

Porsche 911: un icono, dos extremos

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

22/03/2023 El hombre ha estado buscando la eterna juventud durante milenios, un objetivo que sí se ha hecho realidad en el mundo del automóvil.

El 911 es atemporal, siempre joven y deseable, gracias en gran parte a la genética heredada del modelo original de 1963. Pero el impulso continuo de este icónico modelo también tiene mucho que ver con la gestión de la gama, que persigue la idea de descubrir continuamente nuevos rasgos de carácter. “Cubrimos un amplio abanico de estilos de vida con las distintas versiones del 911”, dice Michael Steiner, miembro del Consejo de Dirección de Porsche AG como responsable de Investigación y Desarrollo. “Nuestros protagonistas más jóvenes se llaman GT3 RS y Dakar. La creatividad, la capacidad de desarrollo y la manera en la que las llevamos a producción en serie aseguran la singularidad y el atractivo de nuestra marca”.

Un 911 desaparece en una nube de polvo con Achim Lamparter al volante, sorteando con confianza la duna Big Red de 40 metros de altura. “Nunca lo lograrás”, resonaba en su mente. Eran las palabras de sus colegas del proyecto Cayenne. Después de todo, se trata de la duna más grande de los Emiratos Árabes Unidos. Pero Lamparter sabe perfectamente cómo pisar el acelerador y guiar la dirección mientras conduce hacia arriba en la montaña de arena y luego nuevamente hacia abajo. El Dakar es el primer 911 todoterreno de producción en serie y el especialista en chasis, principal responsable de su desarrollo. “Nuestro objetivo era conseguir unas cualidades dinámicas sobresalientes, incluso en aquellas pistas que nunca se considerarían para un 911”. Es por ello que los expertos de Porsche prueban los vehículos en lugares remotos y bajo condiciones extremas, siempre teniendo en mente al cliente”.

El 911 Dakar es un modelo cuya alma reside en su chasis y para desarrollarlo fueron necesarios tres años y medio. El sistema de elevación de la carrocería aumenta la distancia máxima al suelo a 191 milímetros, 80 mm más que la suspensión deportiva del 911 Carrera. Todo está diseñado para circular con garantías *offroad* hasta 170 km/h gracias a los refuerzos de acero inoxidable en la parte delantera y trasera, a las protecciones en los brazos transversales y a otros elementos específicos como los puntales de suspensión, los enganches de remolque de aluminio forjado de color rojo o los faldones laterales.

Dispone de cinco modos de conducción. Entre ellos el nuevo modo Rallye, que da prevalencia a la tracción en el eje trasero para derrapar sobre tierra, y el modo Offroad, que optimiza la motricidad en arena y pistas de pendiente ascendente. Los neumáticos todoterreno de serie proporcionan la tracción necesaria incluso cuando las condiciones son desfavorables, mientras que el Rallye Launch Control logra una aceleración impresionante en superficies de escaso agarre.

El 911 Dakar es una edición limitada a 2.500 unidades. Algunas de ellas incorporarán el *pack* opcional Rallye Design, que rinde homenaje al Porsche 953, ganador del París-Dakar de 1984, y a su sucesor, el 959, ambos con la famosa decoración de Rothmans. En este *pack* , vinilos dorados y rojos adornan la pintura de dos tonos blanca y azul. También incluye un portaequipajes de techo opcional con barra de luces LED, que sirve para transportar una pala plegable, depósitos de agua y gasolina, así como planchas de arena. Una robusta equipación que forma parte del catálogo de Porsche Tequipment.

Un tiempo extraordinario de seis minutos y 49,328 segundos en Nürburgring Nordschleife

Esta dotación, sin embargo, no la necesita Jörg Bergmeister en el 911 que conduce en Nürburgring. Se trata del 911 GT3 RS, con el que el piloto de Porsche ha completado los 20,8 kilómetros del trazado Nordschleife en seis minutos y 49,328 segundos, un tiempo extraordinario para un coche de producción en serie. Además de su motor atmosférico de altas revoluciones, que entrega 525 CV (386 kW), y su diseño inteligente basado en la ligereza, el sistema de refrigeración y el concepto aerodinámico ponen de manifiesto que se trata de un coche que transfiere la tecnología de competición

directamente a la carretera. Entre otros detalles, el 911 GT3 RS cuenta con un radiador central en la parte delantera, donde habitualmente se ubica el maletero, lo que reduce el peso y permite ganar espacio para la instalación de elementos aerodinámicos activos en los laterales.

La zaga presenta el alerón trasero más grande de todos los Porsche GT de calle fabricados hasta la fecha. Gracias a este componente y a los deflectores laterales, consigue una carga aerodinámica similar a la de un verdadero coche de carreras. El GT3 RS es, también, el primer modelo de la marca con un sistema de reducción de resistencia al aire (DRS). Al igual que en la Fórmula 1, el piloto puede bajar el alerón con solo tocar un botón para alcanzar velocidades muy elevadas en tramos rectos.

La producción de Zuffenhausen se ha adaptado a vehículos exclusivos como el 911 Dakar y el 911 GT3 RS. Es aquí también donde se fabrican todos los deportivos de dos puertas, en una sola línea de ensamblaje, desde los 718 Boxster y 718 Cayman hasta las distintas variantes del 911 (Coupé, Cabriolet y Targa), así como modelos de competición. Con tracción trasera o total, con diferentes equipamientos opcionales y con configuraciones individuales que incluyen detalles de artesanía como paneles de puertas cosidos a mano. La asombrosa búsqueda de la perfección hace posible fabricar en esta planta vehículos únicos a pesar de la complejidad que conllevan.

