



Historia: 911 Turbo, por su cola le conoceréis

Es muy fácil hablar de **Porsche**. A poco que conozcamos la marca sabremos que se trata de una de las más laureadas en competición a lo largo de la historia, construye peculiares deportivos y se recrea desafiando desde el comienzo de su existencia los límites de la física.

Aunque todo empezó con el [Porsche 356](#) (para Porsche como marca) no fue hasta **1964** cuando se cimentó la aparición del modelo que hace que Porsche haya tenido un destino hasta nuestros días. En 1964 aparece el Porsche 911. Su arquitectura, se dice a menudo, fue heredada del 356 e incluso del [VW Beetle](#). Nada más lejos de la realidad. Lo que fue heredado fue el concepto, pero no la filosofía del modelo y mucho menos sus características.



El 356 fue diseñado por [Ferdinand "Ferry" Porsche](#). Nació como un coupé de motor central y chasis de aluminio, pero las restricciones económicas y técnicas de la época hicieron que acabase heredando motor y componentes mecánicos del VW Beetle, lo que con-

dicionó su arquitectura al todo atrás. Esto es: Motor trasero tipo boxer (colgado por detrás del eje trasero) y propulsión trasera. Hoy es historia, pero su legado es plena actualidad, gracias a su sustituto: El 911 (**Nueve once** para los de casa). Derivó del 356 y ya no se planteó cambiar lo que estaba comercialmente funcionando. Las ansias de los clientes por motores de mayores prestaciones hizo que se pasara del bóxer de 4 a **6 cilindros**, pero lo demás siguió con la (corta por aquel entonces) tradición. (Fin del micro-resumen)

Serie I: Porsche 911 Turbo 3.0 (930) (1974-1977)



Diez años pasó Porsche fabricando los 911 exclusivamente con motor atmosférico, y no le fue mal. Pero en 1974 nació un modelo que llevaría el savoir faire de la compañía en competición a los 911 de calle: El **911 Turbo**. En esta primera aparición fue conocido como 930 Turbo, era un **3.0** y ofrecía una potencia de **260 Cv** (La variante de acceso de aquella época daba 165 escalofriantes caballos).



Aunque el 930 Turbo no fue una cuestión de potencia exclusivamente, sino también de sensaciones. Se trata de un coche que 33 años después sigue siendo rápido ¡Y de que forma!. **6,1** de 0-100 y una punta cercana a 250 km/h (**246 km/h**) lo catapultan cuando hundimos el pie, con cuidado, en el gas. Es rápido, pero de la vieja escuela. Se conduce con el acelerador, y eso conlleva un inseparable factor riesgo a la hora de ir rápido. Además el turbo sopla a la manera de aquella época, todo o nada y con un considerable retraso de funcionamiento que le da parte de su magia al primer 911 Turbo. Lamentablemente los frenos no acompañaban como acostumbran en las creaciones de la marca, y era el punto negro de este primer 911 sobrealimentado, la caja de cambios de 4 marchas era lo que había en la época y no se podía pedir más. Estéticamente: Más ancho y con su alerón característico apodado “cola de ballena” (Proveniente del Carrera RS 3.0)

Unidades fabricadas: 3.227

Serie II: Porsche 911 Turbo Coupe/Targa/Cabrio 3.3 (930) (1976-1989)



Con un turbo más “refinado” y un nuevo alerón (más prominente y sin curvatura) que mejoraba la refrigeración del motor, en 1977 vuelve a escena el 911 Turbo con unos modales más finos. Este modelo supuso un “apriete de tuercas” al turbo existente, pues parecía que no venía con todos los deberes hechos. Añadía unos poderosos frenos perforados, provenientes (bueno, similares) del increíble [917](#) (ganador de Le Mans 1970), albergados en las clásicas llantas **fuchs** de **16”**. En cuanto al motor, el cubicaje pasa de 3.0 a **3.3 litros** y se le añade un intercooler que es el culpable del cambio de forma del alerón. Para que pudiese ser alojado se hubo de rediseñar el alerón. Con todos estos retoques la aceleración pasó a **5,4 sg** para llegar a los 100, y superaba los ansiados 250 km/h. Parando el velocímetro hasta los **253 km/h**



Aunque en su lanzamiento la potencia ofertada era de **300 Cv** este modelo merece un capítulo aparte por las diversas evoluciones que sufrió su motor. La potencia llegó, en esta generación, hasta 330 Cv. Hubo versiones de 4 y 5 velocidades. Y sin contar las exclusivas y cotizadísimas versiones **Flachbau**, de las que hablaremos próximamente en **8000vueltas**.

