



RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROMOCIÓN ECONÓMICA E INDUSTRIAL, POR LA QUE SE CATALOGA COMO HISTÓRICO EL VEHÍCULO CATEGORÍA M1, MARCA PORSCHE, MODELO 944 TURBO Y NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN WP0ZZZ95ZGN101276.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO: Con fecha 12 de abril de 2023, se recibe en esta Dirección General de Promoción Económica e Industrial, en nombre de _____ con domicilio en la Comunidad de Madrid, solicitud de catalogación como histórico del vehículo categoría M1, marca PORSCHE, modelo 944 TURBO, número de identificación WP0ZZZ95ZGN101276 y fecha de primera matriculación 06/02/1986. Se le asigna el número 14-2261-00175.6/2023.

SEGUNDO: Junto a la solicitud se acompaña informe técnico nº 2824232004650 del Laboratorio Oficial Inspección Técnica del Transporte, S.A. (INTECTRA) que incluye certificado de autenticidad y antigüedad del club «Club Automovilístico Clásicos Sierra Norte» y copias de la documentación completa del vehículo, de acuerdo al Real Decreto 1247/95, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO: La competencia de esta Dirección General de Promoción Económica e Industrial para resolver la cuestión planteada viene determinada por el artículo 26.3.1.3 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid, aprobado por la Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero, que atribuye a la Comunidad Autónoma competencias exclusivas en materia de industria, sin perjuicio de lo que determinen las normas del Estado por razones de seguridad, sanitarias o de interés militar y las normas relacionadas con las industrias que estén sujetas a la legislación de minas, hidrocarburos y energía nuclear, y por el artículo 21.2.f) del Decreto 234/2021, de 10 de noviembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, que le atribuye el ejercicio de las competencias administrativas en relación con la catalogación de vehículos históricos.

SEGUNDO: El Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado por Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, establece en su artículo 2 que entre los requisitos para la tramitación de vehículos se precisa «Resolución favorable de catalogación del vehículo como histórico, dictada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma». Asimismo, en el artículo 5 se regula que «El órgano competente de la Comunidad Autónoma dictará la resolución final del procedimiento incluyendo en ella, si fuera favorable a la catalogación del vehículo como histórico, las limitaciones que, por razones de construcción, se impongan a la circulación del vehículo, así como las condiciones técnicas que se exigirán al mismo con motivo de su inspección técnica cuya periodicidad también se fijará en dicha resolución».

En virtud de lo expuesto, de acuerdo con lo establecido en la normativa reseñada y en la de general aplicación, esta Dirección General de Promoción Económica e Industrial, en uso de sus atribuciones,

RESUELVE

PRIMERO: Catalogar como histórico al siguiente vehículo:

Matrícula	(E) M-9859-TZ	Tipo	E/951/85
Nº Identificación	WP0ZZZ95ZGN101276	Variante	944 TURBO
Categoría vehículo	M1	Denominación comercial	944 TURBO
Marca	PORSCHE	Fecha de primera matriculación	06/02/1986



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: **0889353756051235091061**

SEGUNDO: El vehículo objeto de la presente resolución será sometido a una inspección técnica con la siguiente periodicidad:

- Hasta cuarenta años: bienal.
- De cuarenta a cuarenta y cinco años: trienal.
- Más de cuarenta y cinco años: cuatrienal.

La frecuencia anterior no se aplicará a aquellos vehículos catalogados como históricos y que sean de servicio de alquiler, con o sin conductor, los cuales se someterán a inspección técnica con las frecuencias de esta categoría de vehículos en cada momento.

TERCERO: Una vez notificada la presente resolución, en el plazo de seis meses el interesado deberá solicitar en una estación de inspección técnica de vehículos, de acuerdo al artículo 2, punto 3 del *Reglamento de Vehículos Históricos*, aprobado por *Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio*, la emisión de la tarjeta de ITV. En la misma se indicará la periodicidad de las inspecciones técnicas.


De no hacerlo en el citado plazo, se deberá obtener una nueva resolución de catalogación.

Contra esta resolución, que no pone fin a la vía administrativa, podrá interponer recurso de alzada en el plazo de un mes, a partir del día siguiente a aquel en que tenga lugar la notificación, ante el Ilmo. Sr. Viceconsejero de Economía de la Comunidad de Madrid, de conformidad con los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Madrid, a fecha de la firma

EL DIRECTOR GENERAL DE PROMOCIÓN
ECONÓMICA E INDUSTRIAL
P.S. EL VICECONSEJERO DE ECONOMÍA
Orden de 17 de junio de 2023

jmg/bta/jib



Informe Técnico para la Catalogación como Histórico del Vehículo:

INFORME: 2824232004650

PORSCHE 944 TURBO

Nº BASTIDOR: WP0ZZZ95ZGN101276



Laboratorio Oficial para la
Catalogación de Vehículos Históricos
de la Comunidad de Madrid

Inspección Técnica del Transporte, S.A. (INTECTRA)



Laboratorio acreditado para la Catalogación de Vehículos Históricos
por la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Comunidad de Madrid

BLOQUE A. INFORME DE CATALOGACIÓN DEL LABORATORIO

A.1.- IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO Y DESCRIPCIÓN INSPECCIÓN REALIZADA

Informe Técnico para la Catalogación como Histórico del Vehículo:

Marca: PORSCHE

Clase de Vehículo: TURISMO

Tipo / Variante: E/951/85 / 944 Turbo

Modelo: 944 Turbo

Denominación Comercial: 944 Turbo

Matrícula: M-9859-TZ

Nº de Identificación Actual: WP0ZZZ95ZGN101276

Nº de Motor: NO VISIBLE

Procedencia: Importación

Fecha Emisión Tarjeta ITV o Documento Equivalente País de

Procedencia: 30/10/1996

Fecha Primera Matriculación en país de origen: 06/02/1986

Fecha de Primera matriculación en España: 07/11/1996

Fecha Final Producción/Fabricación: 1991

INSPECCION TECNICA DEL TRANSPORTE S.A. (INTECTRA), acreditada como LABORATORIO OFICIAL PARA LA CATALOGACION DE VEHICULOS HISTORICOS según Resolución de 1 de Febrero de 1.999 de la DIRECCION GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID ha aceptado la solicitud de fecha 24/02/2023 presentada por:

Para proceder, en aplicación del Reglamento de Vehículos Históricos (R.D. 1247/95), a realizar la inspección y los estudios técnicos necesarios para emitir el presente informe para la catalogación como Histórico del vehículo:

Marca: PORSCHE
Clase de Vehículo: TURISMO
Modelo: 944 Turbo
Tipo / Variante: E/951/85 / 944 Turbo
Denominación Comercial: 944 Turbo
Año de Fabricación: 1986
Matrícula: M-9859-TZ
Nº Identificación: WP0ZZZ95ZGN101276
Nº Motor: NO VISIBLE
Procedencia: Importación

El vehículo ha sido inspeccionado en las instalaciones de Inspección Técnica del Transporte S.A. (A-1 km 23,500 en S.S. Reyes 28709 (Madrid) el día 24/02/2023 por el técnico D. David López San Felipe, siguiendo nuestro procedimiento interno POC-VH perteneciente al Laboratorio acreditado Inspección Técnica del Transporte S.A.

Se adjunta en las páginas 11,12 y 13 de este informe respectivamente el Documento de Control, el facsímil del nº de bastidor y el informe de alumbrado y señalización elaborado por el técnico arriba indicado durante la inspección del vehículo.

