

Único en su especie

26/11/2019 Este 911 nunca debería haber existido. Algunas características como el motor, el año de fabricación o el alerón trasero delatan su condición. Es una rareza, pero a la vez es un modelo adelantado a su tiempo, igual que lo fue su primer propietario: el ingeniero Ernst Fuhrmann.

A veces solo se necesita un poco de suerte y buena intuición en la vida. El 911 negro que aquí presentamos llegó de casualidad a manos del distribuidor y especialista en Porsche, Walter Hoffmann. Fue en 2008 y no le pareció haber descubierto nada especial en un primer momento, dejando a un lado esa combinación de colores en la que destaca el interior de cuero amarillo limón. Desde luego, no fue el típico hallazgo de "ver, comprar y llevar a casa". De hecho, las negociaciones con el anterior propietario resultaron complicadas. Algo parecía no encajar con este coupé registrado por primera vez en 1974. Su motor de 3.0 litros y 190 CV o el alerón trasero de la versión Turbo eran un par de detalles desconcertantes, ya que son propios de versiones posteriores del 911. Solo cabía pensar en un trabajo de preparación posterior que, aunque bien conservado, ya no era fiel al original. Pero a Hoffmann no le importaba, porque tenía un motor de 2.7 litros en el garaje de su casa en Hermeskeil, que sería la combinación perfecta para devolver a este 911 a su condición inicial. Finalmente, se hizo el trato.

El 911 negro que tenía ante sus ojos era único. Ya tenía el motor bóxer de seis cilindros que Porsche presentó en 1975 con el 911 Carrera 3.0, pero con 10 caballos menos que los 200 CV con los que llegó al mercado finalmente. Esto lo convertía en un 911 casi tan potente como el legendario Carrera RS 2.7, aunque contaba con el sistema de inyección Bosch K-Jetronic para rebajar el consumo de combustible. En aquellos años el mundo aún tenía que recuperarse de la crisis del petróleo. Este propulsor, por cierto, fue la base para el 911 Turbo, que también salió al mercado en 1975 y causó revuelo con su enorme alerón trasero, el mismo que estaba presente en el coche de Walter Hoffmann.

Pero la cosa fue aún mejor. Hace unos años era bastante habitual que los vehículos de prueba tuvieran una segunda vida como coches de empresa. Y este fue el caso. Desde julio de 1974 hasta enero de 1976, el 911 negro estuvo a disposición del Ernst Fuhrmann, primer Presidente del Consejo de Dirección de Porsche AG, la nueva entidad en la que se había transformado el fabricante de automóviles deportivos en agosto de 1972. Fue, también, el creador del famoso motor de cuatro árboles de levas Fuhrmann. Este dato da un giro radical a la historia de esta unidad del 911.

Fuhrmann fue uno de los primeros empleados de Porsche. Nacido en Viena, se unió al departamento de Diseño en 1947, cuando la marca todavía estaba asentada en Gmünd. Junto a Ferry Porsche, el joven ingeniero trabajó en numerosos proyectos, incluido el modelo de competición Cisitalia 360, un monoplaza de 718 kilogramos de peso que fue un encargo del empresario italiano y piloto privado Piero Dusio. Este coche contaba con un motor central de 12 cilindros y 1.5 litros, con sobrealimentación mediante dos compresores y acoplado a un sistema de tracción total desconectable.

Ya en Stuttgart, Fuhrmann se mantuvo fiel a los motores bóxer. En 1950, el año en que se casó con su esposa Elfriede, obtuvo su doctorado en ingeniería mecánica. El tema de su tesis doctoral fue "Trenes

de válvulas para motores de combustión de altos regímenes de giro". En 1951, Ferry Porsche le encargó desarrollar una versión de alto rendimiento del motor de cuatro cilindros que la nueva serie 356 había heredado del VW Escarabajo. El resultado fue el famoso motor con doble árbol de levas en cabeza, que se distinguió por numerosas características técnicas, desde el doble encendido hasta lubricación por cárter seco. Esto último todavía se considera en la actualidad como un sello distintivo de los modelos deportivos de la marca.

