

El 911 Carrera RS 2.7 de André Lotterer

01/11/2022 El 911 Carrera RS 2.7 debutó en el Salón de París de 1972 y, ahora, con motivo de su 50º aniversario, hemos encontrado una unidad muy especial en el sur de Francia: la que lleva el número de chasis 0027. Su dueño es el piloto de Porsche André Lotterer.

El 911 Carrera RS 2.7 de color Blood Orange resplandece cuando se abre la puerta de la finca de André Lotterer. Tras parpadear varias veces, se muestra también vagamente todo el panorama de este sueño provenzal donde el piloto tiene su casa vacacional. Ramos de lavanda, cipreses, olivos... y, al final de la carretera de acceso, un edificio que parece estar al margen del tiempo. Bienvenidos a los lindes de Gordes, el pueblo que se yergue arriba en la pendiente y que nos relata ya a lo lejos sus mil años de historia. Bienvenidos a la casa de André Lotterer, piloto de Porsche y dueño de un RS 2.7 muy especial.

San Cristóbal ("Christophorus"), patrón de los viajeros, nos fue propicio también en este encuentro. En efecto, la búsqueda de uno de estos exclusivos 911 no solo nos llevó a la región Provenza-Alpes-Costa Azul en el sur de Francia, donde Lotterer ha encontrado un oasis de calma lejos de los circuitos, sino también a una unidad del RS con un número de chasis muy especial: el 0027.

La vida como piloto de carreras

Nuestro anfitrión nos recibe con una gran sonrisa junto al portón del garaje. Acompañados por el incesante canto de los grillos y dos alegres perros labradores, paseamos por el amplio terreno para que, poco después, Lotterer nos sirva un capuchino con leche de almendra y nos permita admirar los numerosos objetos de su trayectoria automovilística que tiene expuestos en la casa: cascos en estanterías, fotografías de muchos circuitos del mundo y brillantes copas doradas de Le Mans. En 2011, 2012 y 2014 se hizo con la victoria en la legendaria prueba de resistencia, en ese momento todavía en el Audi Sport Team Joest.

Lotterer se deja caer en el sofá de cuero. En el momento del reportaje, estaba casi recién llegado del Festival de la Velocidad de Goodwood, donde se comunicó su entrada en el equipo LMDh de Porsche Penske Motorsport: la próxima temporada conducirá el nuevo Porsche 963, entre otros, en el circuito de Le Mans. Una nueva etapa para este polifacético piloto del que puede decirse que lleva el automovilismo en su ADN: campeón del mundo de karts con 13 años, piloto de Fórmula 3, piloto de pruebas de Fórmula 1, piloto de Fórmula Nippon, campeón del WEC... y, desde 2017, piloto de Porsche en la Fórmula E. “Me gusta la variedad”, afirma el alemán de nacimiento, que creció en Bélgica y domina cinco idiomas. “Ayer conduje coches clásicos en Goodwood y mañana pilotaré un Formula E en Marrakech”. Parece que hubiera cumplido ya todos sus sueños automovilísticos. “No del todo”, sonríe Lotterer. “Aún me falta ganar en Le Mans con Porsche”.

Sin embargo, a título personal le da preferencia a los sueños de la infancia. "Un 911 clásico es como un viaje en el tiempo", afirma mientras su mirada se empieza a iluminar. En efecto, entre Goodwood y Marrakech hoy tiene otra cita automovilística en su agenda. El 911 Carrera RS 2.7 ya espera.

Poco después, nos encontramos de nuevo a 35 °C en un campo de lavanda de unas dos hectáreas y admiramos este ejemplar de RS. En 2012, en una subasta dentro de Le Mans Classic, Lotterer vio por primera vez este coche con un número de chasis especial. Aquel día no apareció ningún comprador y volvió a su dueño, así que Lotterer decidió pujar más tarde. "En Le Mans aún me pudo la timidez", relata. "Pero ya no podía dejar de pensar en aquel coche". A través de un amigo que conocía al propietario tuvo una segunda oportunidad. "El RS estaba pintado en verde y sus llantas eran amarillas", recuerda. "Anteriormente había tenido un dueño suizo que lo había adaptado para carreras de montaña". Lotterer había investigado a fondo, ya que el 911 debía ser idéntico al que se fabricó con el número de chasis 0027, precisamente un 27 de octubre de 1972.

