La era Turbo: una lección de historia con Walter Röhrl

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

21/12/2020 Nadie conoce mejor el Porsche 911 Turbo que el legendario piloto Walter Röhrl. Hace 41 años, él mismo compró uno y su primer coche de empresa en Porsche también fue un Turbo. En el Porsche Experience Centre de Hockenheim repasa todas las generaciones del emblemático modelo.

Generación 930

"El antepasado de todos los Turbo fue una revolución técnica en la industria del automóvil. La primera variante, con 260 CV y una caja de cambios de cuatro velocidades, era todavía puntiaguda en la entrega de potencia, pero eso la convertía en un reto fantástico para los conductores expertos. El estilo visual del 930 también era un sueño: las aletas acampanadas en combinación con las llantas Fuchs, sin mencionar el gran alerón trasero. En 1979, cumplí un sueño muy personal cuando, a los cuatro años del lanzamiento al mercado, compré mi propio primer 911 Turbo".

Generación 965

"El sucesor tenía entonces todavía una cilindrada de 3.3 litros, como las últimas variantes del 930. Era extremadamente atractivo: las amplias aletas laterales con los faros altos y el poderoso alerón trasero. Al igual que el 964, este nuevo modelo también ofrecía una seguridad de conducción significativamente mejorada, con ABS y dirección asistida. Sin embargo, los motores de las primeras variantes estaban un poco anticuados. No fue un gran paso adelante en términos de dinámica longitudinal en comparación con los predecesores, por lo que las primeras unidades se encuentran entre las menos populares hoy en día. Luego, eso cambió radicalmente con el Turbo 3.6. Con un motor de diseño completamente nuevo y una potencia de 360 CV, aún hoy sigue siendo un coche de ensueño".

Generación 993

"El siguiente gran paso adelante: tracción a las cuatro ruedas. Creo que, de alguna manera, jugué un papel nada despreciable en esto después de decir que un coche sin tracción a las cuatro ruedas es una solución provisional. Al principio, durante el desarrollo, dije que no era posible hacer un coche con 408 CV sin tracción a las cuatro ruedas. Después de muchas pruebas, nos decidimos por el nuevo embrague

viscoso con distribución de potencia variable hacia adelante, en lugar del viejo principio con distribución fija. Especialmente en combinación con el nuevo eje trasero Weissach y la progresiva entrega de potencia del motor biturbo, el 993 Turbo es simplemente fantástico de conducir y difícilmente puede ser superado cuando se trata de dinámica de conducción".

Generación 996

"El siguiente hito llegó con la nueva generación: la refrigeración por agua. El coche era técnicamente excepcional. Incluso estaban disponibles los frenos carbono-cerámicos (PCCB) de los Porsche de competición. El 996 era, con diferencia, el mejor Turbo hasta ese momento, pero su aspecto no fue muy popular, mucha gente se quejaba de los faros `huevo frito´. Eso es completamente injustificado en mi opinión. Para mí, el 996 Turbo es tal vez el que aconsejaría un experto, especialmente desde la perspectiva actual: sigue siendo un deportivo muy rápido y completamente adecuado para la conducción diaria a un precio razonable, aunque personalmente preferiría un cambio manual. La caja de cambios automática Tiptronic, que se introdujo por primera vez en un Turbo con el 996, le quitaba mucha emoción a los 420 CV del motor".

Generación 997

"La generación 997 representó sobre todo un paso adelante en términos de estilo visual. Incluso hoy en día, el coche apenas ha envejecido y sigue encarnando la estética de un Porsche moderno. En el aspecto técnico, el entonces mágico límite de 500 CV se alcanzó con el 997.2 Turbo y se introdujo por primera vez el cambio de doble embrague PDK, lo que dio como resultado un vehículo maravilloso. Incluso hoy en día todavía no encuentro nada negativo que decir, y siempre disfruto cuando me siento al volante de un 997 Turbo. Hay un magnífico tacto 'analógico' en el ajuste de la dirección, la suspensión y los frenos".

Generación 991

"Las aletas aún más anchas son casi una reminiscencia de las del Turbo original. Y también está la refinada distribución de la potencia con la tracción a las cuatro ruedas, la introducción del eje trasero direccional y, naturalmente, la potencia aún mayor. El 991 Turbo establece un estándar tan alto en términos de dinámica de conducción que es difícil creer que sea posible mejorarlo en algo. La respuesta, el equilibrio y la potencia desenfrenada de los motores... es sencillamente increíble".

Generación 992

"Seré muy honesto: no podía imaginar cómo sería posible mejorar aún más la experiencia ofrecida por la generación anterior. Pero cuando conduzco el 992 Turbo hoy en Hockenheim, es absolutamente

increíble. Ha mejorado una vez más en tantas variables que me deja casi sin palabras. El 992 Turbo se conduce al nivel de un superdeportivo, pero puedes poner a cualquiera al volante sin miedo. No hay ni sobreviraje ni subviraje. Es increíblemente rápido. Me quito el sombrero ante el departamento de desarrollo, porque las muchas cualidades de este vehículo eran simplemente inconcebibles hace unos años".

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2020/es-porsche-911-turbo-historia-generaciones-walter-rohrl-23212.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/fae17b3c-7665-42a9-be0a-9c1e9141a004.zip

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