Reencuentro después de 40 años: Walter Röhrl y el Porsche 924 Carrera GTS Rally

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

14/05/2021 Cuatro décadas después de la temporada 1981, en la que Walter Röhrl compitió con un 924 Carrera GTS Rally, el departamento de Museo y Patrimonio de Porsche sorprende al bicampeón del mundo con este modelo recién restaurado.

El 15 de mayo de 2021, Walter Röhrl y el 924 Carrera GTS Rally celebran un importante aniversario. Hace 40 años, el piloto y su copiloto por aquel entonces, Christian Geistdörfer, se situaban en la rampa de salida del Rallye Internacional ADAC Metz de 1981 con el 924 "Monnet" dorado y negro. Lo que no sabía Röhrl en ese momento es que ese año terminaría logrando cuatro victorias. La temporada no pintaba bien al inicio, ya que algunos fallos mecánicos hicieron tambalearse al equipo Porsche en la primera carrera. Sin embargo, el buen hacer del piloto alemán lo llevó hasta el segundo lugar en la clasificación general. A partir de aquí, Röhrl y Geistdörfer obtuvieron la victoria en el Rallye de Hessen y en otros tres más: Serengeti, Alemania y Báltico.

Piloto y copiloto se fueron a Opel al año siguiente, mientras que el 924 Carrera GTS compitió por última vez en el Rallye Boucles de Spa de 1982. En esta ocasión fue Jacky Ickx quien se sentó al volante, que llevaba el número 4 en aquella participación. Y a partir de ahí, este Porsche se convirtió en mito. El 27 de agosto de 1982 se entregó al museo de la marca, tras haber pasado por el taller para eliminar la decoración azul de la firma de cigarrillos Gitanes que había lucido en el Rallye de Bélgica y reemplazarla por la pintura original en negro y dorado del productor de coñac Monnet. Todo, desde la parte mecánica hasta la pintura, ha permanecido inalterado hasta hoy.

La restauración de esta pieza de museo se llevó a cabo en el mismo lugar donde se había fabricado cuatro décadas atrás, en el histórico Centro de Desarrollo de Weissach.

El Porsche de producción más caro hasta aquel momento

El coche de rallye estaba basado en el 924 Carrera GTS que, en 1981, era el modelo más caro de la gama con un precio de 110.000 marcos alemanes. También era el Porsche de producción más costoso fabricado hasta el momento. Con la serie 924, Porsche demostró que el concepto *transaxle* también podía tener éxito en competición. Fueron muchas las versiones que se llegaron a desarrollar sobre la base del 924 Turbo (Tipo 931), que era el punto de partida. El 924 Carrera GT (Tipo 937) se presentó

en junio de 1980 y fue homologado como Grupo 4. El más potente fue el 924 Carrera GTS (Tipo 939), que rendía 240 CV en su variante normal y alcanzaba los 275 CV en la denominada Clubsport. El GTR, diseñado exclusivamente para su uso en circuito, rendía 375 CV. La producción en serie del 924 Carrera GTS fue escasa: entre febrero y abril de 1981 se fabricaron 50 unidades, todas con volante a la izquierda y en color rojo Guardia. Incluyendo los prototipos, se produjeron un total de 59 coches.

Coche de pruebas nº 5

El 924 Carrera GTS Rally salido de fábrica el 12 de diciembre de 1980 fue uno de los vehículos anteriores a la producción en serie y el quinto de los nueve prototipos que se hicieron. Su motor turbo de dos litros y cuatro cilindros también fue una unidad de prueba: era un propulsor sin número de serie, que sobrevivió a una temporada de rallyes completa (1981) sin daños. Es este mismo motor el que aún impulsa al 924 de Walter Röhrl con un rendimiento sobresaliente. En este momento tiene 10.371 kilómetros recorridos.

El objetivo de la restauración de este Porsche tan relevante era conservar la máxima originalidad en todos los detalles y preservar la pátina. Algunos elementos como los arneses de seguridad rojos se han mantenido, a pesar de estar descoloridos por el efecto del sol y del paso de los años. Precisamente en estos cinturones aparecen bordadas las iniciales “R” y “CG", en referencia a Röhrl y Christian Geistdörfer.

