Dos imponentes vehículos del Museo Porsche se exhiben en Madrid

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

25/06/2019 A primeros de este mes de junio, se celebró en Centro Porsche Madrid Norte el primer Porsche Classic Day, un evento que reunió a centenares de aficionados a los vehículos clásicos, muchos de los cuales acudieron al volante de coches de colección que despiertan la curiosidad incluso de quienes no tienen especial interés por el automóvil.

En la madrileña Avenida de Burgos se dieron cita ejemplares tan extraordinarios como un Porsche 550 Spyder, un 911 Carrera RS 2.7 de 1973, distintas versiones del veterano 356 y varios ejemplares del revolucionario Porsche 959, un deportivo tecnológicamente muy avanzado para su época.

Junto a todas estas auténticas maravillas, destacaban dos impecables modelos muy importantes en la historia de la marca, el 910/6 y el 911 Turbo 3.3 Coupé, que llegaban solo unos días antes a la capital de España procedentes del Museo Porsche de Stuttgart. Se trata de dos conceptos de coche muy diferentes entre sí. El primero de ellos, el Porsche 910/6, pertenece a una saga de prototipos muy parecidos que fueron desarrollados específicamente para competición durante los años sesenta. El otro, el 911 Turbo 3.3 Coupé, apareció en 1977 para convertirse en el deportivo de calle más potente de su segmento, con una cifra impresionante en aquella época: 300 caballos.

Como sucede con todos los modelos del Museo Porsche, ambos se encuentran en perfecto estado de funcionamiento y se podrían arrancar para rodar de inmediato, sin ninguna preparación previa específica. Esto tiene mucho que ver con la filosofía Porsche, que desde sus inicios quiso fabricar vehículos deportivos para que la gente disfrutara de ellos. Por eso, los coches históricos que la empresa mantiene en su inventario no solo están listos para ponerse en marcha en cualquier momento, sino que además viajan de forma permanente por el mundo entero, para que personas de todos los lugares tengan la opción de contemplarlos sin necesidad de desplazarse.

Y es que el Museo Porsche de Stuttgart-Zuffenhausen, además de ser una gran obra arquitectónica que alberga las mejores joyas de la compañía, nació con la idea de ser un museo itinerante. Los coches en exhibición van rotando continuamente, mientras que otros muchos viajan de forma constante a eventos internacionales, a competiciones de clásicos o, como es el caso ahora en Madrid, se trasladan durante una temporada para formar parte de los centros de experiencias que hay en los concesionarios de la marca.

Porsche 910/6: el inicio de un mito

Las denominaciones 906, 907, 908 y 910 se refieren a sport prototipos de Porsche muy parecidos entre sí, que compitieron durante las décadas de los sesenta y setenta, fundamentalmente en carreras de resistencia, aunque también se emplearon en pruebas de velocidad en circuito. De hecho, pilotos como Juan Fernández o Jorge de Bagration los utilizaron en el Campeonato de España de Velocidad de aquella época.

Esa secuencia de números es un verdadero rompecabezas, pues todos ellos emplean una plataforma muy similar y se distinguían por el tipo de motor y alguna pequeña evolución adicional. Estos coches fueron a su vez la base para el Porsche de competición más exitoso de todos los tiempos, el 917, el primer modelo de la marca en ganar las 24 Horas de Le Mans y que cosechó innumerables triunfos tanto en el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos como en el certamen Can-Am norteamericano. Precisamente ahora, y hasta el 15 de septiembre, se puede visitar en el museo de Zuffenhausen la exposición “50 Años del Porsche 917: Los Colores de la Velocidad”.

Centrándonos en el 910/6 que está expuesto en Centro Porsche Madrid Norte, también hasta el próximo mes de septiembre, fue un coche excepcional y quedó demostrado desde la primera carrera. Joseph Siffert y Hans Herrmann lo estrenaron y consiguieron la victoria de su categoría en las 24 Horas de Daytona de 1967. Después, un tercer puesto en Sebring y otro en Monza, un segundo en Spa y la victoria en los 1.000 Kilómetros de Nürburgring dejaron claro que este automóvil con el motor 901 de dos litros y seis cilindros era capaz de vencer a competidores con propulsores considerablemente más grandes.

El 910/6 cuenta con un diseño extraordinariamente ligero, gracias a un bastidor de acero que pesa solamente 42 kilogramos, por tanto, 10 menos que el de su predecesor, el 906. Los tubos de acero también se utilizan como conducciones de aceite para el radiador frontal. Tiene llantas de magnesio de 13 pulgadas, fijadas con tuerca central, y la suspensión se asemeja mucho a la del chasis de Fórmula 1 que tenía el 906/8 de montaña.

Se distingue de él por cualidades como la reducción de masas no suspendidas, su mejorado agarre en carretera y una menor resistencia al viento. Porsche se benefició mucho del trabajo de desarrollo que Dunlop realizó para el chasis de Fórmula 1. El Porsche 910/6 constituye el comienzo de una historia de éxito que, como decíamos, llevaría al legendario 917, pasando por los 907 y 908.

Porsche 911 Turbo 3.3 Coupé: el deportivo más rápido

La segunda generación del 911, conocida como modelo G, llegó en 1973 y su fabricación se prolongó hasta 1989, lo que la convierte en la más longeva de la historia de este icono. Se distingue por sus paragolpes con un perfil de goma, a los que se añaden unos protectores tipo fuelle, de serie para el

mercado americano y opcionales en el resto. Con ellos cumplían las estrictas normas de seguridad de Estados Unidos. También incorpora los cinturones con tres puntos de anclaje y asientos con reposacabezas integrado, elementos poco frecuentes en esa época.

Con esta generación llegó el primer 911 Turbo, en 1974, equipado con un motor de 3 litros de 260 caballos y un espectacular alerón que lo distinguía del resto de versiones. Y, desde 1977, un intercooler adicional y un aumento de la cilindrada a 3.3 litros proporcionó una propulsión extra, que daba como resultado unos impresionantes 300 caballos.

Eso traducido a valores de prestaciones suponía que prácticamente no había rivales para este coche a mediados de los setenta: una aceleración de 0 a 100 km/h en 5,2 segundos era tan increíble como la velocidad máxima de más 260 km/h. Con el Turbo había nacido otra leyenda.

Desde el principio, la fórmula mágica fue generar una elevada potencia a partir de una cilindrada relativamente pequeña, asegurando la mayor eficiencia posible. Los motores turbo de Porsche no sólo son ideales cuando se trata de ofrecer una potencia excepcionalmente alta junto con una óptima curva de par, sino que también destacan por sus bajos niveles de consumos y emisiones. En su búsqueda de la máxima eficiencia, con el tiempo Porsche ha conseguido incluso reducir la cilindrada sin sacrificar la potencia.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2019/es-dos-imponentes-vehiculos-del-museo-porsche-en-madrid.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/ca43200f-1c60-4d6a-b0f0-001adf47de28.zip

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