

La serie “Porsche Heritage Moments” recopila momentos apasionantes

17/12/2024 Porsche empezó a utilizar el turbocompresor de gases de escape en competición hace más de cinco décadas y, poco después, lo llevó a la producción en serie. Con esta tecnología, el fabricante de vehículos deportivos ha logrado 17 de sus 19 victorias absolutas en Le Mans. La serie “Porsche Heritage Moments” ofrece una mirada retrospectiva sobre todo ello en cuatro capítulos.

A principios de la década de 1970, Porsche empezó a desarrollar motores turbo. Primero en las carreras y luego en sus modelos de serie. Con esta revolucionaria tecnología, cosechó éxitos por todo el mundo. Cabe destacar que prácticamente todas sus victorias en las 24 Horas de Le Mans (17 de 19) se lograron con vehículos dotados de este tipo de sobrealimentación. Y, como bien es sabido, Porsche se caracteriza por trasladar su tecnología de competición a la calle. Así, el 3 de octubre de 1974, presentó una versión de producción del 911 Turbo en el Salón del Automóvil de París.

Medio siglo y ocho generaciones del 911 Turbo después, el fabricante de vehículos deportivos dedica a

este aniversario la serie de cuatro capítulos “Porsche Heritage Moments”, que se puede ver tanto en NewsTV como en el canal de Porsche en YouTube.

Timo Bernhard, ganador de Le Mans y embajador de Porsche, ejerce de presentador y muestra algunos de los mejores modelos de la marca para que los invitados expresen sus opiniones sobre ellos. Los espectadores pueden conocer las impresiones de, entre otros: Thomas Krickelberg, Director de Excelencia Operativa de las gamas 911/718; Norbert Singer, antiguo ingeniero de Competición de Porsche; Frank Jung, Director de Archivos Corporativos de Porsche; Hermann Burst, antiguo Jefe del departamento de Desarrollo de Carrocerías; y Walter Röhrl, bicampeón del mundo de rallyes y embajador de Porsche.

Episodio 1: “El turbo en competición: la base del primer 911 Turbo”

En el primer episodio de “Porsche Heritage Moments”, Timo Bernhard cuenta con un invitado muy especial: Norbert Singer. Un encuentro entre Bernhard y el ex ingeniero de carreras es siempre un magnífico viaje al pasado. En este capítulo inicial se narra una historia que parte del verano de 1970 con la primera victoria de Porsche en las 24 Horas de Le Mans. Poco tiempo después, la compañía decidió participar en el campeonato norteamericano CanAm y probar allí un motor con turbocompresor. La decisión en contra de un propulsor atmosférico de 16 cilindros y a favor de uno turbo de 12 cilindros se tomó rápidamente; aquella mecánica sobrealimentada de 4.5 litros rendía nada menos que 850 CV (625 kW).

“Aumentamos la presión y así logramos un mayor potencial de rendimiento. A principios de los años 70, el turbo era el camino más prometedor para el futuro del automovilismo”, afirma Singer, que fue partícipe de 16 de las 19 victorias absolutas de Porsche en Le Mans.

El antiguo ingeniero de la marca habla con Bernhard de las particularidades del Porsche 917/30, que fue fabricado en 1972 y sirvió como coche de pruebas para el campeonato CanAm. El motor turbo, perfeccionado, entregaba 1.000 CV (735 kW) con una cilindrada de 5.0 litros. Singer también revela algunas características especiales del coche de carreras en el episodio de casi una hora de duración. “Para que este vehículo fuera más fácil de controlar, utilizamos espaciadores de 10, 20 o 30 centímetros que nos permitían variar la anchura de los ejes”, explica. Otro modelo sobre el que hablan Bernhard y Singer es el Porsche 911 Carrera RSR Turbo 2.1 de 1974, el primer coche de competición de la marca con turbocompresor e intercooler que corrió en Le Mans.

Finalmente, el dúo conversa sobre el Porsche 936 Spyder desarrollado para el Campeonato Mundial de Sport Prototipos. Con este biplaza, Porsche logró en 1976 la primera victoria absoluta de un coche con motor turbo en las 24 Horas de Le Mans y ese mismo año ganó el Campeonato Mundial de Sport Prototipos. Un año más tarde, Porsche regresó a Le Mans con un 936 Spyder con tecnología biturbo y consiguió su cuarta victoria absoluta en la mítica prueba de resistencia. Bernhard y Singer tienen a su disposición un Porsche 936/78 Spyder como modelo de demostración. El coche de carreras, que pesa 700 kilogramos, tiene un motor de 2.1 litros con turbocompresor e intercooler.

