

El bicampeón mundial de rally Walter Röhrl habla sobre el 911 Dakar

03/02/2023 Walter Röhrl lleva tres décadas ligado a Porsche, primero en una labor de piloto de pruebas y ahora en la de embajador de la marca. El alemán de 75 años habla en esta entrevista sobre las características del nuevo 911 Dakar y sobre la opinión de su mujer acerca de este auto.

En 2023 cumple 30 años de estar unido a Porsche. ¿Es este 911 con capacidades offroad la mayor locura que los desarrolladores hayan creado en estas tres décadas?
Sí, junto con el Cayenne (risas). ¡En ese momento pensé que estaban locos! Pero hoy queda claro que fue una decisión inteligente. Lo mismo sucederá con el 911 Dakar, que, sorprendentemente, ya es una realidad.

¿Por qué le sorprende?
Porque conduje el primer prototipo hace pocos años, en el circuito todoterreno de Weissach. Como piloto de rallys, estaba encantado porque era un auténtico deportivo Porsche que te permitía conducir

por todo tipo de superficies.

Supongo que aquel prototipo sería el 911 Vision Safari de 2012.
Exacto. Un auto con tracción total y motor atmosférico, con la base del 911 Carrera 4S.

¿Y cuál fue su primer encuentro con el 911 Dakar?
En unas pruebas invernales a principios de 2022, en Suecia.

¿También pudo probar allí el nuevo modo de conducción Rallye? ¿Es realmente efectivo?
Sí, lo es. En el modo Rallye, el sistema de tracción da prevalencia al eje trasero, lo que elimina el subviraje y permite que la zaga deslice. Por otra parte, al levantar el pie del acelerador se produce un efecto de frenado relativamente intenso en la parte posterior que ayuda al auto a girar ligeramente en la curva, algo que es de gran ayuda para el conductor inexperto que quiera conducir de lado. Gracias a este nuevo modo de conducción, ir de costado es un juego de niños, especialmente sobre terreno suelto.

A veces dice que le gusta más ir recto que de lado. Sin embargo, las derrapadas son tan fundamentales como inevitables en los rallys. ¿Qué quiere decir con esa frase?
Si piensa que sobre terreno deslizante y con aceleraciones laterales podrá conducir rápido en las curvas, se equivoca. Por eso en un rally de tierra o nieve, la clave es que el auto entre en la curva un poco cruzado y con el parte delantera apuntando hacia donde uno quiere ir para, a continuación, hacer uso de la potencia desde el vértice y convertir la fuerza centrífuga que normalmente haría que el automóvil se deslice hacia los lados en un movimiento hacia delante.

Parece una clase de física. ¿Los ingenieros siguen aprendiendo de usted?
Hace dos años dejé de hacer pruebas de manera habitual, así que ya no participo en el desarrollo de todos los autos. Porsche cuenta con personas jóvenes y cualificadas para ello. Aparte del 911 Dakar, en este momento solo estoy involucrado con los vehículos GT. Hace tres o cuatro meses conduje el nuevo 911 GT3 RS. Pero para ser honesto, los autos están tan perfectamente afinados que solo puedo confirmar que lo que han hecho está bien. En la fase final de desarrollo, que es en la que ahora me subo a los coches, ya han sido realizados todos los ajustes necesarios.

En los vídeos de las pruebas en Suecia con el 911 Dakar se observa cómo mueve el volante con calma mientras conduce a ritmo rápido. Es sorprendente.
Si uno acelera y luego gira el volante apenas diez centímetros en una dirección, el auto inmediatamente decelera. La resistencia al avance aumenta cuanto mayor es el ángulo de giro y esto se traduce en un mayor desgaste de los neumáticos y un aumento del consumo. Así que, aunque solo sea por cuestiones de ahorro, no se debe conducir de esa manera. Es igual que con el esquí: cuando las tablas se deslizan hacia los lados no se consigue avanzar con velocidad. La idea es que vayan hacia adelante.

¿Y sucede lo mismo con un auto?
Siempre me aseguro de que la potencia no se pierda hacia los lados, porque el objetivo es avanzar. Solo hay un secreto para conducir y es, precisamente, tratar de girar lo menos posible y hacerlo con una gran anticipación. Parte de mi éxito reside en saber dominar la dirección.

El Porsche 911 es un clásico en muchos aspectos; un factor importante es su arquitectura de motor trasero y tracción trasera. Hoy, sin embargo, muchos 911 se venden con tracción total. ¿Esto es bueno?
Sí. Porque la llegada de los motores turbo ha aumentado las prestaciones de forma notable. Y con cuatro ruedas motrices, el conductor medio circula con más seguridad. Al 911 de tracción trasera había que darle un cierto carácter subvirador para facilitar la conducción, sin embargo, con la tracción total es posible explorar los límites de la física con un riesgo mucho más bajo de que la parte trasera del auto quiera adelantarte. Creo que esto es positivo.

