



Encuentro con el equipo de desarrollo del Porsche 911

02/04/2024 La generación actual del 911 tiene, en este momento, 27 variantes. Charlar con sus desarrolladores deja bien clara una cosa: cada *nueveonce* tiene su propia historia.

El caos es el enemigo del ingeniero. Quizá esto explique por qué en las salas de conferencias suele haber asientos vacíos durante las charlas sobre mecánica de fluidos. Este tema trata sobre la turbulencia, uno de los mayores desafíos de las matemáticas. Las ecuaciones diferenciales parciales complejas, las ecuaciones de Navier-Stokes y la no linealidad inherente a ellas son cosas de las que rara vez se oye hablar en la vida cotidiana.

Sin embargo, hay quienes prosperan en este campo. Estas personas pueden describir de forma abstracta cómo cambia la velocidad del aire en el espacio y el tiempo cuando varían la viscosidad, la presión, la densidad y las fuerzas externas. También pueden aplicar teorías aerodinámicas para crear soluciones numéricas que permitan que los más recientes algoritmos de simulación funcionen de la manera más efectiva posible. Pero la realidad es que todo esto no es suficiente para acercarse a un resultado verdaderamente preciso, debido a que una de las partes difíciles de estos cálculos de alto

nivel es su efecto mariposa: pequeños cambios en las condiciones iniciales pueden conducir a grandes diferencias en los resultados.

Por lo tanto, se hace necesaria la figura de un genio integral. Alguien que combine conocimientos profundos de matemáticas, física y tecnología de simulación en sistemas informáticos modernos. Alguien a quien se le ocurra montar el alerón trasero de un prototipo de Le Mans en un 911 homologado para circular por la calle, por ejemplo. Y esa persona es Mathias Roll.

Verdaderos amantes del 911

Si de este ingeniero aerodinámico dependiera, el actual Porsche 911 GT3 RS tendría un alerón aún más radical. Lo que hoy se considera uno de los diseños más sofisticados en términos de carga aerodinámica y control activo de la resistencia al avance, no es gran cosa para el joven ingeniero. Tanto sobre el papel como en las simulaciones, él va varios pasos por delante.

Roll es un magnífico analista. Si no lo fuera, no conduciría un 911 Carrera 3.2 de su mismo año de nacimiento (1987). Podría haber elegido algo más convencional como coche de bodas el año pasado, pero es un romántico y un auténtico devoto del 911.

Al igual que Roll, los otros expertos que conocimos en los "encuentros rápidos" sobre la generación 992 se mostraron igualmente entusiasmados. Independientemente de que se trate de un responsable de gama, desarrollador de chasis, diseñador u otro tipo de especialista, todos tienen en común su amor por el Porsche 911.

Historias llenas de pasión y carácter

Cada persona tiene su propia historia que contar. Por ejemplo, Matthias Kulla tuvo la suerte de conducir un 964 Carrera RS como primer coche de empresa cuando era un joven diseñador. Tom Wieler, por su parte, todavía recuerda su entrevista de trabajo en Weissach y cómo tuvo que renunciar a ir a la boda de su propia hermana para poder realizar su primera prueba de conducción con un prototipo.

Sus historias son más que simples anécdotas. Todas se cuentan con ojos llenos de emoción y sin escatimar detalles, como si hubieran sucedido ayer. Porque están bien arraigadas. Porque fueron experiencias importantes. Son historias de entusiastas, llenas de pasión y carácter, que tienen cada una su propia firma.

Este es también el secreto de por qué cada versión del 911, por muy similar que pueda parecer a otra, es totalmente diferente. ¿Por qué un Carrera T es más que un simple nivel de equipamiento? Porque responde a una idea, a una interpretación purista que da como resultado un 911 reducido a su esencia. Aquí, la dinámica de conducción debe ser perfecta, porque los clientes lo compran precisamente por ese concepto global claramente definido, en lugar de optar por un Carrera 4 o un Carrera S. Cuando se

habla del Carrera T, el responsable de Desarrollo de Chasis Daniel Steyer se entrega a la conversación, saltando de tema en tema, hasta llegar incluso a mostrar su aprecio por un vehículo que no tiene nada que ver: el BMW Serie 7 E 38. Este brillante genio se ha convertido en un profesional de éxito gracias a un profundo conocimiento de todo lo relacionado con la automoción.

Llevar el 911 al futuro

Todos tienen este talento, incluido el diseñador Kulla, que custodia en su garaje privado una magnífica colección de coches, en la que se incluyen un Ford Mustang Fastback, un Maserati Ghibli clásico y un Jensen Interceptor. Se necesita conocimiento y anticipación para llevar el 911 al futuro y continuar con su legado. A los ojos de Kulla, el 911 Targa Heritage Design Edition es el mejor ejemplo. Ofrece el espíritu de un clásico y, al mismo tiempo, abre la puerta a un mundo completamente nuevo.