Episodio 2: “El inicio de la producción en serie: el resultado de un concepto probado”

Timo Bernhard se reúne con otro miembro destacado de los primeros años del turbo en Porsche para el segundo episodio de “Porsche Heritage Moments”: Hermann Burst. En 1969, este hombre que hoy tiene 84 años empezó a trabajar como ingeniero aerodinámico en el departamento de Competición dirigido por Peter Falk. Más tarde desempeñó el cargo de Jefe del departamento de Desarrollo de Carrocerías. Junto con su equipo, se centró en mejorar la aerodinámica del 911 a principios de la década de 1970 y, entre sus primeros trabajos conocidos, destacó el alerón trasero del 911 Carrera RS 2.7, que rápidamente se ganó el apodo de “cola de pato”. Después de esto, Burst continuó trabajando en nuevas formas para el *nueveonce* , que debían integrarse armoniosamente pero a la vez ser inmediatamente reconocibles como una etapa evolutiva del 911 existente. En 1974, Porsche presentó el 911 Carrera RS 3.0. En la zaga lucía su característica “cola de pato”, un alerón trasero que más tarde se denominaría “cola de ballena” en el 911 Turbo.

Bernhard y Burst analizan los inicios del turbo en la producción en serie en este episodio de aproximadamente una hora de duración. Para ello, se centran en los modelos 911 Turbo “Nº 1” y 911 Turbo 3.0 Coupé. Respecto al primero, se trata de un regalo a Louise Piëch por su 70º cumpleaños. El 29 de agosto de 1974, la hermana de Ferry Porsche recibió este coche único, que tenía la carrocería estrecha y un motor de 2.7 litros. En palabras de Burst, “Nuestro objetivo con el 911 fue siempre mantener a raya la elevación del eje trasero. Lo hemos conseguido gracias a las distintas configuraciones de alerón que se han creado a lo largo de muchas generaciones. Eso ha permitido que la idea original del diseño de la carrocería del 911, que es atemporal, ha podido mantenerse hasta nuestros días”. Cuando se le pregunta por su 911 Turbo favorito, responde: “Para mí, el 911 Turbo de la generación 964 es la culminación de todos los objetivos técnicos que habíamos perseguido durante dos décadas: carrocería galvanizada, climatizador automático, aerodinámica... Desde una perspectiva puramente técnica, es mi favorito”.

A continuación, Burst habla de la “explosión controlada”, refiriéndose también al eslogan publicitario de hace 50 años del 911 Turbo: “Exclusivo. Explosivo. Caro”. Según él mismo resume, Turbo representa las prestaciones en su máxima expresión. “Me gusta la explosividad tan característica de los primeros modelos Turbo. Siempre pude manejarlo bien”, dice Burst, riendo y añadiendo algunas anécdotas, que se pueden ver en este episodio.

Episodio 3: “La tecnología turbo alcanza nuevas cotas: la refrigeración por agua”

En el tercer episodio de “Porsche Heritage Moments”, Timo Bernhard entrevista a dos hombres en cuyas vidas el 911 siempre ha desempeñado un papel importante: Walter Röhrl y Thomas Krickelberg. Este último empezó en el departamento de Investigación y Desarrollo de Motores de Competición en

1990 y ahora trabaja como Director de Excelencia Operativa de las gamas 911/718. Por su parte, Röhrl es bicampeón del mundo de rallyes y embajador de Porsche. Juntos, los tres abordan el tema del turbo en una nueva etapa. Y, más concretamente, la cuestión de la refrigeración por agua, ilustrada en este episodio por el Porsche 911 Turbo S de la generación 996, que Porsche presentó hace exactamente 20 años. El 996 Turbo es el primer 911 propulsado por un motor bóxer de seis cilindros y cuatro válvulas refrigerado por agua. Otra novedad que incorporaba este modelo era el cambio Tiptronic S de cinco velocidades como opción.

"Uno de los secretos del éxito del Porsche 911 Turbo es la constante evolución técnica que, generación tras generación, lo acerca al concepto de deportivo ideal", afirma Krickelberg. Röhrl compró su primer Turbo hace más de 45 años. "Quería ver si podía controlar un Turbo", dice sonriendo, porque ciertamente podía. "Conducir un Turbo es y ha sido siempre un sueño. Cuando oigo 'Turbo', pienso inmediatamente en dinámica, precisión y entrega de potencia".

Episodio 4: "Turbo: más allá de las prestaciones"

En la cuarta y última entrega de "Porsche Heritage Moments", el presentador habla con Thomas Krickelberg y Frank Jung sobre lo que significa "Más allá de las prestaciones" en relación con el 50º aniversario del Turbo. Se profundiza en el diseño icónico, el ADN de Porsche, la dinámica y la facilidad de uso en el día a día. En este episodio se someten a análisis un Porsche 911 GT2 de la generación 997 y un 911 Turbo 50 Years. El 911 GT2 es un claro ejemplo de cómo ir más allá de lo normal y superar los límites ya que, además del doble turbocompresor, incorporaba la turbina de geometría variable (VTG).

