

Cómo llegó la tracción total al 911

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

10/01/2023 Cómo llegó la tracción total al 911

Con más de 30 000 victorias individuales, Porsche es una de las marcas de automóviles de mayor éxito del automovilismo de competición. Los vehículos de rally también han contribuido constantemente a conseguir este balance. Todo empezó en enero de 1965 cuando, solo cuatro meses después de su lanzamiento al mercado, el Porsche 911 participó en el Rally de Monte Carlo y consiguió el quinto puesto. Tres años después, con Vic Elford, el 911 logró su primera victoria en Mónaco con el inglés al volante de un 911 SC 2.0. En 1969 y 1970, el sueco Björn Waldegared consiguió repetir este éxito. Y a los tres años, otro 911 Rally terminó segundo en Monte Carlo.

El Campeonato Mundial de Rally, tal y como se conoce hoy, se celebró por primera vez en 1973, y desde 1979 existe también un título WRC para el piloto más laureado. Porsche nunca participó en el Campeonato Mundial, pero se presentó a distintas carreras. Además, en los años 70, Porsche utilizó el 911 en varias ocasiones en el East African Safari Rally, que no pertenecía al mundial, y que recorre Kenia

a lo largo de más de 5000 kilómetros. En 1971, un Porsche 911 obtuvo el quinto puesto, y en 1974 y 1978, un 911 quedó en segunda posición.

El grupo B allanó el camino

En 1981, Walter Röhrl, campeón del mundo del año anterior, se unió a Porsche para una temporada, pero se presentó al Campeonato de Alemania con el 924 Carrera GTS. Solo participó en el Campeonato Mundial con el 911 SC en el Rally de San Remo.

Mientras tanto, Porsche unió fuerzas para un nuevo concepto: en 1982, la FIA, Federación Internacional del Automóvil, introdujo los vehículos del grupo B, los automóviles Gran-Turismo de alto rendimiento, que también se podían utilizar en el Campeonato Mundial de Rally. En 1983, en el Salón Internacional del Automóvil de Fráncfort, se presentó en el stand el primer prototipo del futuro superdeportivo 959. Llevaba consecuente el nombre de "Grupo B". El 959 debía convertirse en el primer Porsche de serie con tracción total, pero el desarrollo de este nuevo concepto de tracción comenzó a principios de los años 80 en el 911. En 1981, Porsche presentó en el Salón Internacional del Automóvil un prototipo que aunaba los aspectos destacados del Cabriolet, el turbo y la tracción total. Su nombre: Porsche 911 Turbo 3.3 4x4 Cabriolet.

Este prototipo ha sido sometido a extensas pruebas, entre otros, por Walter Röhrl. Y cuando Jacky Ickx, cuatro veces ganador de le Mans con Porsche, vio el prototipo experimental en Weissach, tuvo una idea: quiso competir en el París-Dakar con un 911 Rally con tracción total. Este rally extremo de 11 000 kilómetros de longitud, que se disputó fuera del Campeonato Mundial, ha ido ganando popularidad año tras año desde 1979 y, en 1983, Ickx ya lo había ganado con un Mercedes 280 GE.

Nombre interno del 911 Dakar: 953

La idea de Ickx supuso la oportunidad de emprender una exitosa empresa pionera para Porsche. El entonces presidente de Desarrollo, Helmuth Bott, estuvo de acuerdo, Jacky Ickx invitó a la marca de cigarrillos Rothmans a participar también como patrocinador del París-Dakar, y tres Porsche 911 Carrera 3.2 se equiparon con tracción total y numerosos refuerzos típicos del rally. Denominación oficial de tipo: Porsche 911 Carrera 3.2 4x4 París-Dakar. Internamente, el vehículo se denominaba simplemente 953.

Como pilotos contó, además de con Ickx y su copiloto Claude Brasseur, con el francés René Metge, ganador del Dakar en 1981 en un Range Rover, con su copiloto Dominique Lemoyne y el director de proyecto de Porsche Roland Kussmaul con Erich Lerner. Ickx y Metge debían conducir para obtener resultados, preferiblemente la victoria, y el equipo de Kussmaul/Lerner estaba concebido como un taller de carreras. Al mismo tiempo, un equipo de mecánicos se desplazó en la categoría de camiones para prestar apoyo a los tres 911.