A.2.- ALCANCE, MEDICIONES EFECTUADAS Y ANÁLISIS DE LA AUTENTICIDAD DEL VEHÍCULO

Se solicita a nuestro laboratorio la catalogación del presente vehículo como histórico según el artículo 1 del R.D. 1247/95, de 14 Julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos y R.D. 920/2017 del 23 Octubre, reuniendo las siguientes condiciones:

- Fue fabricado o matriculado por primera vez con una anterioridad de treinta años, como mínimo.
- Su tipo específico ha dejado de producirse.
- Está en su estado original y no ha sido sometido a ningún cambio fundamental en cuanto a sus características técnicas o componentes principales, como el motor, los frenos, la dirección, la suspensión o la carrocería.

Se ha comprobado la autenticidad del vehículo y la coincidencia de los datos / características del vehículo reconocido y de toda la documentación original presentada con el informe aportado por:

“CLUB AUTOMOVILÍSTICO CLÁSICOS SIERRA NORTE”

Se ha realizado en la inspección mediciones al vehículo que han sido contrastadas con la documentación técnica aportada. Dichas mediciones son las registradas en nuestro Documento de Control (Pág 11).

A continuación, se describen las principales características del vehículo que han sido comprobadas visualmente y mediante la ayuda de instrumentos. Son las siguientes:

Identificación: WP0ZZZ95ZGN101276 (Véase facsímil en pág 12).

Dimensiones: Véase Documento de Control (Pág 11).

Masas: MMA: 1600 kg; MMA 1º/ 2ª Eje: 730 / 920 kg.

Bastidor: Carrocería autoportante.

Motor: Motor de 4T con 4 cilindros en línea.

Sistema encendido: Por explosión.

Sistema arranque: Motor de arranque.

Transmisión: Eje trasero.

Suspensión: Del: Mc Pherson, muelles y amortiguadores. Tras: barra de torsión, brazo inferior, muelles y amortiguadores.

Sistema de Frenado: De servicio, discos delanteros y traseros, de estacionamiento, mecánico a las traseras.

Dirección: cremallera, hidráulica

Ruedas: DEL: 205/55R16 91V, TRAS: 225/50R16 92V

Sistema eléctrico: Batería 12v.

Sistema alumbrado y señalización: Véase documento alumbrado pág13.

Acristalamiento: Lunas de vidrio.

Asientos y Acondicionamiento Interior: 4 plazas.

Espejos y Cinturones: Véase documento de control (Pág 11).

Otras características singulares: techo practicable

Resumen discrepancias y valoración: Procedemos al cambio del datos de la variante por "944 Turbo" tras consultar la homologación del fabricante.

Los Pesos y Dimensiones reflejados en nuestro Documento de Control han sido obtenidos directamente del vehículo durante la inspección en nuestro Laboratorio, no coincidiendo exactamente con los indicados en la documentación técnica y en la ficha reducida presentada, si bien no se observan modificaciones en el vehículo que puedan justificar estas diferencias.

Elementos No Originales que equipa el Vehículo: NINGUNO

A.3.- EXENCIONES PARA INSPECCIÓN PERIÓDICA ITV

Inspeccionado el vehículo y analizada la documentación presentada tiene unas características técnicas tales que en las inspecciones periódicas correspondientes *debería estar exento de*:

- SIN EXENCIONES.

A.4.- FRECUENCIA DE LAS INSPECCIONES TÉCNICAS PERIÓDICAS

Dada la fecha de fabricación del vehículo inspeccionado y en consideración del escaso recorrido que hacen este tipo de vehículos se considera que la periodicidad de las inspecciones técnicas sea:

Para todos los vehículos	Frecuencia Inspección
Antigüedad \leq 40 años	Cada 2 años
40 años < Antigüedad \leq 45 años	Cada 3 años
45 años < Antigüedad	Cada 4 años

A.5.- LIMITACIONES A LA CIRCULACIÓN / UTILIZACIÓN

- SIN LIMITACIONES.

A.6.- RESULTADO FINAL

CONSIDERANDO lo establecido en el Real Decreto 1247/95 (BOE 9-8-95) y lo indicado en los puntos anteriores,

INSPECCIÓN TÉCNICA DEL TRANSPORTE (INTECTRA S.A.), después de realizar la identificación, estudio técnico pertinente, así como las comprobaciones documentales necesarias, CONSIDERA FAVORABLE la presente solicitud de catalogación como vehículo histórico, de acuerdo al Art. 1 del R.D. 1247/1995 y al Informe de autenticidad emitido por el CLUB AUTOMOVILÍSTICO CLÁSICOS SIERRA NORTE y EMITE ESTE INFORME para que el vehículo descrito sea catalogado como VEHÍCULO HISTÓRICO y pueda ser matriculado como tal y ser autorizado para circular por las vías públicas con las limitaciones indicadas.

Para que así conste, se emite el presente **INFORME** en Madrid a 06 de abril de 2023

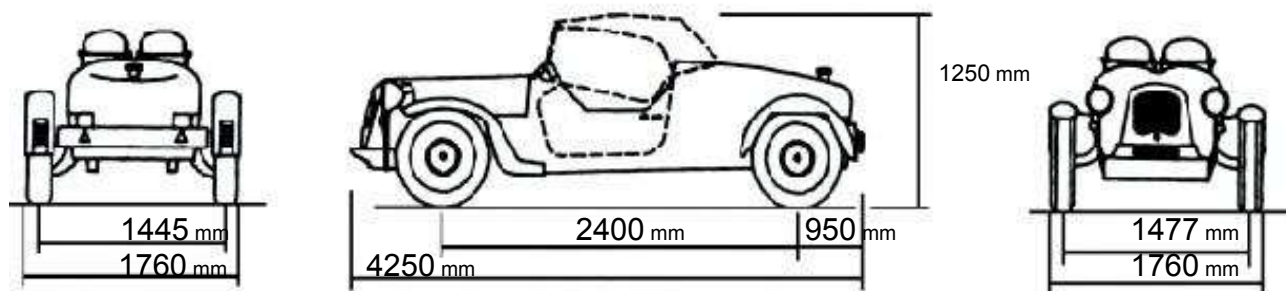
El Ingeniero Técnico



D. David López San Felipe

MARCA	TIPO/VARIANTE/DENOM.COMERCIAL	Nº DE IDENTIFICACION	MATRICULA
PORSCHE	E/951/85 / 944 Turbo / 944 Turbo	WP0ZZZ95ZGN101276	M-9859-TZ

DOCUMENTO DE CONTROL



Motor		Alumbrado/Señalización
Posición: delantero	MOM Total: 1375 kg.	• Proyectoros corto alcance: 2
Marca: Porsche	MOM 1º Eje: 700 kg.	• Proyectoros largo alcance: 4
Tipo: 4T.	MOM 2º Eje: 675 kg.	• Luz posición del / tras: 2 / 2
Combustible: Gasolina	Puertas: 2	• Intermitentes del / tras: 2 / 2
Nº Cilindros: 4 en línea	Nº Plazas: 4	• Luz de pare: 2
Neumáticos		• Luz marcha atrás: 2
DEL: 205/55R16 91V	Espejos ext/int: 2 / 1	• Catadióptricos traseros: 2
TRAS: 225/50R16 92V		• Niebla del/tras: 2 / 1
		• Luces de matrícula: 2
Suspensión		Sist. Frenos
Delantera: Mc Pherson, muelles		De servicio: discos delanteros y traseros.
Trasera: barra de torsión, brazo inferior, muelles		De estacionamiento: mecánico a las traseras.
Amortiguadores del/tras: SI / SI		De Socorro: en uno de los circuitos
Barra Estab. del/tras: SI / SI		Con asistencia: SI Frenos en 2 ejes/s
Observaciones: Número de bastidor grabado en compartimento motor. Propulsión trasera.		
Fecha: 24/02/2023 Fdo: David López San Felipe		



