

Un 911 Turbo S sorprende en Pikes Peak

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

11/07/2022 El modelo homologado para carretera marca un magnífico tiempo en la famosa subida de montaña, pese a la adversidad de la meteorología.

Cuando el piloto David Donner, el editor de *000 Magazine* Pete Stout y el coleccionista de Porsche Jim Edwards llegaron a Pikes Peak en 2022, tenían un objetivo común. Siete años antes, Donner había establecido el récord para coches de producción en Pikes Peak con el 911 Turbo S de la generación 991. Aquel registro se mantuvo como el mejor hasta 2019, cuando un Bentley Continental GT lo superó por tan solo 8,4 segundos en el recorrido de 20 kilómetros. Los tres hombres estaban decididos a recuperar la corona para Porsche, y ante ellos se encontraba ahora el 911 Turbo S de la generación 992 con *pack* Lightweight, recién adquirido por Edwards para este propósito.

La categoría de coches de producción en Pikes Peak exige unas modificaciones mínimas, todas ellas

orientadas a la seguridad y no al aumento de las prestaciones. Para la adaptación del Turbo S, Stout recurrió a los expertos talleres de Champion Porsche en Florida. Se eliminaron los asientos, los airbags, las alfombrillas y los elementos de insonorización. Se instaló una jaula de seguridad, un sistema de extinción de incendios, un único asiento de competición y arneses de seis puntos. El coche podía igualmente circular con un escape de flujo libre y, para hacer frente a las altitudes extremas, se admitieron ciertos ajustes en la centralita del motor, pero más allá de eso tenía que seguir siendo totalmente de serie. Sin modificaciones posibles en la suspensión, la transmisión o la aerodinámica, este 911 debía acometer la subida incluso con las llantas originales y neumáticos homologados para carretera.

En los días previos a la carrera, el coche se comportó de forma impecable y los expertos ya vaticinaban el récord. “A pesar de ser un modelo de calle, no tuvimos un solo problema desde las primeras pruebas”, dice Donner. “Para ser sincero, me sorprendió que fuera tan rápido. Estaba a solo unos segundos de los coches de carreras, incluso en seco. Esto se debía a varios factores, entre ellos, la dirección en el eje trasero, la tracción total y la elevada potencia. He conducido muchos coches en la montaña y este destacaba tanto por sus prestaciones como por su puesta a punto”.

Desafortunadamente, después de una semana de condiciones perfectas, la meteorología cambió de forma drástica cuando llegó el gran día. “La carrera fue bastante salvaje”, continúa Donner. “Días atrás tuvimos cielos azules y despejados. Las pruebas se desarrollaron sin sobresaltos. Pero después llegaron la lluvia y la niebla, y una visibilidad terrible que complicó mucho las cosas”.

La prueba siguió adelante a pesar de todo, con Donner a los mandos, quien ha competido en Pikes Peak hasta en 28 ocasiones. Sus años de experiencia en esta subida al volante de numerosos 911 habrían de ayudarle a lograr el mejor tiempo posible. Aún así, nadie esperaba que un coche de calle hiciera exactamente lo que hizo el Turbo S.

En una edición en la que la mayoría de los finalistas estaban aproximadamente un minuto por detrás de los tiempos pronosticados para la carrera en seco, Donner paró el crono en 10:34.03 minutos. Si bien no fue el récord esperado en un primer momento, sorprendentemente solo fue superado por un prototipo que pesaba la mitad que el 911, tenía el doble de potencia y contaba con una aerodinámica extrema que producía efecto suelo. También fue más rápido que todos los coches modificados de otras categorías, que se presuponen más rápidos que los vehículos de producción.

“Donner pasó de la undécima posición en la calificación a la segunda cuando cambió la meteorología”, dice Stout. “Y lo que me parece una auténtica locura es que se haya quedado a solo 25 segundos de Robin Shute, que compite con un prototipo de 680 kilogramos de peso diseñado para ganar en Pikes Peak. También terminó por delante de un 911 GT2 RS Clubsport con muchas modificaciones. En la carrera había grandes pilotos con coches realmente competitivos, así que el resultado obtenido por el 911 Turbo S puede considerarse un verdadero triunfo de la ingeniería de Porsche”.

El 911 Turbo S se adaptó perfectamente a las condiciones adversas con su combinación de gran potencia, tracción y peso contenido, lo que aportó a Donner el equilibrio adecuado entre agarre y

aceleración para afrontar lo peor que la montaña pudiera presentarle. “No hay duda de que las cuatro ruedas motrices fueron de gran ayuda”, dice Donner. “Incluso en mojado, el coche se agarraba con eficacia en las curvas. La de Pikes Peak es una gran carretera de montaña y es precisamente en este entorno donde el 911 Turbo S sobresale. Con sus dos carriles y sus diferentes niveles de adherencia, admite distintas trazadas. El Porsche apenas subviraba en la subida, lo que hace posible virajes muy cerrados y, de esta manera, cubrir menos distancia. Si el coche te lo permite, vas a por ello. Y en este caso se pudo. Fue extraordinario”.

Lo que hace que el resultado sea aún más sorprendente es que el 911 de serie, que contaba con solo 65 kilómetros en el odómetro cuando llegó a Colorado, no requirió reparaciones ni mantenimiento en todo el evento. “No reemplazamos una sola pieza durante la semana de entrenamientos y carrera”, dice Stout. “Ni siquiera trajimos repuestos. Pasamos las tardes limpiando el coche y comprobando los neumáticos. No tuvimos ni que añadir aceite”. Esto trajo consigo otros beneficios, como señala Donner: “Muchos equipos trabajan toda la noche, reparando sus vehículos, sin poder realizar los entrenamientos necesarios debido a problemas mecánicos. Desde luego, no fue nuestro caso. Todos dormimos lo suficiente y nos divertimos mucho”.

El resultado final

Donner, Stout y Edwards lograron no solo la victoria de su categoría, sino también la segunda plaza en la clasificación general y el premio Bergmeister que se otorga cada año al Porsche más rápido de la carrera. Todo un logro para un vehículo con especificaciones de serie. “El público no daba crédito”, dice Donner. “Nadie comprendía cómo un coche de calle podía hacer tiempos tan increíbles. Sinceramente, no esperaba que el 911 pudiera funcionar tan bien en esas condiciones, ¡me sorprendió gratamente!”.

“No se puede negar el logro del *nueveonce* en la subida de este año”, agrega Stout. “Es increíble lo que pueden llegar a hacer los sistemas que los ingenieros de Porsche han desarrollado a lo largo de los años. Me refiero, entre otros, a la gestión de la tracción, los amortiguadores activos, la dirección activa trasera y la tracción total. Después de todo, esta ha sido una historia de experiencia, trabajo en equipo y tecnología, cuyo resultado no tiene precedentes”.

Consumption data

911 Turbo S (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_ES/competicion/2022/es-porsche-911-turbo-s-centenario-pikes-peak-subida-29025.html

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