La pátina debe conservarse

Además de las piezas de desgaste, varios componentes del chasis y del sistema de suministro de combustible se han revisado o reconstruido durante el proceso de restauración. Un examen endoscópico del motor y del turbocompresor KKK 26 desveló que todo estaba en orden; la caja de cambios, no obstante, sí se desmontó y se revisó por razones de seguridad, aunque apenas mostró signos de desgaste. El taller del Museo Porsche tenía un embrague de carreras en *stock* para completar la transmisión y Pirelli guardaba en sus almacenes un juego de neumáticos en medida 255/55 R15 con el diseño de la época, que sirvieron para darle un toque de autenticidad.

Al realizar el trabajo, los especialistas de Weissach pudieron recurrir a la experiencia, los conocimientos técnicos y la documentación completa de un antiguo colega: Roland Kussmaul. Piloto de pruebas, ingeniero y piloto de rallyes, construyó el coche en dos meses para el Campeonato Alemán de Rallyes de 1981. Schmidt Motorsport, con sede en Núremberg, fue la empresa responsable de los trabajos de mantenimiento y reparación durante las carreras.

Entre los detalles característicos de este 924 figuran los brazos del eje trasero con protecciones en fibra de vidrio, así como los bajos con placas de metal gruesas para proteger el cárter y la caja de cambios. El sistema de suministro de combustible procede del motor V8 del Porsche 928, que aseguraba el funcionamiento correcto a velocidades altas.

Máxima discreción

“El mayor problema al volver a poner en funcionamiento el automóvil”, dice Kuno Werner, Jefe de Taller del Museo Porsche, “no fue la tecnología, sino mantenerlo en secreto”. El plan era que el 924 Carrera GTS apareciera por sorpresa en la puerta del dos veces Campeón del Mundo de Rallyes el día de su cumpleaños. “Pero Walter Röhrl conoce a tanta gente aquí que fue difícil conseguir que el proyecto no llegara a sus oídos”. A pesar de todo, misión cumplida: a principios de marzo, el equipo del Museo Porsche y Roland Kussmaul sorprendieron a Röhrl con el Porsche “Monnet”, apto para su uso en la calle, como regalo en su 74º aniversario.

“Fue algo totalmente inesperado. Había conducido el coche por última vez hacía 40 años y no me había vuelto a sentar en él desde entonces. Así que me quedé asombrado cuando Roland apareció de repente con este automóvil”, dice Walter Röhrl, encantado. “Este coche me abrió la puerta a Porsche. Por eso siento un vínculo especialmente fuerte con él. Para mí, es un viaje al pasado. Inmediatamente me siento 40 años más joven”.

El turbocompresor era un elemento novedoso hace 40 años. “Como piloto de coches con motores atmosféricos, las características de los propulsores turboalimentados me volvían loco en aquella época. ¡El retraso del turbo era enorme! Para salir rápidamente de las curvas, tenías que empezar a acelerar poco antes de la entrada y mantener siempre alto el régimen del motor”.

El equipo Porsche recién formado no esperaba realmente tener opciones aquella temporada de 1981. El objetivo principal era simplemente terminar. “Pero el coche fue rápido desde el principio”, continúa Röhrl. “En un primer momento contábamos con 250 CV, luego logramos incluso superar esa cifra, pero los puntos fuertes del 924 eran su comportamiento y su capacidad de tracción, por encima de la potencia. Y todo funcionaba a la perfección, como es habitual en Porsche”.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/180153_en_3000000.mp4

Image Sublines

Path: Reencuentro después de 40 años: Walter Röhrl y el Porsche 924 Carrera GTS Rally/fotos/img_1.jpg
Title: 924 Carrera GTS Rally, 2021, Porsche AG
Subline: Porsche 924 Carrera GTS Rally.

Path: Reencuentro después de 40 años: Walter Röhrl y el Porsche 924 Carrera GTS Rally/fotos/img_2.jpg
Title: Walter Röhrl y Roland Kussmaul (i-d), 924 Carrera GTS Rally, 2021, Porsche AG
Subline: Walter Röhrl y Roland Kussmaul.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2021/es-porsche-924-carrera-gts-rallye-restauracion-walter-roehrl-24497.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/f8c06f34-87fa-419e-8f80-207421d246b6.zip

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