FACSIMIL N° BASTIDOR



ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN

PARTE DELANTERA				
TIPO	UBICACION	Nº	COLOR	EXENCIÓN
PROYECTORES ALUMBRADO CRUCE	En ópticas de alumbrado delanteras.	2	BLANCO	---
PROYECTORES ALUMBRADO CARRETERA	2 en misma óptica que el alumbrado de cruce y 2 en pilotos delanteros	4	BLANCO	---
LUZ DE POSICION	En pilotos delanteros	2	BLANCO	---
LUZ DE FRENADO	---	--	---	---
INDICADORES DE DIRECCION	En piloto situado en los extremos de la parte delantera.	2	AMARILLO AUTO	---
OTRAS				
LUZ MARCHA ATRÁS	---	--	---	---
CATADIÓPTRICOS	---	--	---	---
LUZ ANTINEBLA	En ópticas de alumbrado delanteras	2	BLANCO	---
LUZ DE PLACA	---	--	---	---

PARTE TRASERA			
UBICACIÓN	Nº	COLOR	EXENCIÓN
----	--	---	---
---	---	---	---
En piloto agrupado trasero	2	ROJO	---
En piloto agrupado trasero	2	ROJO	---
En piloto agrupado trasero	2	AMARILLO AUTO	---
OTRAS			
En piloto agrupado trasero	2	BLANCO	---
En piloto agrupado trasero	2	ROJO	---
En piloto agrupado trasero	1	ROJO	---
En pilotos sobre placa	2	BLANCO	---

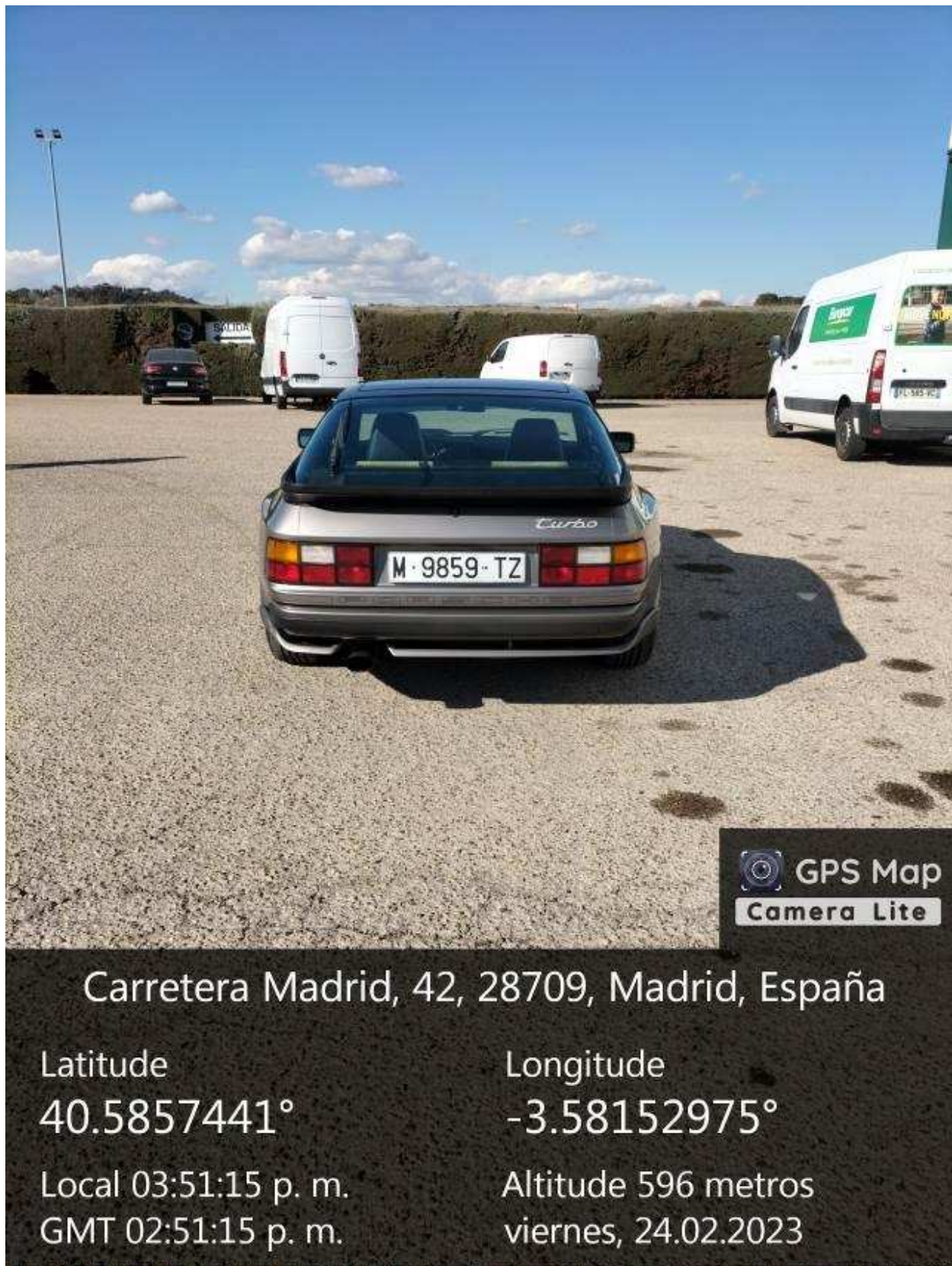
BLOQUE B. FOTOGRAFÍAS EN COLOR DEL VEHÍCULO

Se incluyen las siguientes fotografías tomadas al vehículo durante la inspección.
Son las siguientes:

- 1.- FRONTAL DEL VEHÍCULO.
- 2.- TRASERA DEL VEHÍCULO.
- 3.- LATERAL DERECHO DEL VEHÍCULO.
- 4.- LATERAL IZQUIERDO DEL VEHÍCULO.
- 5.- DETALLE DEL VELOCÍMETRO.
- 6.- PLACA DEL FABRICANTE DEL VEHÍCULO
- 7.- NÚMERO DE BASTIDOR DEL VEHÍCULO.



FRONTAL DEL VEHÍCULO



PARTE TRASERA DEL VEHÍCULO



Carretera Madrid, 42, 28709, Madrid, España

Latitude
40.5857953°

Longitude
-3.58146758°

Local 03:51:03 p. m.
GMT 02:51:03 p. m.

