

Expertos de Porsche cuentan sus experiencias con el turbo

25/09/2024 Rachas ganadoras, vueltas de récord y momentos de tensión: cada persona que experimenta la tecnología turbo de Porsche tiene su propia historia personal. Destacados pilotos e ingenieros nos cuentan qué significa “turbo” para ellos.

Walter Röhrl

El bicampeón del mundo de rallyes, piloto de desarrollo y embajador de la marca, habla de su carrera personal con el turbo.

Walter Röhrl:“Conduje el 911 Turbo 3.0 por primera vez en 1978. La dinámica era exigente, pero la potencia me entusiasmó. En 1979 compré un 911 Turbo 3.3. Asocio la tecnología turbo de Porsche en el automovilismo con la potencia, el éxito y la buena amistad. El año 1981 fue intenso. Llevar un 935 con una potencia desenfrenada en el eje trasero sobre la pista mojada de Silverstone fue un número de malabarismo. En Le Mans, conseguimos que un prototipo del 944 superara muy bien la distancia. Unos

amigos de Porsche desarrollaron para mí un 924 Carrera GTS para el Campeonato Alemán de Rallyes, donde logramos cuatro victorias absolutas. Muchos años después, continuamos con el 911 Turbo S Le Mans GT. Tenía 500 CV para un coche de 1.000 kilos y sin ninguna carga aerodinámica significativa, toda una aventura".

"Hoy en día, el 911 Turbo de la generación 992 es, en mi opinión, el mejor coche del mundo, muy potente y silencioso en los viajes largos. A menudo consigo con este Porsche un consumo de nueve litros. Deportividad y gran confort, la idea original del Turbo sigue viva. A mi juicio, mejor que nunca".

Peter Falk

En la época del primer 911 Turbo, fue Jefe de Pruebas, y más tarde, como Director de Competición, estuvo detrás de los éxitos del 956/962 C, del TAG-Turbo "made by Porsche" y del 959 París-Dakar.

Peter Falk:"El desarrollo del 911 Turbo tuvo lugar en un momento en el que se suponía que iba a llegar el fin del 911. Creo que ayudó el hecho de que nuestro Director General, Ernst Fuhrmann, había sido testigo del éxito del 917 Spyder con la nueva tecnología turbo en Estados Unidos. Fue una tarea interesante hacer que el 911 Turbo también fuera conducible para personas con talento pero no pilotos. Tuvimos muchas situaciones difíciles con un chasis que al principio estaba sobrepasado por la potencia y el peso. Nuestros coches de prueba alcanzaban casi 300 km/h".

"La forma en que se tomaban las decisiones entonces es inimaginable hoy en día. En la primavera de 1977, logré convencer al señor Fuhrmann de que adoptara un sistema de frenado derivado del 917 para el 911 Turbo 3.3. Al principio, no era partidario de la idea y dijo '¿Para qué frenar? Queremos gente que conduzca'. Después de tres whiskies, finalmente dio su visto bueno. La conversación tuvo lugar en un bar del sur de Francia durante la presentación del 928".

Valentin Schäffer

Responsable de los motores de competición de 1964 a 1991, desempeñó un papel decisivo en el desarrollo de los motores turbo y aún hoy se le conoce como el "mago del turbo". Aquí Schäffer recuerda el exitoso motor del 956/962 C.

Valentin Schäffer:"En 1981, la decisión de participar en Le Mans se tomó muy tarde. Necesitábamos urgentemente un motor capaz de ganar. Le propuse a nuestro Director de Desarrollo, Helmuth Bott, el bóxer de 2.65 litros que yo había creado para un proyecto cancelado en Estados Unidos. Para Le Mans, tenía que pasar de uno a dos turbocompresores y de metanol a gasolina. El señor Bott se mostró escéptico: '¿Puede hacerlo a tiempo?'. Le dije: 'Hay que hacerlo'. Y ganamos Le Mans".

"Para 1982, la normativa redujo drásticamente el consumo de gasolina. Bajamos la presión de sobrealimentación de 1,2 a 1 bar, lo que nos dio unos 580 CV. Eso fue suficiente, ocupamos los tres

primeros puestos. En 1983, para reducir aún más el consumo de combustible, sustituimos el sistema de inyección mecánica Kugelfischer por el Bosch Motronic 1.2 y obtuvimos unos 640 CV fácilmente controlables. En los entrenamientos de Le Mans de 1985, rodamos por primera vez con el biturbo de tres litros totalmente refrigerado por agua, que alcanzaba 650 CV en carrera. Ganamos con este descendiente tardío del motor estadounidense en 1986 y 1987. Más adelante, en 1994, logramos de nuevo la victoria con este propulsor, cuando ya me había retirado".

Timo Bernhard

Piloto oficial de Porsche de 2002 a 2019, vencedor en numerosos campeonatos, dos veces ganador de Le Mans y campeón del mundo de resistencia.

