

FUERA de CONTEXTO

¿Será que no hay nada más creativo que una mente ociosa? Imaginamos lo que para muchos es una idea aberrante y, lo mejor de todo, fue que la llevamos a cabo: conducir un auto 100% de competencia en la ciudad.

Por Fernando Maqueo
Fotos Manuel Caballero





Difícil de creer. Uno de los 20 Porsche 911 GT3 Cup que llegaron a nuestro país, rodando por el Estado de México



Y

seguimos con ideas locas, esta vez al rodar un Porsche 911 GT3 Cup por el Estado de México, primero conducirlo por las calles, luego tomar un par de caminos de cuota y finalmente volver hacia uno de los centros comerciales más concurridos de Lomas Verdes. Es lo inverso a pensar en decenas de microbuses en una carrera en el Autódromo Hermanos Rodríguez –competencia que seguramente

tendría mucha afición– y es sin duda la consecuencia de una mente ociosa, finalmente el auto en ningún momento se planeó para ser street legal.

PRIMEROS INCONVENIENTES

En un principio queríamos hacer un recorrido común y corriente, pasando por el servicio al auto de un restaurante de comida rápida; pero el 911 era demasiado chaparro y pegaría en los vibradores en caso de intentarlo, además de que no estábamos seguros siquiera

de que diera vuelta dentro del camino que debe seguirse para ser atendido; finalmente, las ventanas no abren. Decidimos estacionarlo en la entrada y caminar al mostrador, no fue una sorpresa que al salir la gente lo mirara asombrado y hasta le sacaran fotos con el celular, finalmente es un Porsche de carreras que todos debieron haber escuchado al llegar. Cerramos con los asientos, cuya cualidad principal no está en la comodidad –dada su arquitectura envolvente– sino en la seguridad; están fabricados con materiales antifuego ofrecen cinturones de seis puntos que permiten el uso de Hans Device (soporte de cabeza y cuello).

Claro está que todo lo anterior era obvio, sabíamos la necesidad que íbamos a hacer y conocíamos el auto. Puede parecer un GT3 normal preparado para competencias, eso es lo que es, pero la cuestión es que así nació. 26 unidades del auto fueron fabricadas para la Porsche Mobil 1 Supercup, se diferenciaban por el sistema de escape y los frenos carbonocerámicos (PCCB – Porsche Ceramic Composite Brakes); no fueron los únicos producidos, de hecho a nuestro país arribaron 20 de ellos con el propósito de crear una categoría. La

motorización es de seis cilindros con configuración boxer de 3.6 litros y ofrece 420Hp y 310Lb/pie de torque, la transmisión es secuencial de seis velocidades, los problemas que conllevan en el uso ciudadano radican en mantener en temperaturas adecuadas a la fuente de poder y que clutch es tu peor enemigo a la hora de arrancar. Lo anterior se debe a que tiene un embrague metálico de triple disco con 5.5 pulgadas de diámetro, que favorece la durabilidad y resistencia al usarse en pista, pero en ningún momento se dijo que fuera funcional en ciudad y mucho menos cómodo.

Durante los tramos ciudadanos no hay duda de que lo padecemos, y eso que corrimos con la suerte de cruzar todos los semáforos de la superavenida Lomas Verdes en verde; el único problema fue el arranque. Por la rigidez de la suspensión, tipo McPherson al frente y multilink atrás, con resortes ajustables y amortiguadores de gas proveídos por Sachs, que además incluye brazos para ajuste de camber (inclinación de la rueda respecto al piso medida en grados); cada imperfección del pavimento era resentida en el interior.

LA SITUACIÓN MEJORA

El 911 GT3 Cup fue algo cansado en la primera parte, mientras rodaba en caminos con ligeras imperfecciones pero con algo de tráfico que no permitía llegar al gozo. Una vez que tomamos la desviación hacia la carretera pudimos incrementar la velocidad y disfrutar de rapidez en los cambios de la transmisión secuencial, el increíble sonido del motor y sobretodo el empuje del motor. La aceleración es constante, una vez que se llega al límite de revoluciones basta con jalar la palanca y el cambio está hecho en milésimas de segundo, pero los ánimos del seis cilindros boxer no se ven disminuidos; estoy seguro que serán pocos los conductores que no aguanten el ritmo de este Porsche, no es nada fácil aguantarle el paso y menos, si no es tuyo.

Podemos decir que se trata de un auto muy bien compensado, ya que acelera increíblemente, tiene una transmisión excepcional y la suspensión permite la máxima puesta a punto para que el piloto aproveche las capacidades del 911 al máximo. Los neumáticos son de competencia, de compuesto suave y poco dibujo

El auto fue desarrollado en Weissach y, en 2009, solamente se fabricaron 215 unidades en la línea de producción de Stuttgart-Zuffenhausen

MOTOR

3.6L 24V H6

POTENCIA / TORQUE

420HP@7900RPM,

310LB/PIE@6.950RPM

TRANSMISIÓN

SECUENCIAL DE 6 VELOCIDADES,

TRACCIÓN TRASERA

ACELERACIÓN

0 A 100KM/H 3.5SEG. 309KM/H

CONSUMO

2.0KM/L

PESO

1,150KG

www.porsche.com.mx



para maximizar el agarre –con lo que vale un juego de ellos podrías comprar un Chevy seminuevo con cuatro o cinco años de antigüedad; adornan a los rines BBS monobirlo modulares, fabricados en aluminio, de 18x9 pulgadas al frente y 18x11 en la parte trasera. A través de ellos pueden observarse los impresionantes frenos de disco ventilados, de 380 milímetros adelante y 350 atrás, con calipers de seis pistones.

Gran parte de las cualidades de este Porsche radican en la reducción de peso sobre de un 911 de serie, el GT3 Cup logra una relación peso-potencia de 2.7 kilogramos por caballo de fuerza. La carrocería es el mismo monocasco de acero que utiliza un GT3 ordinario, en lugar de vidrio utiliza policarbonato (a excepción del parabrisas); no hay mecanismos para bajar y subir los laterales; la utilización de fibra de carbono es común, sobresale en las puertas, así como en la tapa de motor y alerón trasero. Para contrarrestar la dieta forzada, cuenta de serie con una jaula antivuelco.

No cabe duda que fue una gran experiencia, es un auto sumamente llamativo y por el que todo el mundo quiere ser tu amigo –lo comprobamos en la caseta de cobro y en el concurrido centro comercial; asimismo es una pieza excepcional de ingeniería. Satisface su hambre con gasolina de competencia, con un octanaje aproximado de 110, y que para nuestra fortuna no pagamos nosotros, ya que cada litro –de los 90 que caben en el tanque– cuesta alrededor de \$80 y rinde para un promedio de 2.0Km/l (según su propietario), esperamos tener oportunidad posteriormente de conocer su comportamiento en una pista, el hábitat para el que fue diseñado. **sc**



LA DIFERENCIA

El 911 GT3 Cup 2010 fue develado en el Autoshow de Frankfurt pasado y entregado desde octubre del 2009 a sus propietarios. Tiene un motor seis cilindros bóxer de 3.8 litros con cuatro válvulas por pistón y logra 450Hp a 7,500rpm. La lubricación es por carter seco, mientras que la inyección es secuencial multipunto; los escapes son de competencia pero tienen convertidores catalíticos de alto flujo. Al igual que los predecesores, solamente está disponible en Blanco Carrara para que sus dueños puedan pintarlo al gusto o necesidades de patrocinio.