Altitude 596 metros
viernes, 24.02.2023

LATERAL DERECHO DEL VEHÍCULO



LATERAL IZQUIERDO DEL VEHÍCULO



DETALLE DEL VELOCÍMETRO



Vía de Servicio A-1, 4, 28708 San Sebastián de los
Reyes, Madrid, España

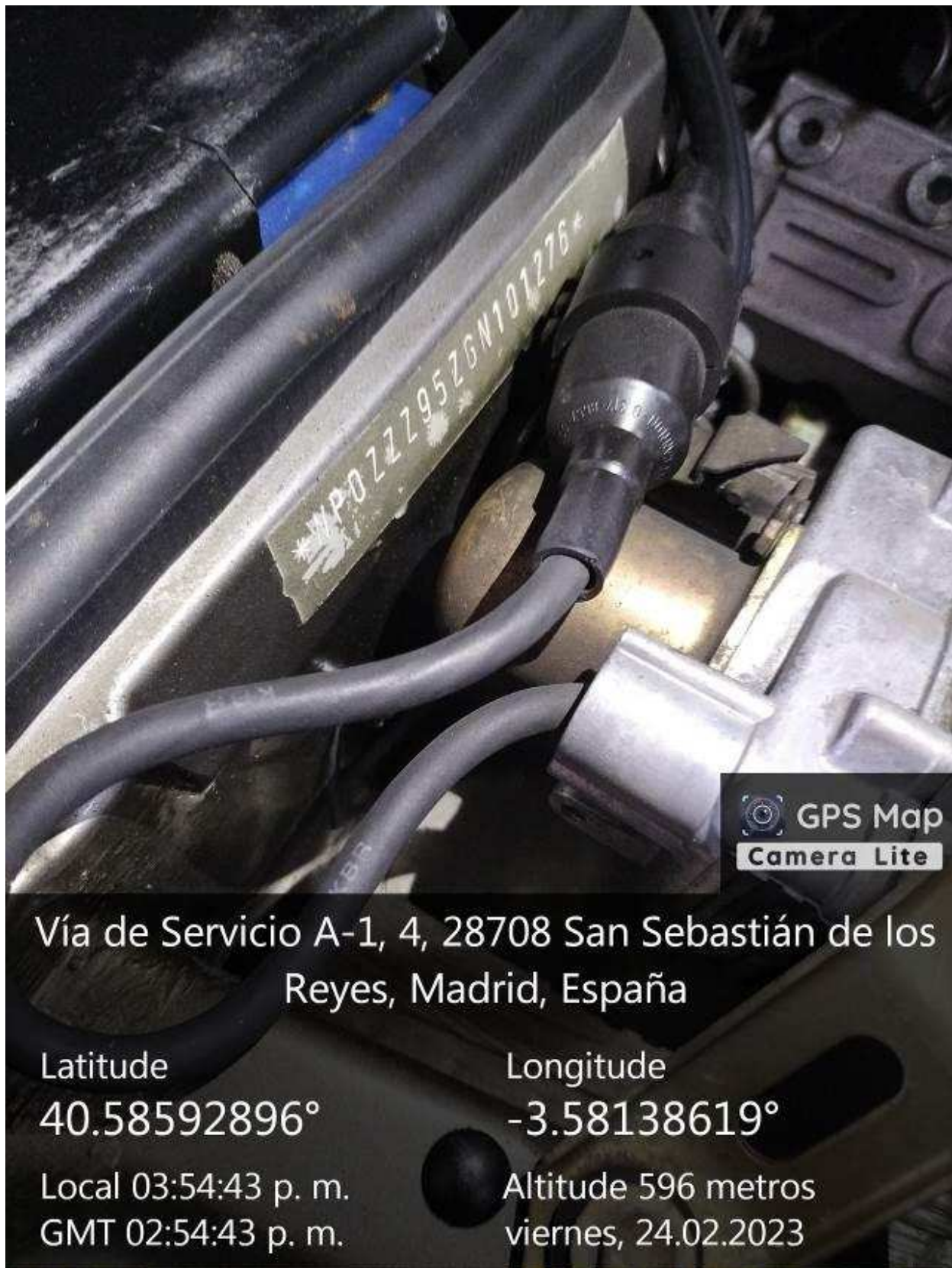
Latitude
40.58590348°

Longitude
-3.58138401°

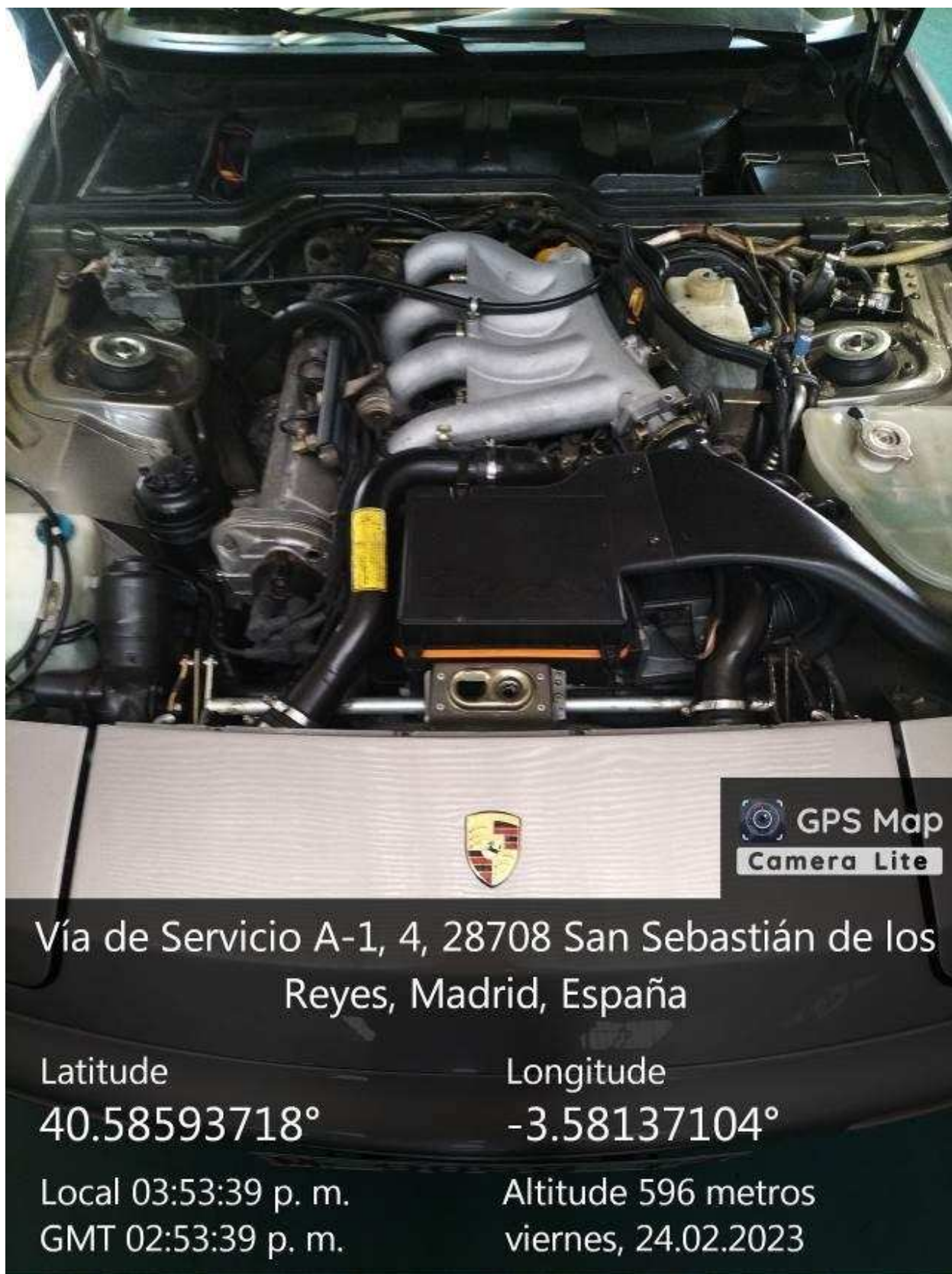
Local 03:54:57 p. m.
GMT 02:54:57 p. m.

Altitude 596 metros
viernes, 24.02.2023

DETALLE DE LA PLACA DEL FABRICANTE



NÚMERO DE BASTIDOR DEL VEHÍCULO



DETALLE DEL MOTOR

BLOQUE C. ANEXOS AL INFORME

- 1.- CERTIFICADO SOBRE ORIGINALIDAD Y AUTENTICIDAD DEL VEHÍCULO SEGÚN R.D. 1247/95 EMITIDA POR EL CLUB AUTOMOVILÍSTICO CLÁSICOS SIERRA NORTE.
- 2.- FICHA REDUCIDA DEL VEHÍCULO SEGÚN R.D. 750/2010 EMITIDA POR EL TÉCNICO COMPETENTE D. IVÁN RUBIO PUENTE, CON DECLARACIÓN RESPONSABLE.
- 3.- FOTOCOPIA DE LA TARJETA ITV.
- 4.- FOTOCOPIA DEL PERMISO DE CIRCULACIÓN.
- 5.- FOTOCOPIA DEL DNI DEL TITULAR DEL VEHÍCULO.
- 6.- COPIAS DE PUBLICACIONES TÉCNICAS SOBRE EL PRESENTE VEHÍCULO.
- 7.- AUTORIZACIÓN DEL PROPIETARIO DEL VEHÍCULO AL LABORATORIO INTECTRA PARA LA PRESENTACIÓN DE ESTE INFORME EN LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROMOCIÓN ECONÓMICA E INDUSTRIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID.