Es evidente que sabe de lo que está hablando.
He sido parte activa en el desarrollo de este apartado. Cuando fue diseñado el 911 Turbo de la generación 993, en un principio los expertos pensaron exclusivamente en la tracción trasera. Y recuerdo que en aquel momento dije: “Chicos, están locos. El auto debe tener tracción total”. Cuando haces un vehículo para la gente normal, tiene que tener un carácter amable. Y con la potencia de un Porsche Turbo, la tracción integral es necesaria para facilitar la conducción.

Un GT3 también tiene bastante potencia.
Así es. Pero los vehículos GT son para conductores que acuden a la pista. Saben lo que quieren, por lo que la tracción trasera es adecuada. Pero un automóvil de uso diario que tenga un motor potente debe ir siempre acompañado de la tracción integral.

Usted corrió una prueba del Campeonato Mundial de Rally con un 911 sin tracción total.
Eso fue en 1981 en el Rally de San Remo, con el último 911 que fue fabricado para el mundial. En aquel momento tenía la esperanza de poder convencer a Porsche de hacer todo el campeonato.

¿A pesar de que Audi ya contaba con el poderoso quattro?
Sí, Audi llegó en 1981 con la tracción total, pero el motor trasero aún planteaba mejoras en tracción frente a la mayoría de los rivales. En el Rally de San Remo, que corrimos en asfalto y tierra, gané el primer día, pero al llegar a los tramos deslizantes nos quedamos a unos minutos de Audi. Lo cierto es que podríamos haberlo compensado sobre el asfalto la última noche.

¿Y por qué no fue así?
El eje de transmisión se rompió. Esto me ha pasado cuatro o cinco veces a lo largo de mi carrera con Porsche. Probablemente se deba, en parte, a mi estilo de conducción.

¿Podría explicarlo con mayor detalle?
Debido a la gran capacidad de tracción, la carga sobre el eje de transmisión es muy alta. Cuando conduzco aprovechando al máximo la adherencia disponible, sin patinar, el eje de transmisión tiene que absorber mucha fuerza lateral y longitudinal al mismo tiempo. Esto hace que el auto sea rápido, pero también implica riesgo de avería.

Entonces, ¿habría sido bueno usar la tracción total en aquel momento?
Sí.

Esta tecnología fue utilizada por primera vez en un 911 en 1984, con el Porsche 911 París-Dakar, que ganó el mítico rally en su primera participación. El nuevo 911 Dakar recuerda a este auto. ¿Cómo es posible que usted, uno de los mejores pilotos de rally de todos los tiempos, no haya participado nunca en esta gran carrera?
Porque lo veo más como una aventura repleta de incertidumbre. No es para mí.

Pero los participantes saben lo que hacen.
Sí, pero los pilotos suben a las dunas con los autos y, al llegar a la cresta, no saben lo que hay detrás. Eso no va conmigo. En la década de 1990 me hicieron una oferta para correr el Dakar que, de haberla aceptado, me hubiera permitido ganar el mismo dinero que en toda una temporada del mundial de rally. Les dije que no lo haría ni aunque pusieran sobre la mesa una cantidad diez veces mayor.

En su día hubo otro rally parecido al París-Dakar.
El Safari de África Oriental, en Kenia. El profesor Bott, que en ese momento era jefe de desarrollo de Porsche, siempre quiso convencerme de que hiciera aquel rally con el 911. Yo ya era un gran aficionado a la marca en aquel momento, pero no pude cumplir su deseo.

¿Por qué motivo? ¿Quizá porque, con 5000 kilómetros, era un rally muy largo?
Y porque, como en el Dakar, había que atravesar ríos, barrizales y hacer frente a imprevistos. Eso no es para mí.

Lo suyo son las pruebas que hay que estudiar junto con el copiloto para, después, conducir de acuerdo al cuaderno de notas.
Exactamente. Y lo más rápido posible, por supuesto, pero no a toda velocidad a través de agujeros grandes. No puedo hacer eso. Si veo un bache, bajo la velocidad, me comprimo en el asiento y digo: 'Pobre auto'.

¿Veremos pronto a Walter Röhrl en un 911 Dakar propio? Cualquiera diría que encaja a la perfección con usted.
Mi esposa me ha animado a ello, ya que es mucho más fácil entrar y salir de este auto. Ella tiene 73 años y yo voy camino de cumplir 76, por lo que la altura puede ser importante. En todo caso, espero poder seguir montándome en un Porsche cuando tenga 80 años.

Consumption data

911 GT3 RS (WLTP)*: Fuel consumption combined: 13.2 l/100 km; CO_2 emissions combined: 299 g/km; CO_2 class: G

911 Carrera 4S (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).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2023/vehiculos/PLA-porsche-911-dakar-walter-rohrl-embajador-entrevista-31157.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/971ab46a-dc70-4a11-876f-86140c58a53b.zip