El final de la refrigeración por aire

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

06/10/2020 Marcó el fin de una era y el comienzo de otra. En 1995, el Porsche 911 Turbo de la serie 993 puso el punto final al motor bóxer refrigerado por aire y, a la vez, dio la bienvenida al sistema de sobrealimentación biturbo en la producción de gran serie. Este modelo dejó atrás la imagen de fuerza bruta de su predecesor para convertirse en todo un *gentleman* , eso sí, tremendamente rápido.

A menudo, solo somos conscientes de la importancia de ciertos acontecimientos cuando pasa el tiempo y echamos la vista atrás. ¿Acaso Gutenberg pudo imaginar que su imprenta marcaría el final de la Edad Media? ¿Fue consciente Edison de que con sus numerosos inventos, entre ellos la bombilla, estaba abriendo la puerta al mundo moderno? ¿Tenía claro Steve Jobs en 2007 que aquel primer iPhone iba a cambiar la comunicación global? Un hito de esta magnitud es lo que logró Porsche cuando, a mediados de la década de los 90, presentó el 911 Turbo de la generación 993. Sin duda, un momento decisivo para la marca de deportivos con sede en Stuttgart-Zuffenhausen.

Pocos modelos representan un cambio tan radical como el que experimentó este Porsche en 1995. Con él, la era de los motores bóxer refrigerados por aire llegó a su fin. Pero, al mismo tiempo, también marcó el comienzo de algo novedoso y maravilloso: la tecnología biturbo, que se abría paso en la producción en serie casi una década después de que un diseño de motor similar hubiera otorgado estatus de leyenda al 959, que fue fabricado en una serie muy reducida. La potencia de los turbocompresores gemelos se ha convertido desde entonces en un rasgo característico de la familia 911. Y al igual que otros superdeportivos alemanes de la década de 1980, el 911 Turbo de la generación 993 utilizó un sistema de tracción total permanente.

Con este impresionante modelo, todo cambió. Supo marcar una época por los avances que incorporaba, pero lo cierto es que también supuso un paso adelante para la propia marca, que demostró haber alcanzado un importante nivel de madurez con la tecnología turbo. La era de la entrega de potencia explosiva que sacudía al conductor de manera irremediable había terminado, a pesar de que el 911 Turbo de esta nueva generación, con 408 CV, era más potente y rápido que cualquiera de sus antecesores. Esta entrega de potencia dulcificada fue posible gracias a la implementación de los dos turbos, en lugar del turbo único que se había utilizado hasta ese momento.

El alerón trasero del 911 Turbo (993)

Sin embargo, a diferencia del 959, Porsche prescindió de la sobrealimentación secuencial altamente compleja, que utilizaba un turbo más grande y uno más pequeño conectados en serie. En su lugar, por primera vez se utilizaron dos turbinas KKK K16, ambas muy compactas, del mismo tamaño y simétricas,

una para cada fila de cilindros. Eran capaces de generar una presión muy elevada, forzando el aire de admisión a través del intercooler hacia las cámaras de combustión a 0,8 bares.

Gracias a sus momentos de inercia más bajos, los turbocompresores funcionaban de manera más rápida y eficaz que en el 964 Turbo, lo que se traducía, entre otras cosas, en una cifra de par mejorada: a solo 2.500 rpm se alcanzaban 450 Nm, mientras el régimen máximo de giro del motor quedaba fijado en 6.800 rpm. Al mismo tiempo, las cuatro ruedas motrices se encargaban de transmitir la fuerza al suelo de la manera más eficaz posible. El resultado fue sencillamente espectacular: nunca antes un deportivo había logrado acelerar de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos con tanta suavidad. Además, tenía la capacidad de combinar una dinámica realmente deportiva en conducción exigente con unas maneras muy agradables en el uso diario.

De hecho, es precisamente esa sensación de serenidad una de las principales características del 911 Turbo (993) y de sus sucesores refrigerados por agua que, en cada nueva generación, han seguido asombrando a los conductores debido a sus cualidades cada vez más sobresalientes. En 1995 llegó el punto de inflexión a partir del cual los 911 Turbo dejaron de tener un comportamiento salvaje para ofrecer un tacto más amable, sin que ello supusiera una merma de prestaciones.

Estos buenos modales también se tradujeron en unas cifras de emisiones mejoradas gracias al empleo del sistema de diagnóstico OBD-II. El 993 Turbo fue el primer automóvil del mundo en incorporarlo y para ello requería un sistema de gestión del motor ultramoderno como el Bosch Motronic M5.2, además de un intenso trabajo de desarrollo, pues era capaz de detectar anomalías en los catalizadores, las sondas lambda y la ventilación del depósito de combustible con filtro de carbono activo, así como fallos de encendido.

Este *nueveonce* Turbo causó sensación, no solo por ser el deportivo de ensueño de su época, sino por convertirse en el coche con las emisiones más bajas de la historia. Y todo esto, claro, solo se ve como algo realmente increíble desde la perspectiva actual.

Porsche 911 Turbo (1995) – Ficha técnica

Motor: 6 cilindros bóxer, biturbo, refrigerado por aire
Cilindrada: 3.600 cc
Potencia máxima: 408 CV a 5.750 rpm
Cambio: manual, 6 velocidades
Tracción: total, permanente
Sistema de gestión: Bosch Motronic M5.2, OBD II
Aceleración 0 - 100 km/h: 4,5 segundos
Velocidad máxima:290 km/h
Peso en vacío: 1.500 kg

Información

Artículo publicado en el número 17 de la revista "Porsche Klassik".

Copyright: Las imágenes aquí publicadas 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.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2020/es-porsche-klassik-magazine-911-turbo-tecnologia-22524.html

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