Club Automovilístico Clásicos Sierra Norte

DEPARTAMENTO
TÉCNICO
TEL: 619 70 48 78

El CLUB AUTOMOVILÍSTICO CLÁSICOS SIERRA NORTE, C.I.F. G85577476 y domicilio en c/Pico de Hierro parcela 190, 28729 Venturada, Madrid, y en representación D. Iván Rubio Puente, con D.N.I. 50728660-K en calidad de Presidente,

CERTIFICA:

Que el vehículo presentado a la inspección del club por:

Del que manifiesta ser el propietario del vehículo:

MARCA	PORSCHE	1ª MATRICULACION PAÍS DE ORIGEN	06/02/1986
TIPO/VARIANTE	E/951/85 / 944 Turbo	AÑO FABRICACION	1986
VERSIÓN	--	AÑO FINAL PRODUCCIÓN	1991
DEN. COMER	944 Turbo	MATRICULA ACTUAL	M9859TZ
Nº BASTIDOR	WP0ZZZ95ZGN101276	PROCEDENCIA	IMPORTACIÓN
MATRICULACIÓN ESPAÑA	07/11/1996	UNIDADES CONSTRUIDAS	25.245

Se encuentra conservado o restaurado de manera que constituye un fiel reflejo de lo que el fabricante comercializó, manteniendo todos los elementos, salvo fungibles, idénticos a los ensamblados por el mismo, y siendo el número de chasis correcto por su numeración y ubicación, a la vista de los datos cotejados con el archivo bibliográfico.

PROPONE:

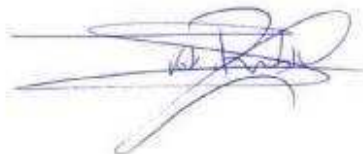
EXENCION	MOTIVO
--	--
LIMITACION	
Periodicidad I.T.V cada 2 años	Por tener más de 30 años

Dado que el vehículo cumple los requisitos contenidos en el capítulo 1, artículo 1 del apartado 1 y 3 del Reglamento de Vehículos Históricos aprobado por RD. 1247/95 de 14 de Julio (B.O.E. N.º 189 de 9 de Agosto de 1995) para su catalogación como VEHICULO HISTORICO al tener una antigüedad superior a 30 años.

Y para que así conste a los efectos de completar el informe por el Laboratorio para la tramitación de su Matricula Histórica se expide el presente certificado.

En Venturada, a 20 de febrero de 2023

CLUB AUTOMOVILISTICO
CLASICOS SIERRA NORTE
CIF - G85577476



Fdo.: Iván Rubio Puente

Club Automovilístico Clásicos Sierra Norte

DEPARTAMENTO
TÉCNICO
TEL 619 70 48 78

FICHA REDUCIDA DE VEHÍCULOS CATEGORÍA MI Y N1

Modelo según R.D. 750/2010

DATOS	INCOMPLETO/ COMPLETO / COMPLETADO
Marca	PORSCHE
Tipo / variante / versión	E/951/85 / 944 Turbo / --
Denominación comercial	944 Turbo
Categoría del vehículo	M1
Nombre y dirección del fabricante del vehículo de base	Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG D-70435 Stuttgart, Alemania
Nombre y dirección del fabricante de la última fase de fabricación del vehículo	N/A
Emplazamiento de la placa del fabricante	En pase de rueda delantero derecho
Parte fija VIN	WP0ZZZ95Z
Número de identificación del vehículo	WP0ZZZ95ZGN101276
Emplazamiento del número de identificación del vehículo	En compartimento motor
VEHÍCULO DE BASE:	
Número de homologación (incluida extensión)	N/A
Fecha	N/A
VEHÍCULO COMPLETO / COMPLETADO	
Número de homologación (incluida extensión)	B-0914
Fecha	24/09/1985
CONSTITUCIÓN GENERAL DEL VEHÍCULO	
Nº de ejes y ruedas	2 / 4
Ejes motrices (nº/ localización e interconexión)	1 / 2º, sin interconexión
MASAS Y DIMENSIONES (kg y mm)	
Distancia entre ejes	2400
Vía de cada eje 1º / 2º	1º: 1477 2º: 1451
Longitud	4230
Longitud máxima admisible del vehículo completado	N/A
Anchura	1735
Anchura máxima admisible del vehículo completado	N/A
Altura	1275
Voladizo trasero	970
Masa del vehículo en orden de marcha	1355
Masa mínima admisible del vehículo completado	N/A
Masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA)	1600
Masa máxima en carga técnicamente admisible en cada eje 1º/ 2º/ 3º...	730/920



VIN: WP0ZZZ95ZGN101276

CVH235

V4
1/4

Club Automovilístico Clásicos Sierra Norte

DEPARTAMENTO
TÉCNICO
Tf: 619 70 48 78

FICHA REDUCIDA DE VEHÍCULOS CATEGORÍA MI Y NI

Modelo según R.D. 750/2010

DATOS	INCOMPLETO/ COMPLETO / COMPLETADO
Masa máxima en carga admisible prevista para matriculación / circulación (MMA)	1600
Masa máxima en carga admisible prevista para matriculación / circulación en eje 1º/ 2º/ 3º.	730/920
Masa máxima en carga admisible prevista para matriculación / circulación del conjunto (MMTC)	N/A
Masa máxima en carga admisible prevista para matriculación / circulación del conjunto (MMAC)	N/A
MASA MÁX. REMOLCABLE TÉCNICAMENTE ADMISIBLE DEL VEHÍCULO DE MOTOR, EN CASO DE:	
Remolque con barra de tracción	N/A
Remolque de eje central	N/A
Masa máxima del remolque sin frenos	N/A
Carga vertical estática / masa máxima técnicamente admisible en el pto. de acoplamiento del vehículo motor	N/A
UNIDAD MOTRIZ	
Fabricante o Marca del motor	PORSCHE
Código del motor asignado por el fabricante	M44/51
Motor de Combustión Interna	
Principio de funcionamiento	Ciclo Otto, encendido por chispa
Número y disposición de los cilindros	4 en línea
Cilindrada (cm³)	2479
Tipo de combustible o fuente de energía	G (gasolina)
Potencia neta máxima (kW) a (min⁻¹)	162 a 5800
Motor Eléctrico puro (sí/no)	no
Potencia máxima por hora (kW/h)	N/A
Motor Híbrido (sí/no)	no
Tipo	N/A
TRANSMISIÓN	
Tipo (Mecánica / Hidráulica / Eléctrica / etc.)	Mecánica
Caja de cambios (tipo)	Manual
Nº de relaciones	5+R
SUSPENSIÓN	
Breve descripción del tipo de suspensión delantera y trasera	McPherson, muelles, amort. y estabilz. / barra de torsión, brazo inf. amort. y estabilz.
Neumáticos y ruedas (características principales)	E1: 205/55R16 82V, E2: 225/50R16 82V
DIRECCIÓN	
Dirección, tipo de asistencia	Cremallera-piñón, hidráulica