Timo Bernhard:"Me convertí en piloto oficial en 2002 y tuve mi primera experiencia turbo en 2003. En las 24 Horas de Nürburgring, tomé la salida en el Nordschleife con un 911 Turbo de la generación 996 de Manthey Racing. El motor tenía más de 600 CV y el coche era muy salvaje. Quedamos terceros. Pilotar aquel 911 en esa pista es algo que nunca olvidaré. Años después, el 919 Hybrid combinaba un motor eléctrico y el V4 turbo. Con él ganamos Le Mans en 2017 y dos Campeonatos del Mundo de Resistencia. En 2018, hice la vuelta más extrema de mi vida en el trazado Nordschleife. Llevé la versión Evo de más de 1.000 CV del 919 Hybrid, con la que logré un tiempo de 5:19,55 minutos, 233,8 km/h de media y 369 km/h de punta".

"De vez en cuando conduzco coches de carreras de la colección del Museo Porsche y experimento de primera mano cómo se desarrolló el turbo. En el brutal 917/30 Spyder o en el 935/78 Moby Dick, el turbo parece un interruptor de potencia. El 962 C es extremadamente rápido, pero más manejable. Mis comienzos, mis momentos culminantes y sumergirme en la historia, todo eso es 'turbo' para mí".

Alwin Springer

Socio de la empresa californiana Andial y especialista en motores, fue responsable de muchos de los éxitos de Porsche en competición en América. También desempeñó el cargo de Presidente de Porsche Motorsport Norteamérica desde 1990 hasta finales de 2003.

Alwin Springer:"En enero de 1990 asumí la dirección de Porsche Motorsport Norteamérica (PMNA). Eran tiempos interesantes. La economía se tambaleaba y nuestro 962 ya se había retirado tras fabulosos éxitos. No se vislumbraba un nuevo prototipo de Porsche capaz de ganar, porque Weissach se estaba centrando en la Indy y en un motor de Fórmula 1. Bob Carlson, Jefe de Prensa de Porsche en América, y yo dimos vueltas a una idea: el IMSA Supercar para deportivos de serie llegaría en 1991 y atraería mucho interés entre los fabricantes".

"Nuestro 911 Turbo de la generación 964 parecía hecho a medida para ese campeonato. Además, el Turbo de esa generación no se vendía bien en aquel momento. Así que entramos en el IMSA Supercar.

Weissach participó y envió dos 911 para que PMNA los pusiera a punto. Ganamos el campeonato en 1991, nuestros pilotos Hans-Joachim 'Strietzel' Stuck y Hurley Haywood se hicieron muy populares, las ventas del 911 Turbo volvieron a aumentar y PMNA regresó al podio. El deporte para clientes empezó a prosperar y emprendimos un nuevo y exitoso camino: Gran Turismo Sport. Gracias, 911 Turbo".

Roland Kussmaul

Hasta su jubilación en 2009, Roland Kussmaul pasó 40 años como uno de los principales ingenieros en el desarrollo de coches deportivos de carreras y de carretera, que también experimentó como piloto de pruebas.

Roland Kussmaul:

Roland Kussmaul: "El turbo ha progresado rápidamente a lo largo de los años. Durante una prueba comparativa, me senté en el 917/10 Spyder de 1.000 CV de 1972. Jürgen Barth condujo un 936 Spyder de 1976 con solo 540 CV. Ambos coches tenían más o menos el mismo peso. A una señal, pisamos a fondo el acelerador en tercera. El 936 ya iba 100 metros por delante cuando, de repente, la potencia de mi coche hizo deslizar las ruedas traseras. Durante el desarrollo del 962 C a principios de los 80, me di cuenta de que la entrega de potencia era mucho mejor gracias a una electrónica más moderna".

"Un poco más tarde llegó nuestro TAG-Turbo para Fórmula 1. Con 720 CV constantes a partir de 1.5 litros de cilindrada, la respuesta me pareció casi tan buena como la de un motor atmosférico. Pero el sistema del 959 para el Rallye París-Dakar de 1986 fue la solución definitiva. Un pequeño turbocompresor entraba en acción a bajo régimen y se añadía un segundo turbocompresor a regímenes más altos, lo que permitía una dosificación sensible y apropiada para superficies sueltas. Un Turbo de hoy en día es difícil de superar, salvo que nos pongamos nostálgicos y hablemos del sonido y carácter de aquellos guerreros de las pistas".

Hans-Joachim Stuck

Expiloto de Fórmula 1, dos veces ganador de Le Mans y campeón del mundo de resistencia con Porsche y turbo.

Hans-Joachim Stuck: "Tenía veintitantos años, corría en Fórmula 1 y soñaba con un Porsche 911 Turbo. Con mucha suerte, encontré una magnífica unidad de color negro a un precio favorable. Cada trayecto era toda una experiencia. Nunca había habido nada igual en la carretera. Pero por aquel entonces, a mediados de los 70, el 911 Turbo era una bestia sin electrónica. Había que tener cuidado, sobre todo con lluvia; el aumento de potencia con el gran turbcompresor único sigue siendo legendario hoy en día. En cualquier caso, llevé mi Turbo a unas cuantas carreras de Fórmula 1 y muchos de mis compañeros lanzaban miradas codiciosas a aquella belleza de 300 CV".