Sirva como ejemplo el 911 Dakar, que primero se pinta en blanco y luego se envía a una línea de montaje específica para dotarlo de su apariencia bitono. Allí, la carrocería se lija a mano y la parte superior se protege con cinta adhesiva, mientras la zona inferior se pinta en azul Gentián con una pistola de pulverización. Luego, el coche pasa dos veces por la línea de montaje principal para la aplicación de una capa transparente. “Esto nos permite suavizar la transición entre el azul y el blanco antes de la tercera aplicación, para que no se levante debajo de la franja dorada más adelante”, explica Martin Krieger, de 42 años, quien está a cargo de la pintura personalizada en los vehículos especiales. Tras este proceso, el 911 Dakar vuelve a la línea de montaje, donde en la fase de unión de la carrocería con el chasis recibirá un tratamiento específico para el montaje de la suspensión y el sistema de elevación activo.

“El 911 GT3 RS es mucho más complejo para nosotros”, dice Andreas Mattes, de 40 años, que está a cargo de la planificación del ensamblaje. El nuevo deportivo de carretera es el primer automóvil de producción en serie con puertas hechas de polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP), una de las razones por las que este vehículo tiene que abandonar algunas estaciones de la línea de producción normal. También la jaula de seguridad de fibra de carbono, el concepto de radiador de aire único y los imponentes accesorios aerodinámicos cambian la secuencia de construcción.

“A pesar de todas las características únicas, hemos integrado el 911 Dakar y el 911 GT3 RS en nuestra línea de montaje de una manera que no solo es eficiente y homogénea, sino que también garantiza la calidad”, enfatiza Mattes.

El Director y los tiempos

Frank-Steffen Walliser, como Vicepresidente de Arquitectura Completa de Vehículos, es el responsable de establecer las premisas para el desarrollo y la concepción general de los futuros modelos. Luego, estos conceptos se implementan en la organización de la gama de producto Porsche, un enfoque que se conoce como "ingeniería de sistemas".

Walliser hizo prácticas como estudiante y se doctoró en Porsche, donde luego fue responsable del superdeportivo 918 Spyder, del área de Competición para modelos GT y de las gamas 911 y 718. “En la década de 1980, los 911 especiales se desarrollaron principalmente para competición”, comenta. “Por ejemplo, el 935/78 Moby Dick y el 911 se desarrollaron para las 24 Horas de Le Mans y para el Rallye París-Dakar, respectivamente. Se trataba de establecer nuevas tecnologías como la turboalimentación y la tracción total”.

Hoy, Walliser se ocupa de asignar las plataformas junto con los conceptos de vehículos correspondientes, para que se cumplan los sueños de los clientes ya sea en la categoría de todoterrenos o en la de grandes deportivos.

Parte de su responsabilidad es hacerlos realidad, lo que a veces lleva a extremos que pocos podrían imaginar.

“Agotar todas las posibilidades” es como Walliser se refiere a la creatividad sin concesiones, algo que se puede ver en el 911 GT3 RS, “porque cada detalle de la carrocería, cada salida de aire e, incluso, la aleta del techo tienen un impacto en el rendimiento”.

Qué derivado encajará en la gama es una pregunta; la otra, ¿cuándo encajará mejor? El 911 traza una trayectoria propia y no se ajusta a los ciclos de venta habituales. Es típico de la industria un fuerte incremento en las entregas poco después del lanzamiento al mercado, al que sigue una bajada en la demanda hasta que llega una pequeña puesta al día del modelo, que desencadena el segundo pico comercial antes de que se presente una nueva generación. “Cada vez que presentamos una nueva generación, una parte de la comunidad que adora al 911 del momento responde con escepticismo y hace un verdadero esfuerzo por comprar el modelo anterior”, explica Walliser. “Dos años después, todos han conducido el nuevo modelo y descubierto sus beneficios. Al final, terminan haciendo un pedido”. Ahí es cuando llega el turno de las primeras variantes cada seis/ocho meses: Turbo, Turbo S, GT3, GT3 RS, GTS, T, Targa.

Gestión de la gama a través de la emoción. Su propia herencia actúa como un programa deportivo antienvejecimiento, manteniendo ese carácter principal que permanece joven para siempre.

Información

Artículo publicado en el Informe Anual y de Sostenibilidad 2022.

Consumption data

911 Carrera T (Predecessor model)

911 Carrera (Predecessor model)

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

911 GT3 (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).

Image Sublines

Path: Porsche 911 - un icono, dos extremos/fotos/img_1.jpg
Title: 911 GT3 RS, 2023, Porsche AG
Subline: El 911 GT3 RS se ha diseñado para lograr las máximas prestaciones.

Path: Porsche 911 - un icono, dos extremos/fotos/img_2.jpg
Title: 911 Dakar, 2023, Porsche AG
Subline: El 911 Dakar ofrece un rendimiento excepcional en todos los terrenos.

Path: Porsche 911 - un icono, dos extremos/fotos/img_3.jpg
Title: 911 Dakar, 2023, Porsche AG
Subline: Terreno desconocido: el 911 Dakar es un homenaje al Porsche 953.

Path: Porsche 911 - un icono, dos extremos/fotos/img_4.jpg
Title: 911 GT3 RS, 2023, Porsche AG
Subline: Extraordinaria marca para el 911 GT3 RS: seis minutos y 49,328 segundos en Nürburgring Nordschleife.

Path: Porsche 911 - un icono, dos extremos/fotos/img_5.jpg
Title: 911 Dakar, 2023, Porsche AG
Subline: Edición limitada: Porsche tiene previsto fabricar 2.500 unidades del 911 Dakar.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2023/porsche-911-un-icono-dos-extremos-31673.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/df40ba16-fbb3-4934-a0aa-fdd02837cd1d.zip

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