[Firma manuscrita]
CLUB AUTOMOVILISTICO
CLASICOS SIERRA NORTE
CIF: B85577478

VIN: WP0ZZZ95ZGN101276

CVH235

V4
2/4

Club Automovilístico Clásicos Sierra Norte

DEPARTAMENTO
TÉCNICO
Tf: 619 70 48 78

FICHA REDUCIDA DE VEHÍCULOS CATEGORÍA MI Y NI

Modelo según R.D. 750/2010

DATOS	INCOMPLETO/ COMPLETO / COMPLETADO	
FRENADO		
Breve descripción del dispositivo de frenado, ABS; sí/no	Servicio: doble circuito hidráulico asistido. Estacionamiento: mecánico a ruedas traseras. Socorro: independencia de circuitos. ABS: no.	
CARROCERÍA		
Tipo de carrocería (según Directiva o Reglamento de la Unión Europea vigente en la materia)	AD	
Dispositivos de visión indirecta distintos de los retrovisores	N/A	
Número y disposición de las puertas	2 laterales + portón trasero	
Nº de plazas de asiento (incluido el conductor)	4	
Marca de homologación CE del dispositivo de acoplamiento, en su caso	N/A	
Sistemas de Protección Delantera: sí/no Detalles pormenorizados de los dispositivos	no	
DISPOSITIVO DE ALUMBRAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN LUMINOSA		
Dispositivos obligatorios (número)	Luz de posición delantera/trasera	2/2
	Luz de cruce	2
	Luz de carretera	2
	Luz de galibo delantera	N/A
	Luz indicadora de dirección delantera	2
	Luz indicadora de dirección lateral	2
	Luz indicadora de dirección trasera	2
	Señal de emergencia	N/A
	Luz de marcha atrás	2
	Luz de freno	2
Dispositivos obligatorios (número)	Luz de placa de matrícula trasera	2
	Luz antiniebla trasera	1
	Luz de galibo trasera	N/A
	Catadióptrico trasero no triangular	2
	Luz de posición lateral	N/A
Dispositivos facultativos (número)	Luz angular	N/A
	Luz antiniebla delantera	2
Dispositivos facultativos (número)	Luz diurna	N/A
	VARIOS	
Velocidad máxima (km/h)	240	
Nivel de ruido parado: dB(A) a min ⁻¹	N/A a N/A	
Nivel de emisiones: Euro...	N/A	
Emisión de CO ₂ /ciclo mixto): g/km	N/A	
Potencia Fiscal (CVF)	15,15	
Observaciones		
	Fecha de 1ª matriculación	06/02/1986
	Color	Gris

VIN: WP0ZZZ95ZGN101276

CVH235

V4
3/4

Club Automovilístico Clásicos Sierra Norte

DEPARTAMENTO
TÉCNICO
Tf: 619 70 48 78

FICHA REDUCIDA DE VEHÍCULOS CATEGORÍA MI Y NI

Modelo según R.D. 750/2010

DATOS	INCOMPLETO/ COMPLETO / COMPLETADO
	Matricula ordinaria: M9859TZ.
Opciones incluidas en la homologación de tipo	Techo practicable.
Firma autorizada según el RFFR	N/A

s.rubio@itvproject.es
647 90 75 09



20/02/2023



Fdo.: Iván Rubio Puente
Ing. Agrónomo

VIN: WP0ZZZ95ZGN101276

CVH235


V4
4/4

DECLARACIÓN RESPONSABLE SOBRE HABILITACIÓN PROFESIONAL COMO TÉCNICO TITULADO COMPETENTE:	
IDENTIFICACIÓN DEL DECLARANTE	
NOMBRE: IVÁN DNI: 50728660-K TÍTULO: INGENIERO AGRONOMO	APELLIDOS: RUBIO PUENTE COLEGIO PROFESIONAL: N/A N.º COLEGIADO: N/A
DIRECCIONES A EFECTOS DE NOTIFICACIONES CALLE PICO HIERRO, Nº190, 6ºI, 28729 VENTURADA EMAIL: SRUBIO@ITVPROJECT.ES TELÉFONO: 647 90 75 09	


IDENTIFICACIÓN DEL TRABAJO PROFESIONAL REALIZADO
DESCRIPCIÓN: FICHA REDUCIDA SEGÚN FORMATO R.D.750/2010
BASTIDOR/MATRICULA DEL VEHÍCULO: WP0ZZZ95ZGN101276
REFERENCIA INTERNA: CVH235
FECHA DE FIRMA DEL DOCUMENTO: 20/02/2023


DECLARO BAJO MI RESPONSABILIDAD
<ul style="list-style-type: none">• POSEER LA TITULACIÓN INDICADA EN EL PRESENTE DOCUMENTO• REUNIR TODOS LOS REQUISITOS EXIGIDOS PARA SER CONSIDERADO TÉCNICO TITULADO COMPETENTE DE ACUERDO CON LAS ATRIBUCIONES PROFESIONALES DE MI TITULACIÓN• NO ESTAR INHABILITADO, NI ADMINISTRATIVA NI JUDICIALMENTE, PARA LA ELABORACIÓN, REDACCIÓN Y FIRMA DE DICHO TRABAJO IDENTIFICADO EN EL PRESENTE DOCUMENTO

En Madrid, a 20 de febrero de 2023



Fdo.: El declarante, Iván Rubio Puente

<p>COMUNIDAD DE MADRID CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y CONSUMO DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINAS</p>		<p>Nº SERIE: 4483959 MATRICULA: M-9859-TZ</p>	
<p>Número de identificación: WP0ZZZ952GN101276</p>		<p>Nº CERTIFICADO: 0501/2514</p>	
<p>Clasificación del vehículo: 1000 TURISMO SIN ESPECIFICAR</p>			
<p>Marca: PORSCHE Tipo: E/851/86 Variante: 944 TURBO Denominación comercial: 944 TURBO Tara (kg): 1280 MTMA/MMA (kg): 1600 MTMA/MMA 1ª E (kg): 730 MTMA/MMA 2ª E (kg): 920 MTMA/MMA 3ª E (kg): MTMA/MMA 4ª E (kg): MMR 5ª E (kg): 600/1200 Neumáticos: 4/11 Nº de asientos: CUATRO Volumen de cabina:</p>	<p>Clase: Altura total (mm): 1275 Anchura total (mm): 1735 Vía anterior/posterior (mm): 1477/1451 Longitud total (mm): 4230 Voladizo posterior (mm): 970 Distancia eje 1º/2º (mm): 2400 Distancia eje 2º/3º (mm): Distancia eje 3º/4º (mm): Distancia 5ª rueda (mm): Motor: Marca: PORSCHE Tipo: G/M44/51 Nº Cilindros/Cilindrada (cm³): 4/2479 Potencia total/real (CV/kW): 15/15/62</p>		
<p>El vehículo cuyas características se reseñan cumple en esta fecha la reglamentación vigente. Por el Organismo Inspector, 1996 20/04/2010  INTECTRA S.A. MADRID STACION 2821</p>			
<p>Fecha: 30/10/1996 Valedora por: Observaciones y reformas autorizadas: CHDM-B-0914 (1) NEUMÁTICOS DELANTEROS 12-105/55R16 TRASEROS 225/50R15 VEHICULO USADO PROCEDENTE DE LA U.N. EL FACSIMIL DEL N° DE PASAJERO HA SIDO TOMADO DIRECTAMENTE DEL VEHICULO DURANTE LA INSPECCION FECHA DE 1ª MATRIZ COLOCACION 96/02/1996; VEHICULO DOTADO DE TECHO SOLAR PRACTICABLE 20/04/2010 DOPLICADO POR EXTRAVID.</p>			