Krickelberg, que fue uno de los responsables del desarrollo, da un paso más atrás en el tiempo: "La generación 997 del 911 Turbo marcó un hito en la historia de Porsche. Cuando se lanzó en 2006, fue el primer coche de producción en serie con motor de gasolina que incorporaba tecnología VTG. Gracias a ello, el retraso en la respuesta del turbo era cosa del pasado". El 911 GT2 de la generación 997 tiene tracción trasera y pesa 145 kg menos que el 911 Turbo. Con 530 CV (390 kW), este deportivo producido en 2007 era el 911 más potente de su época.

Bernhard, Jung y Krickelberg dan un salto al presente con el 911 Turbo 50 Years. Los gráficos de vinilo laterales de serie son un guiño a la decoración histórica del Porsche 911 RSR Turbo presentado en el Salón del Automóvil de Fráncfort de 1973, que se puede considerar el precursor del 911 Turbo. El vehículo de edición limitada incorpora el color exclusivo de los Porsche Turbo, el Turbonite. Esta pintura también se usa en áreas del capó trasero del motor, en la tapa del depósito de combustible y en el escudo de Porsche. Además, se emplea como color de contraste en el logotipo "Turbo 50".

"En mi opinión, el rasgo que mejor define el interior de este 911 es su tapicería de cuadros. Cuando se lanzó el 911 Turbo en 1974, había tres diseños de tartán diferentes reservados en exclusiva para esa versión", comenta Jung sobre el icónico patrón. Por último, el Director de Archivos Corporativos comparte lo que significa "Turbo" para él: "Cuando miras a la historia de Porsche, tienes que mirar a 'Turbo', que fue y siempre será la cúspide de cualquier gama. Hace tiempo que 'Turbo' se ha convertido

en un concepto de marca y no solo en una tecnología".

Consumption data

911 Turbo S (Predecessor model)

911 Turbo (Predecessor model)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions 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).

Image Sublines

Path: Serie “Porsche Heritage Moments” /fotos/img_1.jpg
Title: Timo Bernhard, embajador de Porsche; Walter Röhrl, embajador de Porsche; y Thomas Krickelberg, Director de Excelencia Operativa de las gamas 911/718 (i-d), 911 Turbo S (996), 2024, Porsche AG
Subline: De izquierda a derecha: Timo Bernhard, Walter Röhrl y Thomas Krickelberg.

Path: Serie “Porsche Heritage Moments” /fotos/img_2.jpg
Title: Norbert Singer, antiguo ingeniero de Competición de Porsche, y Timo Bernhard, embajador de Porsche (i-d), Porsche 911 Carrera RSR Turbo 2.1, 2024, Porsche AG
Subline: Norbert Singer reflexiona acerca del 911 Carrera RSR Turbo 2.1.

Path: Serie “Porsche Heritage Moments” /fotos/img_3.jpg
Title: Hermann Burst, antiguo Jefe del departamento de Desarrollo de Carrocerías, y Timo Bernhard, embajador de Porsche (i-d), 911 Turbo Nº 1, 911 Turbo 3.0 (930), 2024, Porsche AG
Subline: Hermann Burst (izquierda) y Timo Bernhard.

Path: Serie “Porsche Heritage Moments” /fotos/img_4.jpg
Title: Hermann Burst, antiguo Jefe del departamento de Desarrollo de Carrocerías, 2024, Porsche AG
Subline: Hermann Burst presenta fotos y documentos privados en el segundo episodio.

Path: Serie “Porsche Heritage Moments” /fotos/img_5.jpg
Title: Thomas Krickelberg, Director de Excelencia Operativa de las gamas 911/718, y Timo Bernhard, embajador de Porsche (i-d), 911 Turbo 50 Years, 911 GT2 (997), 2024, Porsche AG
Subline: Thomas Krickelberg responde a las preguntas de Timo Bernhard sobre el desarrollo de los modelos Turbo de Porsche en dos episodios.

Path: Serie “Porsche Heritage Moments” /fotos/img_6.jpg
Title: Thomas Krickelberg, Director de Excelencia Operativa de las gamas 911/718; Timo Bernhard, embajador de Porsche; y Frank Jung, Director de Archivos Corporativos de Porsche (i-d), Porsche 911 Turbo 50 Years, Porsche 911 GT2 (997), Museo Porsche, 2024, Porsche AG
Subline: De izquierda a derecha: Thomas Krickelberg, Timo Bernhard y Frank Jung.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2024/porsche-heritage-moments-serie-50-aniversario-porsche-turbo-38189.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/93accc65-fdfe-4660-9f4f-aa88d9b8d471.zip

External Links
http://www.youtube.com/user/Porsche

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