



El 911 Carrera RS 2.7 de André Lotterer

01/11/2022 El 5 de octubre de 1972, el 911 Carrera RS 2.7 debutó en el Salón de París. Ahora, con motivo de sus 50 años, encontramos una unidad muy especial en el sur de Francia: el número de chasis 0027, los dígitos de su cilindrada. Su dueño es el piloto de Porsche André Lotterer.

El 911 Carrera RS 2.7 de color Anaranjado Rojizo 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 encontró un oasis de calma lejos de las pistas, sino también una unidad del RS con un número de chasis muy especial: el 0027.

La vida de piloto de carreras

Nuestro anfitrión nos recibió 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 sirviera un capuchino con leche de almendra y nos permitiera admirar los numerosos objetos de su trayectoria automovilística que tiene expuestos en la casa: cascos en estanterías, fotografías de muchas pistas del mundo y brillantes copas doradas de Le Mans. En 2011, 2012 y 2014 se hizo con las victorias absolutas en la legendaria prueba de resistencia francesa, en ese momento todavía en el Audi Sport Team Joest.

Lotterer se sentó en el sofá de cuero. En el momento del reportaje, estaba casi recién llegado del Festival de la Velocidad de Goodwood, donde fue comunicada su llegada al equipo LMDh de Porsche Penske Motorsport: la próxima temporada conducirá el nuevo Porsche 963 en los circuitos, entre otros, en el 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 Mundial de Resistencia (WEC)... y, desde 2017, piloto de Porsche en la Fórmula E. "Me gusta la variedad", dijo el alemán de nacimiento, que creció en Bélgica, de ascendencia peruana y domina cinco idiomas. "Ayer conduje autos clásicos en Goodwood y mañana pilotaré un Formula E en Marrakech". Parece que hubiera cumplido ya todos sus sueños automovilísticos. "No del todo", dijo sonriendo Lotterer. "Aún me falta ganar las 24 Horas de 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", dijo mientras su mirada se empezaba a iluminar. En efecto, entre Goodwood y Marrakech hoy tenía otra cita automovilística en su agenda. El RS 2.7 le esperaba.

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 auto 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", dijo. "Pero ya no podía dejar de pensar en aquel auto". A través de un amigo que conocía al propietario tuvo una segunda oportunidad. "El RS estaba pintado en verde y tenía llantas amarillas", dijo. "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 fue fabricado 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 especial con el sobrenombre 'Carrera'. Un auto pensado para competición, pero con homologación para carretera. Debían fabricarse al menos 500 ejemplares, los necesarios para homologarlo en el Grupo 4 de vehículos GT especiales. Había muchas dudas de que alguien quisiera gastarse el dinero en aquel 911 con un equipamiento así. 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 ícono

En la edición número 119 de Christophorus fue presentado así: "¡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 finura aerodinámica: un alerón trasero que aporta por sí solo casi 5 km/h de velocidad punta". El peso del auto de construcción ligera era de solo 960 kilogramos. En la versión homologada, el 911 solo podía pesar un máximo de 900 kilogramos. Así, el primer auto de serie con alerón frontal y trasero fue presentado el 5 de octubre de 1972 en el Salón del Automóvil de París. En un tiempo récord fueron vendidas todas las unidades.

Entonces se amplió la producción en otras 500 unidades, pero no 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 fueron producidos 1580 ejemplares del 911 con la 'Cola de Pato'. Divididos en cuatro versiones ya que, además de los 17 vehículos básicos, Porsche fabricó también una variante especialmente deportiva de la que fueron hechas 200 unidades. De la versión de carreras RSR 2.8 fueron producidos 55 ejemplares, y por el Touring, algo más confortable, optaron 1308 clientes.

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", dijo Lotterer mientras los transeúntes giraban para admirar el llamativo objeto naranja. "La autenticidad es imprescindible para mí". Es decir, había que incorporar un volante original y también asientos clásicos. Fue retirada la pintura verde, la carrocería pasó por un baño catódico y el motor fue enviado a un especialista a Bélgica. Y el alerón trasero también tuvo que ser cambiado. "Tenía uno, pero era una imitación", dijo 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 Anaranjado Rojizo. ¿Realmente del todo? "Bueno, no del todo", dijo el piloto con una sonrisa pícaro. "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.

Derechos de autor: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen derechos de autor de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. Está prohibida la reproducir total o parcial sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

MEDIA ENQUIRIES

CHRISTOPHORUS



Matthias Kriegel

christophorus@porsche.de

Frank Kayser

one@kayser-photography.com

Consumption data

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: [media/imágenes/img_1.jpg](#)

Title: André Lotterer, 911 Carrera RS 2.7, sur de Francia, 2022, Porsche AG

Subline: El 911 Carrera RS 2.7 en Gordes parece una estampa de otra época.

Path: [media/imágenes/img_2.jpg](#)

Title: 911 Carrera RS 2.7 y 911 GT3 RS, sur de Francia, 2022, Porsche AG

Subline: El 911 Carrera RS 2.7 hace girar la cabeza a quien se encuentra con él. Sobre todo cuando está acompañado por su último descendiente, el nuevo 911 GT3 RS.

Link Collection

Link to this article

<https://newsroom.porsche.com/es/2022/deportes-estilo-de-vida/PLA-porsche-911-carrera-rs-2-7-numero-chasis-0027-francia-andre-lotterer-piloto-oficial-30219.html>

External Links

<https://christophorus.porsche.com/es.html>