El motor bóxer de 1.5 litros, conocido como el "motor Fuhrmann", fue muy característico de Porsche en la década de 1950. Este complejo propulsor de cuatro cilindros, fabricado en aluminio, podía alcanzar hasta 8.000 rpm, algo astronómico en aquel momento. Impulsaba los modelos 356 Carrera, 550 Spyder y numerosos modelos de competición, que iban de una victoria a otra, al principio con la versión de 110 CV, que más tarde acabó alcanzando los 190 CV en el Porsche 804 de Fórmula 1. Los "motores Fuhrmann", de los cuales se construyeron casi 1.700 unidades, son muy reputados por su gran precisión. En cualquier caso, apenas unos pocos expertos en el mundo tienen capacidad para ajustar con finura el complicado tren de válvulas con sus árboles de levas conectados de manera intrincada mediante engranajes helicoidales.

La ambición de Fuhrmann como ingeniero y Jefe de Pruebas de motores no conocía límites. Si la compañía no quería hacer frente al coste de ciertos componentes, en ocasiones él mismo se encargaba de adquirirlos, pagándolos de su propio bolsillo. Este era su nivel de implicación hasta que, en 1956 y para su sorpresa, el puesto de Director Técnico fue asignado a otra persona. Decepcionado, dejó la empresa y se unió al fabricante de piezas de motor Goetze, cuyo jefe, apasionado propietario de un 356 Carrera, pronto le confió tareas de desarrollo técnico. En 1962, Fuhrmann se convirtió en miembro del Consejo de Dirección.

Pero en Zuffenhausen todo siguió su curso. Después de Ferry Porsche, los nietos del profesor Ferdinand Porsche se prepararon para asumir responsabilidades en la marca, sobre todo el joven Ferdinand Piëch, quien entre otras cosas había iniciado el exitoso y costoso proyecto 917 Le Mans. El resto es una historia ya conocida, en la que los miembros de las familias Porsche y Piëch dejaron atrás la gestión operativa de la empresa y convirtieron a Porsche en una sociedad anónima. Ferry Porsche asumió el cargo de Presidente del Consejo de Supervisión.

Esto allanó el camino para que Ernst Fuhrmann se convirtiera en el primer responsable de Porsche que no era de la familia, inicialmente como Portavoz del Consejo de Dirección y, desde noviembre de 1976, como Presidente del mismo. Se hizo cargo de la compañía en tiempos difíciles, no solo debidos a la crisis del petróleo. Impulsó el desarrollo de los modelos transaxle 924 y 928, lo que muchos consideraron como un intento de enterrar al 911. Fue Fuhrmann quien, a pesar de las muchas críticas, impulsó el 911 Carrera RS 2.7 y avanzó en el desarrollo del 911 Turbo, el primer superdeportivo de la marca, con un motor bóxer de 3.0 litros y un llamativo alerón trasero. Igual que el Porsche 911 negro de Walter Hoffmann. A veces solo hace falta tener buena intuición.

Porsche 911 3.0 (1974)

Ficha técnica

Motor: seis cilindros bóxer, refrigerado por aire

Cambio: manual, cinco velocidades

Tracción: trasera

Cilindrada: 2.956 cc

Inyección: K-Jetronic (Bosch)

Potencia máxima: 190 CV a 6.100 rpm

Velocidad máxima: 240 km/h

Peso en vacío: 1.075 kg

Información

Texto publicado en la revista "Porsche Klassik", edición especial "Ocho generaciones del 911".

Copyright: Las imágenes y el sonido aquí publicados tienen copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Germany 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.

Link Collection

Link to this article

https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2019/es-porsche-911-negro-walter-hoffmann-ernst-fuhrmann-19362.html