Inicialmente, la competencia establecida con sus vehículos todoterreno no se tomó en serio el compromiso de Porsche, pero los competidores pronto aprendieron. Aunque el 911 Carrera 4x4 de Jacky Ickx ya se había desgastado el primer día de desierto con daños por impacto de piedras y tuvo que someterse a horas de reparaciones. René Metge hizo honor a su reputación de zorro del desierto, y a 150 km/h y más, voló sobre la arena y la grava. El 911 Rally era varios cientos de kilogramos más ligero que los grandes vehículos todoterreno, y además el motor bóxer movilizaba una potencia de 165 kW (225 CV), lo que beneficiaría directamente a Porsche. La gran ventaja de tracción del motor trasero también se hizo notar, al igual que en todos los rallies, en el París-Dakar. Y para atravesar grandes dunas de arena suave, los equipos podían accionar una palanca especial en la consola central. De este modo, establecían una tracción rígida entre el eje trasero y el delantero, lo que permitió al 911 Carrera 4x4 funcionar de forma muy brusca, pero con la máxima tracción.

Primer puesto también para todo el equipo de Porsche

Al final, Metge obtuvo la victoria total. Jacky Ickx luchó de forma infatigable hasta pasar del puesto 139 al sexto lugar, mientras que Roland Kussmaul quedó en un respetable 26.º puesto, lo que permitió obtener el primer puesto también en la clasificación por equipos.

Después de este abrumador éxito, Porsche volvió a participar en el París-Dakar un año después, esta vez con los primeros 959. Según el reglamento del Grupo B, se debían vender al menos 200 vehículos de serie para su homologación, condición que Porsche había cumplido poco después del Salón Internacional del Automóvil de 1983 gracias a pedidos fijos. Y así, Porsche accedió por primera vez a un rally con la etapa preliminar de un vehículo del Grupo B. Lamentablemente, los motores biturbo de 400 CV no estaban listos. Por ejemplo, en 1985 no fueron tres 911 con componentes del 959 los que llegaron a la parrilla de salida como en el año anterior, sino tres 959 con motores 911. Debido a las incertidumbres del París-Dakar, ninguno de ellos alcanzó el objetivo, por lo que volvió a intentarse un año más tarde. Y se ganó. Una vez más, fue el equipo de René Metge y Dominique Lemoyne el que aseguró el triunfo de Porsche. El dúo Ickx/Brasseur ocupó el segundo puesto esta vez, y Roland Kussmaul y su copiloto se convirtieron en los sextos clasificados.

Tras el nuevo triunfo, Porsche terminó su compromiso con el París-Dakar. El 959 tampoco hizo su aparición en el Campeonato Mundial de Rally, porque la FIA ya había prohibido el Grupo B para este uso a finales de 1986. Los coches de alto nivel habían demostrado ser demasiado peligrosos y solo podían circular en el Campeonato de Europa de Rallycross, en el que Porsche no tenía ningún interés.

Cinco años después del primer triunfo llegó el 911 Carrera 4

Así, el legado del París-Dakar es el 959 de uso urbano, que en su momento fue el modelo de serie de Porsche más potente de todos los tiempos: con 450 CV (336 kW), a finales de los años 80, el 959 superó claramente tanto al 911 Turbo como al modelo 928 de ocho cilindros. Y lo que es más importante: el 959, aunque solo se fabricó 292 veces en total, fue el primer Porsche de serie con

tracción total. El 911 de la serie G, en el que se basaba el 911 Carrera 4x4 para el París-Dakar, permaneció en el mercado hasta 1988 y ya no contaba con tracción total. Sin embargo, más tarde, con el lanzamiento de la tercera generación del 911, el 964, había llegado el momento: todavía en 1988, pero en el año de modelos 1989, el Porsche 911 Carrera 4 llegó por primera vez a los concesionarios.

MEDIA ENQUIRIES



Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Consumption data

911 Carrera 4 GTS (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).

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_230142_en.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_229323_en.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_238918_en.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_229091_en.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/carpetas-de-prensa/911-Dakar/The-history.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/ff2db512-c00a-4281-b437-a0880cff6c59.zip