"Considero al Porsche 962 C como el mejor coche de carreras con turbo que he pilotado. Teníamos hasta 700 CV en el eje trasero y me convertí en campeón del mundo de resistencia con mi compañero de equipo Derek Bell en 1985. Derek, Al Holbert y yo ganamos Le Mans con el equipo oficial Porsche en 1986 y 1987. En definitiva, el turbo ha tenido un gran impacto en mi vida".

Hurley Haywood

El piloto de resistencia más laureado de Estados Unidos, ganó cinco veces las 24 Horas de Daytona y tres veces Le Mans con Porsche.

Hurley Haywood:"Después de ganar Le Mans en 1977, el Dr. Porsche puso a mi disposición un 911 Turbo. En nuestro primer trayecto por carretera, mi colega y piloto Peter Gregg y yo no podíamos parar de reír de la emoción, porque el coche tenía una potencia increíble. Yo llevaba pilotando coches de carreras Porsche con motor turbo desde la segunda mitad de los años setenta. En aquella época, todavía teníamos que adaptar nuestro estilo de conducción a él".

"La regla número uno era mantener el compresor sincronizado con el régimen del motor. Por lo tanto, frenabas fuerte al entrar en una curva y acelerabas al mismo tiempo. También modificamos nuestras tácticas de carrera en consecuencia. Era casi como una partida de ajedrez. Mirabas hacia delante y trazabas para atravesar el tráfico sin perder velocidad del motor, para no tener que esperar a que se recuperara la potencia. Algunos lo dominaban, otros nunca lo consiguieron. El 'momento de silencio del turbo' ha pasado a la historia, ya que los turbo de Porsche entregan la potencia de forma tan instantánea como lo hacían los motores atmosféricos".

Mark Webber

Expiloto de Fórmula 1 y piloto oficial de Porsche de 2014 a 2016, ganó el Campeonato del Mundo de Resistencia en 2015 con el 919 Hybrid. Hoy es embajador de la marca.

Mark Webber:"Junto con Timo Bernhard y Brendon Hartley, gané el Campeonato del Mundo de Resistencia 2015 con el 919 Hybrid. Nuestro motor de combustión era un V4 turbo. Así que mis recuerdos del turbo no pueden ser mejores. Desde que conduje por primera vez un 911 Turbo en carretera, siempre he tenido uno en mi garaje. El núcleo de los deportivos de Porsche está en las carreras. Parece como si el 911 Turbo también se hubiera desarrollado con un cronómetro en la mano. Potencia pura, tracción total, aerodinámica variable".

"El Turbo es la punta de lanza, con este coche Porsche supera constantemente los límites aparentes de lo posible. Desde el primer 911 Turbo en 1974, Porsche se ha mantenido fiel a su tradición de combinar las máximas prestaciones y un excelente confort".

Consumption data

911 Turbo (Predecessor model)

Taycan Turbo S (Predecessor model)

*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).

Image Sublines

Path: Opiniones expertas sobre el turbo/fotos/img_1.jpg
Title: Walter Röhrl, embajador de Porsche, 2024, Porsche AG
Subline: Walter Röhrl.

Path: Opiniones expertas sobre el turbo/fotos/img_2.jpg
Title: Peter Falk (segundo por la izquierda), 2024, Porsche AG
Subline: Peter Falk (segundo por la izquierda).

Path: Opiniones expertas sobre el turbo/fotos/img_3.jpg
Title: Valentin Schäffer (derecha), 2024, Porsche AG
Subline: Valentin Schäffer (derecha).

Path: Opiniones expertas sobre el turbo/fotos/img_4.jpg
Title: Timo Bernhard en 2018, 2024, Porsche AG
Subline: Timo Bernhard.

Path: Opiniones expertas sobre el turbo/fotos/img_5.jpg
Title: Alwin Springer (en el centro), 2024, Porsche AG
Subline: Alwin Springer (en el centro).

Path: Opiniones expertas sobre el turbo/fotos/img_6.jpg
Title: Roland Kussmaul, 2024, Porsche AG
Subline: Roland Kussmaul en Weissach, probando un motor TAG-Turbo en un Porsche 956.

Path: Opiniones expertas sobre el turbo/fotos/img_7.jpg
Title: Hurley Haywood, 2024, Porsche AG
Subline: Hurley Haywood en un Porsche 935.

Path: Opiniones expertas sobre el turbo/fotos/img_8.jpg
Title: Mark Webber, embajador de Porsche, en 2020, 2024, Porsche AG
Subline: Mark Webber.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2024/turbo-opiniones-pilotos-ingenieros-37391.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/fa18bc67-eda4-42d1-9b96-55d6b203d445.zip

External Links

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