Esta versión estuvo a la venta cerca de 14 años, durante los cuales hubo tiempo para que apareciesen las evitables variantes Targa y Cabrio, que destruían por completo la rigidez del vehículo. Pero no por ello estaban desprovistas de un magnético encanto que las hace aún muy valoradas entre los aficionados por su especial estética.

Existió también una versión 911 Turbo [Limited Edition](#) con la mencionada evolución de 330 Cv y algunas lindezas como diferencial autoblocante. Limitada a 50 ejemplares , sólo estuvo a la venta en 1989 (15 con el volante a la derecha).



Unidades fabricadas: 17.425

Serie III.A: Porsche 911 Turbo 3.3 (965) (1991-1992)



Nació en 1991 con el motor 3.3 litros de la generación anterior, pero desarrollando **320 Cv**. Una chapuza a fin de cuentas, pues no habían tenido tiempo a desarrollar un motor turbo sobre la base del 3.6 que montaba esta generación. Para adaptarlo al nuevo modelo el 3.3 recibe una nueva evolución que, además de elevar su potencia, le confiere mayor suavidad y menor retardo del turbo. Además fue el primero en llevar catalizador. La estética era diferente, más agresiva aún, y el comportamiento también sufrió variaciones. No en vano el chasis es el del modelo posterior (unos 15 años más moderno). Las llantas pasan a ser de **17"**. No mejora las cifras de aceleración de su antecesor, pero la punta aumenta hasta los **270 km/h** gracias al aumento de potencia y, sobre todo, a su aerodinámica más trabajada.



Existió en 1992 una opción un tanto especial, bautizada como "**X 33**" que ofrecía un motor modificado que entregaba **355 Cv**. Al menos en la época Porsche no declaró oficialmente ni las modificaciones del motor ni la potencia que suministraba, pero sí declaró el 0-100, un escalofriante 4.7. En 1994 Porsche introduce el Turbo de 360 Cv utilizando el motor 3.6 de los Carrera de su época, ver siguiente punto.

No he podido confirmar que la denominación 965 sea la adecuada, pues algunas fuentes apuntan a que puede ser errónea. Sin embargo vista la cantidad de referencias al 965 he optado por aceptarla como válida. Si alguien me puede comentar este punto lo agradeceré.

Unidades fabricadas: 3.660

Porsche 911 Turbo S “Lightweight” (965) (1993)

Por primera vez aparece la denominación **Turbo S**. Se trataba de una serie especial que aparecía como canto del cisne del vetusto motor 3.3 litros que tantas satisfacciones había dado a la casa. Desde mucho tiempo atrás se rumoreaba que los 260 Cv del primer turbo resultaban humildes para el indestructible **3.3**, ya que se le estimaba un rendimiento teórico (y fiable) próximo a los 400 Cv. Hubo varias evoluciones de las versiones 930 en busca de la potencia máxima de este motor, llegando hasta los 330 Cv. Para esta exclusiva versión se optó por no dejar a nadie con dudas y se elevó la potencia hasta los **381 Cv**. Salió al mercado en paralelo con el 964 Turbo 3.6, aunque le superaba en potencia. Sin duda, se trata de una versión mucho más especial. Y no sólo por el motor, sino porque además se trata de una versión aligerada (lightweight) que le rebaja casi **200kg** (declaraba 1290 kg) al modelo que salió al mercado el mismo año. Todo lo contrario que algunos de sus componentes mecánicos, que en lugar de reducirse; aumentaban: Frenos delanteros hasta 322 mm, llantas hasta 18”, 5 mm más de anchura (a cambio de 20 mm menos de altura). También aumentaba la velocidad punta **290 kph** en vez de 270 kph y reducía el tiempo del 0-100: De 5,4 s a **4,7 s**. Ahora mismo se encuentran a [precios prohibitivos](#), sólo aptos para pudientes coleccionistas, no esperéis verlos por la calle. Ojo de cualquier modo, sobre todo si se está interesado en adquirir alguno, pues existen réplicas.



De este exclusivo modelo Turbo S existen también versiones Flachbau (A desarrollar en próximos artículos). Podría hablar de las modificaciones que tenía este modelo con respecto al Turbo normal, pero daría para un artículo entero. En su lugar os dejo con esta [relación de modificaciones](#), que hará las delicias de los más exigentes. En esta lista se cita

4.7 segs en el 0-100, igual que en el resto de la fuentes, pero tengo serias razones para pensar que podría bajar de **4.5 segs** viendo las cifras que arrojaban los demás Turbo de su época y teniendo en cuenta que esta versión pesaba 200kg menos.