ESPAÑA

TARJETA

INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

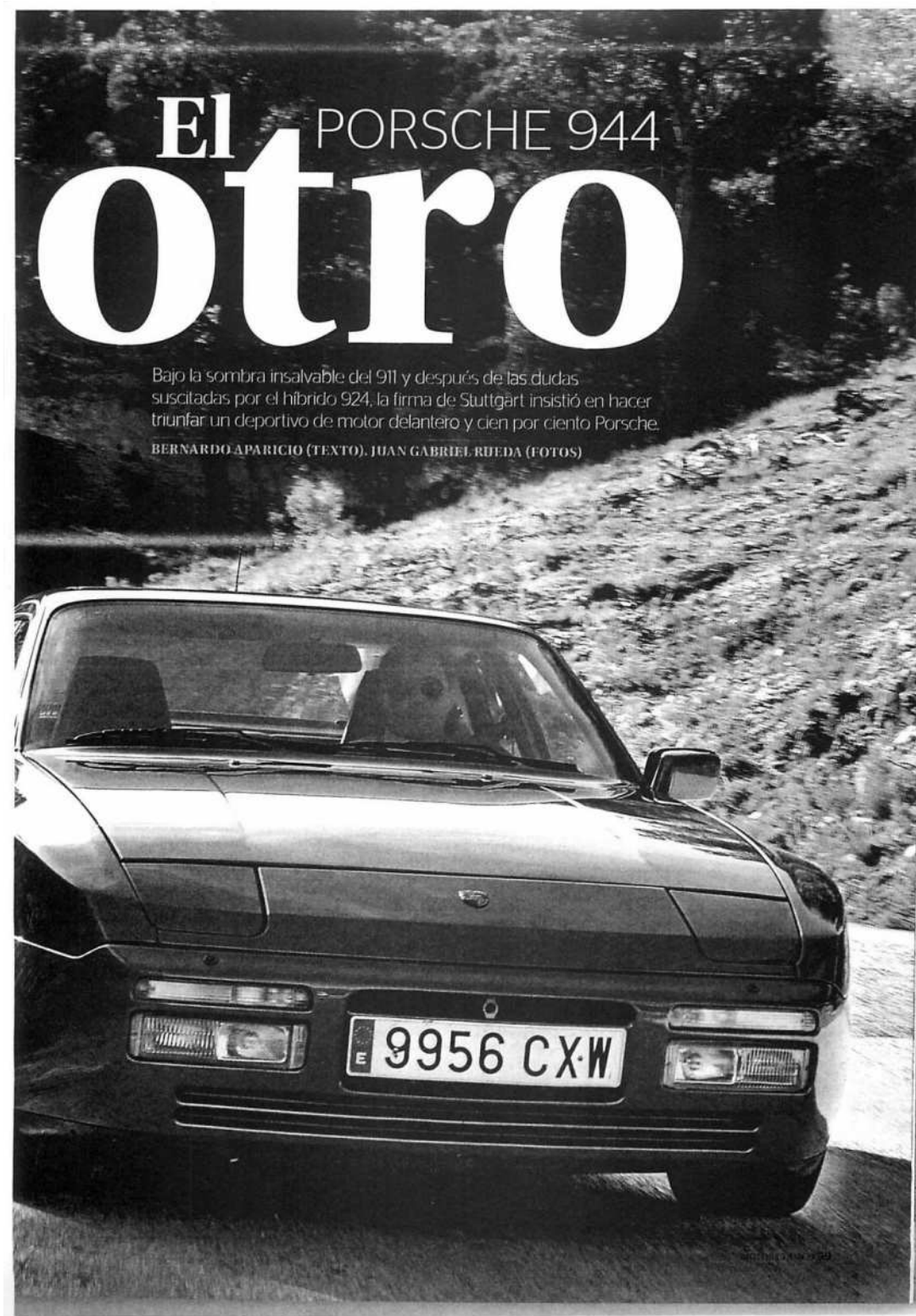
INSPECCIONES TÉCNICAS PERIÓDICAS		MATRÍCULA:	
Fecha de inspección: 10-05-2011	Fecha de inspección:	Fecha de inspección:	
Valedera hasta por:	Valedera hasta por:	Valedera hasta por:	
Nº informe inspección: (Sello)	Nº informe inspección: (Sello)	Nº informe inspección: (Sello)	
Firma:	Firma:	Firma:	
Fecha de inspección: 09-07-2011	Fecha de inspección:	Fecha de inspección:	
Valedera hasta por: 09-07-2013	Valedera hasta por:	Valedera hasta por:	
Nº informe inspección: (Sello)	Nº informe inspección: (Sello)	Nº informe inspección: (Sello)	
Firma:	Firma:	Firma:	
Fecha de inspección: Favorable	Fecha de inspección:	Fecha de inspección:	
Valedera hasta por: M9859TZ	Valedera hasta por:	Valedera hasta por:	
Nº informe inspección: 184043 Km	Nº informe inspección: (Sello)	Nº informe inspección: (Sello)	
Firma:	Firma:	Firma:	
Fecha de inspección: 28-05-2010	Fecha de inspección:	Fecha de inspección:	
Valedera hasta por: 28-05-2012	Valedera hasta por:	Valedera hasta por:	
Nº informe inspección: 27V - 2045	Nº informe inspección: (Sello)	Nº informe inspección: (Sello)	
Firma:	Firma:	Firma:	
Fecha de inspección: F. In.: 24/10/2022	Fecha de inspección:	Fecha de inspección:	
Valedera hasta por: Cad.: 24/10/2023	Valedera hasta por:	Valedera hasta por:	
Nº informe inspección: 5160	Nº informe inspección: (Sello)	Nº informe inspección: (Sello)	
Firma:	Firma:	Firma:	

A	M 9859TZ
B	06-02-1986
H	_____
I	07-11-1996
(I.1)	28-10-2022
(I.2)	MADRID
C.1.1	
C.1.2	
C.1.3	
C.4	c
D.1	PORSCHE
D.2	_____ / _____ / _____
D.3	944 TURBO
(D.4)	PART-SIN ESPECIFICAR

E	WP0ZZZ95ZGN101276
F.1	0
F.2	0
G	0
K	N/D
P.1	2479
P.2	_____
P.3	GASOLINA
Q	_____
S.1	4
S.2	_____

OBSERVACIONES:
Documento válido si acompaña ITV en vigor
Próxima ITV: 24-10-2023
Kilometraje a fecha 24-10-2022: 184043

M



SUBIR Y ARRANCAR * PORSCHE 944

Principios de octubre de 1989: a la puerta del instituto aparcó un Porsche 944 Turbo Cup, justo al lado del Renault 5 de mi profesor de lengua y del Ford Fiesta de mi madre. Evidentemente, eclipsó a los dos utilitarios y, a mí, me marcó para siempre. Aquel «Taubenblau», una de las escasas 376 unidades producidas en ese color, tal y como la unidad que aparece en estas páginas, nos dejó boquiabiertos a toda la chiquillería. En aquella época yo soñaba con una Yamaha TZR 80, que con el tiempo acabé comprando de segunda mano, a base de trabajar en verano. Para el 944 tardé más, y he llegado a tener dos: un 2,5 como el que probamos, sólo que de color Wine Red (burdeos), y la unidad Turbo Cup que veis en las fotografías. ¡Y menos mal que acabó en manos de mi amigo Juanma Megías, porque así lo sigo conduciendo de cuando en cuando...!

El 944 es mi referente a la hora de catalogar un coche deportivo, ya sea clásico o moderno. A su volante aprendí a pilotar -más allá de conducir-, y puedo asegurar con conocimiento de causa que, si echas los dientes con un coche tan equilibrado como éste, desarrollas un criterio y una sensibilidad muy especiales. Es un gran coche-escuela.