Han pasado 50 años. En aquel momento, el Director Técnico de Porsche, Ferdinand Piëch, se sacó un as muy especial de la manga: el desarrollo de un 911 con el sobrenombre "Carrera". Era un coche pensado para competición, pero con homologación para carretera. Debían fabricarse al menos 500 ejemplares, los necesarios para homologarlo en el Grupo 4 de la categoría de vehículos GT. Había muchas dudas de que alguien quisiera gastarse el dinero en aquel 911 con un equipamiento así de espartano. También era controvertido el diseño con el hoy emblemático alerón trasero, la "cola de pato", debido a que interrumpía la inmaculada parte trasera fluida del 911. No obstante, el rendimiento era magnífico.

El nacimiento de un icono

En el número 119 de Christophorus se escribía: "¡Menuda bestia de la velocidad! De 0 a 100 km/h en 5,8 segundos. 2.7 litros con 210 CV, pero ideal para la carretera. Gran anchura. Y con exquisito toque aerodinámico: un alerón trasero que aporta por sí solo casi 5 km/h de velocidad punta". El peso del coche era de solo 960 kilogramos. Así, el primer coche de serie con alerón frontal y trasero se presentó el 5 de octubre de 1972 en el Salón del Automóvil de París. En un tiempo récord se vendieron todas las unidades.

Se decidió entonces ampliar la producción en otros 500 ejemplares, pero tampoco fue suficiente. No dejaban de llegar fieles clientes que expresaban su descontento por no poder tener en su garaje uno de aquellos codiciados coches. Fue un éxito que nadie había esperado. Hasta el final del año de fabricación (1973) se crearon 1.580 unidades del 911 con la "cola de pato", repartidas en cuatro variantes: además de los 17 vehículos básicos, el más popular y confortable fue el Touring, del que se construyeron 1.308 coches; Porsche fabricó también una versión especialmente deportiva de la que se hicieron 200 unidades; y, por último, estaba la variante RSR 2.8 de competicicón, de la que se produjeron 55 ejemplares.

Por la Provenza con el RS

André Lotterer conduce ahora uno de esos Touring RS colina arriba hacia Gordes. Desde el siglo XI, el pueblo está marcado por la imagen del imponente Château de Gordes, una fortaleza que domina sobre los tejados de los edificios no menos antiguos. En el mercado se ofrecen especialidades regionales, como queso, pralinés y bolsas con flores secas de lavanda. Aquí, ante esta imagen por antonomasia de la Provenza, estamos rodeados de historia y nos sentimos como en otra época.

"La restauración duró nueve años", relata Lotterer mientras los transeúntes se giran para admirar el llamativo objeto naranja. "La autenticidad es imprescindible para mí". Es decir, había que incorporar un volante original y también asientos clásicos. Se quitó la pintura verde, se metió la carrocería en un baño catódico y se envió el motor a un especialista a Bélgica. Y hubo que cambiar el alerón trasero. "Tenía uno, pero era una imitación", sentencia Lotterer. "Naturalmente, eso no podía ser".

Ahora vuelve a lucir en la parte trasera una "cola de pato" original. Y el RS está otra vez como salió de fábrica, con su color Blood Orange. ¿Realmente del todo? "Bueno, no del todo", reconoce el piloto con una sonrisa pícara. "Quería un poco más de sonido". Lotterer acelera saliendo de la ciudad que, con la caída del sol, exhibe su faceta más pintoresca. "¿No escuchas el escape deportivo?".

Información

Artículo publicado en el número 404 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Texto: Matthias Kriegel
Fotos: Frank Kayser

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

Consumption data

911 GT3 RS
Fuel consumption / Emissions

WLTP*
consumo combinado de combustible (WLTP) 13,4 l/100 km
emisiones combinadas de CO2 (WLTP) 305 g/km

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, COEmissions 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/deporte-estilo-de-vida/2022/es-porsche-911-carrera-rs-2-7-numero-chasis-0027-francia-andre-lotterer-piloto-oficial-30216.html

External Links
https://christophorus.porsche.com/es.html

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