Unidades fabricadas: 80 (estimadas)

Serie III.B: Porsche 911 Turbo 3.6 (964) (1994)

Se trata de un modelo bastante difícil de encontrar en la actualidad, ya que su vida fue muy corta. El 993 ya estaba a punto de salir y este Turbo (llamado a veces Turbo II) no tuvo mucho tiempo para consolidarse en el mercado. La potencia subió hasta los **360 Cv** pero no se pasó al sistema biturbo que se utiliza en la actualidad. En cierto modo se puede decir que es el primer Turbo actual, pues el motor ya ha tomado en su configuración definitiva: 3600 cc (100 x 76.4 mm), sin embargo aún no monta tracción total, que no se equiparía hasta la siguiente generación, el 993. Un motor supercuadrado, como todos los del 911. Esto es que la relación de la carrera entre el diámetro es menor que 1. En un vehículo normal la relación está entre 0.9 y 1.1, en el 911 es de 0,76 (En un F1 es de 0.6!!!). Sin embargo esta característica es intrínseca a los bóxer, ya que ayuda a disipar calor (y permite refrigerarlos por aire). Por contra presenta una alta rigidez de cigüeñal. Quince años se había pasado Porsche sin tocar el bloque motor de su buque insignia.



Se trata de una evolución bastante cotizada ya que es difícil de encontrar. No se fabricaron muchas unidades por el mencionado hecho de que se lanzó a pocos meses de la aparición de la siguiente generación del 911, cuyo Turbo dejaría obsoleto a este 964. Sus números eran buenos, pero lo apisonaron entre el Turbo S y el 993 Turbo. **4,8 sg** de 0 a 100 con una punta de **280 km/h**.

Unidades fabricadas: Entre 1000 y 2000 según fuentes.

Serie IV: Porsche 911 Turbo (993) (1995-1998)



Técnicamente podríamos decir que este 911 supone el fin de la serie 911. Al menos en un aspecto fundamental: La refrigeración. Esta es la última generación que tiene refrigeración por aire, uno de los más característicos rasgos de la saga 911. Sin embargo, el bajo rendimiento termodinámico que ofrecía esta solución obligó a Porsche a cambiar el sistema en posteriores generaciones.



El 993 es, para mí, el modelo más equilibrado del 911 que Porsche haya lanzado, una perfecta evolución de un concepto que inevitablemente habría de perderse. En la versión Turbo no pudieron superar en algunos aspectos al 964 Turbo S, pero lejos de rendirse ante las limitaciones de la idea original, en esta versión se alcanzaron registros nunca vistos por un 911. La tracción total supuso una revolución en la manera de entender la motricidad de los 911, y su conducción cambió para siempre. Este cambio de tracción vino muy bien acompañado por la suspensión trasera multibrazo.

Este modelo es un poco más compacto que el que le precedía: más corto, pero también más ancho y más alto. En esta evolución la cola de ballena se hizo más prominente que nunca, aunque este dato salta a la vista. Fue un prodigio de “ecología” en su tiempo, en comparación con sus predecesores, ya que se trabajó mucho en sus emisiones al incluir

catalizadores y sensores varios, lo que le convirtió en una referencia tecnológica. También fueron novedosas las llantas de radios huecos para ahorrar peso.



La potencia sube “discretamente” hasta los **408 Cv**, y digo discretamente porque se podía haber ajustado bastante más. Prueba de ello son los “Power Kits” disponibles en los distintos mercados, que ofrecían 430 e incluso 450Cv (En este caso había que montar unos escandalosos escapes de doble salida en cada lado e implicaba las tomas de aire suplementarias, por lo que su reconocimiento es inmediato, o casi). El 3.6 se mostraba indestructible y parecía admitir potencia sin contemplaciones, otro tema era la refrigeración y aquí sí se hubo de tener cuidado, se estaba llegando al límite de la refrigeración por aire. Con la versión “básica” de 408 Cv se ponía en 100 km/h en **4,5 segs** y alcanzaba una velocidad máxima de **296 km/h**.

Unidades fabricadas: 6.314

Porsche 911 Turbo S (993) (1997)

Y con él llegó la locura. Quizá la versión más prestacional de los Turbo que ya son historia, el Turbo del presente es cosa aparte. El 996 nunca pudo con él en ninguna de sus versiones (salvo en velocidad punta).

