equipos privados eligieron el 911 Carrera RSR y lograron numerosas victorias en pruebas nacionales e internacionales durante los años siguientes.

Sin embargo, con el 911 Carrera RS 2.7, Porsche no solo proyectó un auto de carreras, sino uno que los clientes pudieran utilizar en la vida cotidiana además de en las carreras. Llevar el auto por carretera hasta el autódromo. La publicidad de entonces decía: "Su itinerario: por carretera a la carrera y de vuelta a casa. El lunes a la oficina. Martes a Ginebra. Regreso por la tarde. Miércoles de compras. Ciudad. Atasco. Tráfico lento, pero sin hollín en las bujías y sin quejas del embrague. Jueves carreteras secundarias, autopista, curvas, caminos de tierra, obras. Viernes solo trayectos cortos y repetidos arranques en frío. Sábado con el equipaje de vacaciones a Finlandia. Carrera RS – lleno de recursos tanto en esprints como en maratones".

El camino hacia el futuro: Andreas Preuninger sobre el 911 Carrera RS 2.7

Andreas Preuninger, director de Modelos GT de Porsche, tiene una conexión especial con el 911 Carrera RS 2.7 porque el primer auto del que se ocupó en Porsche fue otro RS, un 996 GT3 RS. De hecho, para

su desarrollo, se inspiró en el 911 Carrera RS 2.7, el nexo entre la pista y la carretera.

Desde en 1972 se convirtió en una práctica habitual en Porsche que el primer modelo RS del 911 lo desarrollara el equipo que también se dedicaba a los autos de carreras. La precisa aerodinámica diseñada entonces pensando en los autos de carreras sigue haciendo que el 911 Carrera RS 2.7 sea único hoy en día. "Es la transferencia tecnológica más directa que existe del deporte del motor y la producción en serie. Esto no ha cambiado hasta hoy y forma parte de la tradición viva de Porsche", dijo Andreas Preuninger.

La conexión más emocional entre la carretera y la pista

Lo que hacía tan especial al 911 Carrera 2.7 RS de 1972 era su construcción ligera. "Un modelo RS de Porsche se caracteriza por la conexión más emocional entre la carretera y la pista. Una experiencia de conducción sin filtros que Porsche ha defendido durante 50 años", dijo Preuninger.

Los datos técnicos aún impresionan hoy: con un peso en vacío de 960 kilogramos y 210 CV de potencia, el RS 2.7 acelera de 0 a 100 km/h en 5,8 segundos y alcanza 245 km/h. "Eran valores sensacionales a principios de la década de 1970. Y lo siguen siendo hoy", dijo Andreas Preuninger.

Por aquel entonces, se tomaron medidas extremas para reducir el peso. Los desarrolladores eliminaron todo lo que no era absolutamente necesario para las cualidades dinámicas. Cada pieza se puso a prueba. ¿Podría hacerse aún más liviana? "Los trabajadores de la época abrieron nuevos caminos técnicos en muchos aspectos. Con compromiso y sentido de la creatividad, idearon innovaciones de las que todavía nos beneficiamos hoy, como el uso del alerón trasero en un auto de producción en serie".

Con el 911 Carrera RS 2.7, Porsche desarrolló no solo un icono, sino también parte del ADN que ahora portan los vehículos 911 RS y GT. "El 911 Carrera RS 2.7 es un hito en la historia de los deportivos de Porsche y sigue brillando hoy en día", concluyó Preuninger. Las cualidades fundamentales que caracterizan a todos los modelos RS siguen siendo evidentes: una construcción racionalmente ligera y un enfoque hacia las carreras de clientes, igual que hace 50 años".

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/212333_en_3000000.mp4

Image Sublines

Path: media/imágenes/img_3.jpg
Title: 911 Carrera RSR 3.0, 911 Carrera RS 3.8 Clubsport, 911 Carrera RS 2.7, 550 Spyder (l-r), 2022, Porsche AG
Subline: El 550 Spyder que participó en la Carrera Panamericana junto al RS 2.7 y otros 911 que recibieron el nombre de esa prueba o las siglas de "rennsport".

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2022/historia/PLA-porsche-50-anos-aniversario-911-carrera-rs-2-7-rsr-sport-touring-28504.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/799efcbb-90f4-4f17-a357-9ce5eed838c7.zip

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