Este es también el secreto del Porsche 911 Dakar, un coche que es más que un simple guiño al antiguo modelo de competición. Representa lo que es posible cuando se permite crear sin límites. El 911 Dakar combina el potente motor bóxer del 911 GTS con la capacidad todoterreno del Cayenne y una carrocería extremadamente liviana, propia de un vehículo de competición. Todo ello sumado a unos neumáticos *offroad*, protecciones en los bajos, ventanas de cristal fino y asientos deportivos ligeros. Otra característica destacada es la entrada de aire del sistema de admisión específica de esta versión. Achim Lamparter, Director del Proyecto 911 Dakar, la modificó porque el motor aspiraba arena al conducir por el desierto.

Todos apuntan en la misma dirección

El 911 puede hacer frente a todas estas condiciones extremas porque sus desarrolladores dominan la tecnología. Porque trazan cada pequeño detalle del vehículo con tanta minuciosidad que prácticamente estaría listo para la producción en serie desde el primer momento. Lo curioso es que el número de personas involucradas en la toma de decisiones es sorprendentemente bajo. En el departamento hay una pequeña mesa redonda y alta que sirve como lugar de reunión no oficial después del trabajo. Aquí las nuevas ideas son discutidas por dos o, a veces, cuatro personas. Que esto todavía sea posible hoy se debe en parte a que Porsche sigue siendo una empresa compacta en términos de organización. Sin embargo, lo más importante es el hecho de que todos trabajan juntos en la misma dirección. Porque para ellos el 911 es el mejor coche del mundo.

Quien nunca dudaría en estar de acuerdo con estas afirmaciones es Walter Röhrl, que también estuvo presente en el evento de "encuentros rápidos". Condujo un 911 S/T de color azul Shore metalizado desde la planta de Zuffenhausen, a través de la Selva Negra alemana, hasta la región del Palatinado y vuelta. En el tramo final de la autopista de regreso al Museo Porsche, después de muchas horas al volante, se molestaba porque los conductores que iban delante no ponían los intermitentes y por los camiones que se adelantaban lentamente y entorpecían el tráfico. Para Röhrl solo es posible una cosa: la perfección. Esto convierte al S/T en un 911 muy especial a sus ojos. Para él, este coche ofrece la receta

perfecta para disfrutar de la conducción.

A punto de regresar a su casa en el Bosque Bávaro, Röhrl se sube a su 992 Turbo S. Después de más de ocho horas en el asiento *baquet* del S/T Heritage Design, cuando se le pregunta si todavía quería hacer el viaje de regreso de cuatro horas, responde: "Por supuesto". El Turbo S es rápido y cómodo, por lo que la distancia realmente no importa. Según Röhrl, "Si tienes un 911, no necesitas otro coche".

Consumption data

911 Carrera T (Predecessor model)

911 Carrera 4 (Predecessor model)

911 Carrera S (Predecessor model)

911 Turbo S (Predecessor model)

911 GT3 RS (WLTP)*: Fuel consumption combined: 13.2 l/100 km; CO₂ emissions combined: 299 g/km; CO₂ class: G

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO₂ emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO₂Emissions 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: Encuentro con el equipo de desarrollo del Porsche 911/fotos/img_1.jpg

Title: Matthias Roll, ingeniero aerodinámico, 911 GT3 RS, 2024, Porsche AG

Subline: Mathias Roll, ingeniero aerodinámico.

Path: Encuentro con el equipo de desarrollo del Porsche 911/fotos/img_2.jpg

Title: Daniel Steyer, responsable de Desarrollo de Chasis, 911 Carrera T, 2024, Porsche AG

Subline: Daniel Steyer, responsable de Desarrollo de Chasis.

Path: Encuentro con el equipo de desarrollo del Porsche 911/fotos/img_3.jpg

Title: Achim Lamparter, Director del Proyecto 911 Dakar, 911 Dakar, 2024, Porsche AG

Subline: Achim Lamparter, Director del Proyecto 911 Dakar.

Path: Encuentro con el equipo de desarrollo del Porsche 911/fotos/img_4.jpg

Title: Walter Röhrl, embajador de Porsche, 2024, Porsche AG

Subline: Walter Röhrl, embajador de Porsche.

Link Collection

Link to this article

https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2024/porsche-911-encuentros-rapidos-equipo-desarrollo-35521.html

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/bfca682a-cbdc-4a44-9863-3d05df6140bb.zip>