Partía de la base del 993 Turbo con el Power Kit de **450 Cv** (que no está nada mal) y como en el Turbo S anterior (964) la lista de modificaciones era bastante extensa, pero no comparable. En este caso ya no se trata de un modelo aligerado, sino que se limita a la potenciación y optimización de elementos del chasis y carrocería. Su enfoque es mucho más burgués (en comparación al extremista carácter del 964 Turbo S). Equipaba de serie el AeroKit de su generación, consistente en un doble alerón y un faldón delantero más prominente. Un chasis rebajado en 15 mm, y además se desarrollaron no uno sino dos tipos de neumáticos especiales para este coche: **Pirelli P-ZERO Assimetrico N2** y Bridgestone S-01 N2. Ah, y lo más importante: Las pinzas de freno se pintaron de amarillo (aunque lamentablemente no mejoraban la frenada ni delataban frenos cerámicos).



Se encuentran también a precios prohibitivos, llegando a costar las unidades en buen estado más que un 997 Turbo actual en el concesionario, por lo que su compra queda desaconsejada salvo que tengamos previamente una surtida colección de Porsches de altas prestaciones en nuestro garaje. Porque para altas prestaciones las de este Turbo S, 4 **segs** de 0 a 100 y el primer 911 en alcanzar la mítica barrera de los **300 km/h**.

Para el que quiera saber más: [Lista completa de modificaciones](#)

Ah, en las versiones USA (que no deberían interesarnos demasiado) aparte de los tacos de goma (que se ven en el paragolpes de la foto de abajo) que llevan todos los 911 la potencia era de 424 Cv y llevaba las mismas llantas, pero cromadas.



La no tan especial versión americana

Unidades fabricadas: 375 (Si alguien lo puede confirmar, mejor)

Serie V: Porsche 911 Turbo/Turbo S/Turbo Cabrio/Turbo S Cabrio (996) (2000-2005)



Como decíamos, menos 911. Pero más de todo lo demás. El 996 representa el máximo exponente en cuanto al concepto Turbo. Los hay más deportivos, más radicales y más rápidos, pero no más Turbo. A fin de cuentas el Turbo para Porsche es el tope de gama, no el tope de deportividad. Para eso ya están los GT y más allá los RS.

Personalmente, supone una etapa de transición estética entre el 993 y el 997 (que recupera en parte la esencia 911 en su silueta). Este modelo era el objetivo de Porsche cuando sumida en la crisis de principios de los 90 decidió apostar por el 911. La idea era presentar un nuevo 911 tecnológicamente muy superior a lo que existía en el mercado. Con el 993 presentado dispuso de unos años de margen para ponerlo completamente a punto y poder presentarlo con todas las garantías. Es curioso ver como ese modelo “parche” ha permanecido como el más deseado de todos, incluso tras la desaparición del 996. Este compendio de tecnología del que hablamos se deja ver en soluciones como el sistema de distribución variable Variocam Plus y la inteligente curva de entrega de par. Con estas modificaciones se me antojan modestos los **420 Cv** que ofrece, eso sí, no exentos de problemas pues algunos de estos primeros motores refrigerados por agua no cumplieron con la famosa fiabilidad de Porsche. Al menos en las versiones atmosféricas.

Además es el primer 911 que ofrece la opción de montar frenos cerámicos ([PCCB](#)), que podemos identificar por las pinzas amarillas en esta generación. Con todos estos aditivos, el 996 nos pone a 100 km/h en **4,2** segs y ofrece una velocidad punta de **305 km/h**.



No he hecho diferenciación de modelos entre el Turbo y Turbo S porque realmente en esta generación no existe. No se trata de otro modelo ya que no hay actualización de chasis siquiera. Se trata de la variante más light de los modelos Turbo S, pero no me refiero al peso. Resulta un tanto decepcionante ver como estas versiones especiales han ido perdiendo fuelle. Tanto que el Turbo S resulta ser el resultado de añadir al vehículo como equipamiento de serie los frenos cerámicos **PCCB**, unas exclusivas llantas de **18"** y el **Power Kit**: Cambiaban los turbocompresores, el intercooler y se retocaba la electrónica para llegar a los **450 Cv**. Esta última opción ya se comercializaba desde 2002, se vendía como "X50" como opción bajo pedido. Esta potencia extra no consigue rebajar ni una décima el 0 a 100 del 996, pero nos regala 2 km/h más de punta, alcanzando los **307 km/h**.



De ambas versiones Turbo y Turbo S existió una variante **cabrio**, después de casi 25 años. De igual potencia y con los mismos bastidores, por lo que no las revisaremos.

Unidades fabricadas: Sin confirmar

