Polvo y telarañas: la historia de un 911 T que volvió a la vida

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

01/10/2019 Después de mucho tiempo, Graham cumplió su sueño de poseer un 'nueveonce'. Aquel 911 T de 1969 le dio muchas satisfacciones, pero llegó un momento en el que sus vidas tomaron diferentes caminos. Afortunadamente, el viejo amor no se oxida.

Corría el año 1967 cuando Porsche lanzaba al mercado el nuevo modelo de acceso a la gama 911. Bajo la denominación T, respondía a una filosofía simple: cuantas menos opciones tenga, más purista será el coche. Se trataba de desnudar a un 911 para reducirlo a su esencia. Gracias a ello, muchos pudieron cumplir el sueño de ponerse al volante de este deportivo. Por 2.400 euros de la época el usuario podía acelerar de 0 a 100 km/h en 10 segundos con su mujer en el asiento del pasajero y sus hijos en la parte trasera, todos ellos con cinturones de seguridad y una amplia sonrisa dibujada en sus caras. Los 123 CV de su motor quizá fueran modestos, pero con un peso total de apenas 1.020 kilogramos, el T fue diseñado para ser disfrutado a conciencia.

Es momento de dar un salto en el tiempo para llegar a los años 90 y conocer al protagonista principal de esta historia, Graham, un auténtico enamorado de Porsche. Todo empezó desde bien pequeño. Cuando tenía 10 años, veía un 911 de color bronce aparcado en Hampstead High Street todas las mañanas; fue a partir de ahí cuando supo que quería tener uno en algún momento de su vida. Pasaron los años y mientras se centraba en sacar su carrera adelante, Graham trabajaba, miraba anuncios de 911 en venta, dormía y volvía a empezar. Así transcurría su día a día hasta que, un fin de semana, se topó con un 911 que apuntaba buenas maneras. No estaba en Londres sino en los Países Bajos. Su compañero de piso le convenció para ir a verlo in situ y comprobar si, efectivamente, era una unidad tan buena como parecía. Tras probarlo tuvo claro que ese coche debía ser suyo. De vuelta a Londres, transfirió al vendedor el dinero que le había dado su familia para comprar una casa, sin pensárselo dos veces. No tenía mucha idea del estado del coche, más allá de lo que había percibido en aquella prueba. Ni siquiera sabía que era un T. Ese 911, cuyo precio original en 1967 era de 2.400 euros, ahora le pertenecía tras haber desembolsado 21.000 euros.

Una vez en casa, se convirtió en el coche de diario durante casi cuatro años. Aquel 911 violeta se movió por todo tipo de calles y carreteras y, cómo no, sufrió los rigores del tráfico londinense. El 911 T recorrió Europa en viajes de placer en varias ocasiones, entre ellos, uno por Italia con su padre de acompañante, su madre y su novia en los asientos traseros. Tal era el orgullo que sentía su dueño por el Porsche, que lo llevó a decenas de eventos de renombre relacionados con el mundo del coche clásico, como es el caso de la cita anual de Goodwood.

Graham y su 911 T fueron inseparables durante años. Pero entonces, la vida dio un giro inesperado. Por motivos laborales habría de mudarse a los Emiratos Árabes, en principio, por un periodo que no iría más allá de uno o dos años. Después de un gran viaje por los Alpes con cierto sabor a despedida, el coche quedó aparcado en un garaje. Durante los primeros meses, familiares y conocidos lo revisaban frecuentemente, pero luego la cosa empezó a cambiar.

Aquel 911 T que trajo tanta felicidad y placer, empezó a acumular polvo. Un año se convirtió en dos, dos en cinco, cinco en diez. Los neumáticos se desinflaron y el grosor de la capa de suciedad cada vez era más grande. Nunca entró en los planes de Graham dejar a su querido vehículo abandonado durante 10 años, pero el caso es que así fue. Y aquí es donde entra en juego una estadística bastante significativa, quizá una de las más llamativas que se le atribuyen al 911: el 70 por ciento de todos los 911 salidos de fábrica, aún circulan en la actualidad. Este es un claro ejemplo de ello. Pero no basta simplemente con la existencia, este 911 tenía que revivir para seguir haciendo lo que mejor sabía, que no era otra cosa que hacer feliz a quien lo conduce.

El 911 T de Graham después de diez años parado

A partir de aquí, el coche quedó en manos de los especialistas. John, acudió al aparcamiento del London Bridge para evaluar la situación. Giró la llave de contacto y el motor no hizo ningún amago de arrancar. El responsable del taller Tower Porsche, que ya había realizado tareas de mantenimiento anteriormente en el 911 de Graham, rellenó fluidos y examinó la mecánica. Obviamente, los neumáticos habían superado por mucho su fecha de caducidad y la batería era totalmente inservible. Una vez montado un nuevo juego de ruedas y, tras varios intentos, aquel Porsche volvió a rugir.

Diez años de telarañas, polvo y suciedad no pudieron con la máquina de Zuffenhausen. Todo lo que había bajo el capó era original y cobró vida sin mayor problema. Apenas hizo falta un poco de ingenio y dos horas de taller para devolver a la vida a este automóvil de cincuenta años. Para celebrarlo, Graham condujo durante dos horas hasta el Festival de la Velocidad de Goodwood 2019, un recorrido que ya le era familiar al coche, pero que no había vuelto a hacer desde hacía más de una década. El 911 llegó por sus propios medios y sin problemas, pero aún conservaba la pátina de polvo y suciedad, lo que llamó la atención de los curiosos allí presentes, que se agolpaban ante el Porsche cámara en mano.

Fue allí, en ese escenario, donde se planteó la posibilidad de unir el 911 T original con la última versión, el 991 Carrera T. Un par de semanas después, aquella idea se materializó en un recorrido por los mejores tramos que los valles de Yorkshire pueden ofrecer. Pasado y presente juntos bajo un mismo asfalto.

Los dos 911 T - cinco décadas de evolución

Conducir uno y otro en las carreteras despejadas a primera hora de la mañana era una experiencia diferente a cualquier otro viaje que Graham hubiera realizado antes. Los dos coches, separados por

media década de evolución, son claramente diferentes, pero de alguna manera transmiten la misma esencia. No se trata de potencia, velocidad o cifras concretas, sino de disfrute puro. Clásico o moderno, en cualquier circunstancia, el 911 fue, sigue siendo y será el deportivo por excelencia. Es genial comprobar que esto no cambia con el paso del tiempo.

No deja de sorprender que un coche con 30 años a sus espaldas y tras haber permanecido parado durante una década haya necesitado tan poca atención para volver a estar en forma. Sin duda, es una máquina especial que seguirá levantando pasiones durante varias décadas más.

Información

Texto y fotos: Zaid Hamid

Consumption data

911-Carrera-T-Typ-991-II
Fuel consumption / Emissions

WLTP*

*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/historia/2019/es-porsche-911-carrera-t-1969-aparcamiento-18821.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/f5840e14-6165-4194-9c9c-9d72d694926f.zip