E de eficiente

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

04/07/2019 La movilidad “E” forma parte de Porsche desde hace más de 50 años. El Porsche 911 E de 1968 ofrecía potencia y eficiencia gracias a su sistema de inyección. Ahora, se encuentra con el concept car Mission E, que aspira a ser un clásico del mañana.

El blanco puro del Mission E resplandece; el Porsche 911 E, por otro lado, contrasta con su color granate. Hay otros elementos opuestos: motor de combustión interna frente a motor eléctrico, antiguo frente a nuevo, dos puertas frente a cuatro, propulsión frente a tracción a las cuatro ruedas.

Ferdinand Porsche experimentó con vehículos eléctricos e híbridos casi al principio de su carrera. Su hijo concibió el primer deportivo de la marca. Si todos los coches de Porsche que le siguieron hubieran sido como el que los aficionados consideraban ideal en 1965, ya nadie hablaría de la marca de Zuffenhausen.

El Porsche 356, con su sofisticado motor bóxer de cuatro cilindros, era considerado en su día “El Porsche”, mientras que el 911 era visto como una traición. Ese no es un Porsche "real", sostenían algunos de los defensores de la tradición. Hoy en día, incluso los más puristas lo ven de otra manera. No sabemos si algún día será el caso del Taycan. Pero como aficionados a lo clásico, al menos demos al recién llegado la oportunidad de mostrar sus similitudes con aquel coche que llegó a los concesionarios hace 51 años.

Dicho esto, la "E" es una expresión de lo que ambos significan: eficiencia. A mediados de 1968, el Porsche 911 E sustituyó al Porsche 911 L. La característica más importante del "nuevo" modelo era el sistema mecánico de inyección en el colector de admisión Bosch, que elevó la potencia del motor de 130 a 140 CV. Con 175 Nm, el par se mantuvo prácticamente inalterado, pero se obtenía un poco antes. Mejoró la relación peso/potencia y, con ella, crecieron las prestaciones del deportivo. Un poco más tarde aumentó el espacio en el interior con una distancia entre ejes ampliada.

Son los mismos objetivos que persigue el Taycan: combinar potencia eficiente con una buena habitabilidad. Para conseguirlo, utiliza todas las nuevas tecnologías disponibles. En año 2019 contamos con sistemas de propulsión y materiales que en 1968 no existían ni en nuestros sueños, a pesar de que la humanidad estaba a punto de alcanzar la luna. Hoy, el Taycan ya está aquí y es el futuro. Los materiales, el espacio y el tacto emocionarán también a quienes aprecian los coches clásicos de Porsche.

En 1969, el 911 E llegaba a 215 km/h con sus 140 CV. Y alcanzaba los 100 km/h desde parado en solo nueve segundos. Quien se siente a bordo podrá experimentar el sutil encanto de aquella época.

Conducir un 911 clásico es toda una experiencia

Un Porsche de esa época huele como un Porsche y se siente como tal. Es perfecto a su manera. El motor de seis cilindros suena un poco ronco, junto al zumbido del enorme ventilador de aire de refrigeración. La dirección tiene un trabajo sencillo en el ligero eje delantero y el eje trasero de triángulos cumple bien con su cometido. Al conducir uno, es fácil comprender que tiene todo lo que se le puede pedir a un coche.

En el Mission E, quien se fije en las puertas de apertura inversa, en la ausencia de pilar B o en la sofisticada tecnología de la instrumentación, sabrá que este modelo no es uno cualquiera dentro la oferta actual. Quiere ser lo que el 911 fue entonces: único y perfecto en cada detalle. ¿Pero es eso suficiente para ser un clásico? "¡Nunca lo será!", apunta la sombría predicción de los puristas. La electrónica de los coches modernos es demasiado frágil, dicen; las baterías no son lo suficientemente duraderas. Y el amplio abanico de equipamiento disponible hará que el suministro de piezas de repuesto sea prácticamente imposible en el futuro.

Pero lo que no tienen en cuenta los detractores es que hoy, Porsche Classic produce piezas de recambio mediante procesos de impresión en 3D. Por ejemplo, para el Porsche 959. Así es como el Taycan se unirá algún día a las filas de los coches clásicos. Se podrán reemplazar sus baterías y cualquier otro componente. Es extraño pensar en el estado clásico de un vehículo que ni siquiera ha salido aún de fábrica, pero todo apunta a que así será. Con todos estos datos en la mano, ¿alguien sigue prefiriendo el Porsche 911 E? Agradecemos al Centro Porsche Schwäbisch Gmünd que nos haya permitido vivir este sueño.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2019/es-porsche-clasico-prototipo-taycan-movilidad-911-inyeccion-motor-electrico-18056.html

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