Cuando en 1972 Porsche empieza a desarrollar el proyecto de un coupé deportivo (código interno EA-425) para sustituir al Volkswagen-Porsche 914, desde Wolfsburg piden a los diseñadores de Zuffenhausen que el prototipo tuviera el máximo posible de piezas del grupo VAG con la idea de abaratar los costes de producción. El resultado fue que, a pesar del intento, VW acabó tirando por su cuenta y se basaría en la plataforma del Golf para construir el futuro Scirocco mientras Audi, también implicada, igualmente desestimó el proyecto por considerarlo caro.

Ante esa tesitura y con los estudios bastante avanzados, Porsche compró en 1975 los derechos de explotación del EA-425 por cuarenta millones de dólares, naciendo a partir de él, con algunas modificaciones, el modelo 924, que paradójicamente sería producido en la fábrica de Audi-NSU en Neckarsulm, pero bajo estándares de calidad de Porsche.

Aquel coupé 2+2 tuvo éxito, pues era económico, fiable y estaba bien hecho. Pero desde el principio adolecía de potencia (125 CV), y con un motor Audi y muchas piezas Volkswagen, no tardó mucho tiempo en ser objeto de críticas por parte de los porschistas más puristas, que aceptaban a regañadientes su disposición mecánica (motor delantero) y tipología (cuatro cilindros refrigerado por agua), pero, por encima de todo, no digerían bien sus contenidas prestaciones.

Porsche se vio obligada entonces a introducir cambios y mejorar este capítulo fundamental. Así pues, tres años después de su lanzamiento, en 1978 introducían la sobrealimentación en el cuatro cilindros de dos litros del Audi 100, elevando la potencia a 170 CV. Todavía hubo una tercera versión más radical: el 924 Carrera GT de 1980. Homologado como Grupo 4, tenía una carrocería ensanchada, tomas de

EL 944 NACIÓ CON EL OBJETIVO DE SER RECONOCIDO COMO UN VERDADERO PORSCHE



60 MOTORCLÁSICO / MARZO 2013



SUBIR Y ARRANCAR * PORSCHE 944

Tremenda evolución.
Pocos modelos han
tenido versiones tan
diferentes como el 944.
El rápido 2.5 de 163 CV
(derecha) se transformó
en auténtico carreras-
ciente en la versión
Turbo Cup (izquierda) de
250 CV.

aire en el capó y, sobre todo, un motor vitaminado -turbo, intercooler y mayor compresión- que rendía 210 CV de partida, porque hubo variantes especiales que llegaban a los 375 CV.

Esta versión 924 GT sí causó admiración entre los aficionados, tanto por su agresivo aspecto como por su rendimiento. Así que en Porsche se les encendió rápidamente la luz: «Tomamos la base del 924 GT, desarrollamos un motor propio y tendremos así un modelo que todos reconocerán y apreciarán como un verdadero Porsche». Ahora bien, ¿qué motor? Un V8 no cabía y un seis en línea tampoco. Pues ya está: medio motor del V8 del 928, inclinado 30 grados. Claro que la cosa no fue tan sencilla. A esa mitad de motor del 928 ya no la equilibraban los otros cuatro cilindros que faltaban, de tal forma que recurrieron a un par de ejes contrarrotantes (patente Mitsubishi) que se encargarían de minimizar las vibraciones.

Así llegamos al 944 de 1981: 2,5 litros, 163 CV, pasos de rueda y vías ensanchados como el 924 GT y acabados, despiece y aerodinámica diferentes. Éste sí era considerado ya por todos —puristas incluidos, aunque los más fanáticos siguieran soñando con un «aircooled» trasero— un verdadero Porsche. Las prestaciones le ponían en primera

línea de salida, pues un vehículo que aceleraba de 0 a 100 km/h en 8,3 segundos y podía alardear de una velocidad punta de 222 km/h era ya una máquina seria. En España, por contextualizarlo, aún no teníamos ni autovías siquiera donde poder explotar tamaño potencial.

Pero más allá de las cifras, lo más importante estaba en el bastidor. Como los 924 y 928 mantenía la disposición Transaxle y el eficaz tren trasero y frenos ventilados del 924 Carrera GT. Más ligero que el coupé V8, esta combinación otorgaba al 944 un equilibrio nunca antes visto en un «Stuttgarter hengst» (caballo de Stuttgart). En cifras, tenía un reparto de peso del 50,3 por ciento en el eje delantero y un 49,7 en el trasero.

Obviamente, el esquema constituía de por sí una excelente base, complementado además por unas suspensiones acordes para sacar el máximo rendimiento. En el tren delantero se recurrió a un simple pero práctico MacPherson con amortiguador, muelle, trapezio inferior y barra estabilizadora; y en el posterior, a un evolucionado dibujo de paralelogramos deformables, barras de torsión transversales, estabilizadora y amortiguadores. Lógico, por tanto, el incuestionable comportamiento de que hacía gala, muy por encima de la mayoría de su competencia directa. Léase Alfa Romeo GTV6 y Alpine A310, por ejemplo.

Con todo y con eso, la puesta a punto se fue afinando año tras año de tal manera que el original de 1982 y el Turbo de 1989 parecen coches distintos, tanto por tacto como por comportamiento y prestaciones. Es sorprendente la evolución del 944. De hecho, tendría que esforzarme mucho para acordarme de un modelo en el que en una sola generación, la versión inicial y la final se diferenciaban tanto.

EL TURBO CUP RUEDA FUERTE, VIRA PLANO Y ES EXTREMADAMENTE ESTABLE

SUBIR Y ARRANCAR * PORSCHE 944

La primera vez que vi un 944 2,5, recuerdo que me llamó mucho la atención su línea, con ese capó bajo, larguísimo, y esa trasera levantada y rematada con un alerón. Se asemejaba mucho a los coches que dibujábamos de críos en el colegio mientras desconectábamos de lo que nos decía el maestro. También los pasos de rueda ensanchados refuerzan su deportividad. Su porte musculoso desprende virilidad y prestaciones. Porque elegante, lo que se dice elegante, no es, pero llamativo, un rato. Los faros escamoteables fortalecen ese aspecto agresivo y perfilado, aunque cuando están levantados empeoran la aerodinámica e incluso desentonan con el carácter del coche.

Ya dentro, advertimos una posición de conducción poco habitual, con las piernas muy estiradas, sentados casi en el suelo y con un volante excesivamente bajo. Cuesta apearse de él, porque mide 1,27 m de altura y el asiento está a poco más de una cuarta del asfalto. Inicialmente, la postura parece rara, casi de monoplaça, pero una vez que te acomodas, te sientes imbuido de su personalidad, con el volante y el selector de cambio a mano y los pedales bastante al fondo, con lo que los bajitos tendrán dificultad en encontrar la posición adecuada. Y puestos a ponerle pegats, otros que lo llevarán mal serán los ocupantes de las plazas traseras, pensadas más bien para niños. Al final, sirven para colocar el equipaje que no quepa en el escaso maletero trasero, debajo del gran portón-luneta.

En marcha tiene un tacto muy peculiar, algo tosco, pero preciso. El cuatro cilindros suena bien, tirando a ronco conforme sube de vueltas. Sin embargo, es muy elástico y lineal en su funcionamiento. La aguja del tacómetro se mueve con alegría. Sientes que está creado para rodar fuerte, vira muy plano y es extremadamente estable. En este sentido, se desenvuelve bien tanto en carretera secundaria como en autopista. Aunque en las primeras saca a relucir enseguida una de sus grandes deficiencias: la desmultiplicación y la dureza de una dirección sin asistencia. Parece estar pensada para que un alemán fuera cómodamente de Berlín a Munich por una «autobahn» a cruceros cercanos

POCO TIENE QUE ENVIDIAR EL TURBO CUP AL «NUEVEONCE»

a 180 km/h. Y en cambio, poco o nada debieron pensar los técnicos de Zuffenhausen en las reviradas carreteras de montaña o comarcas españolas... lógico.

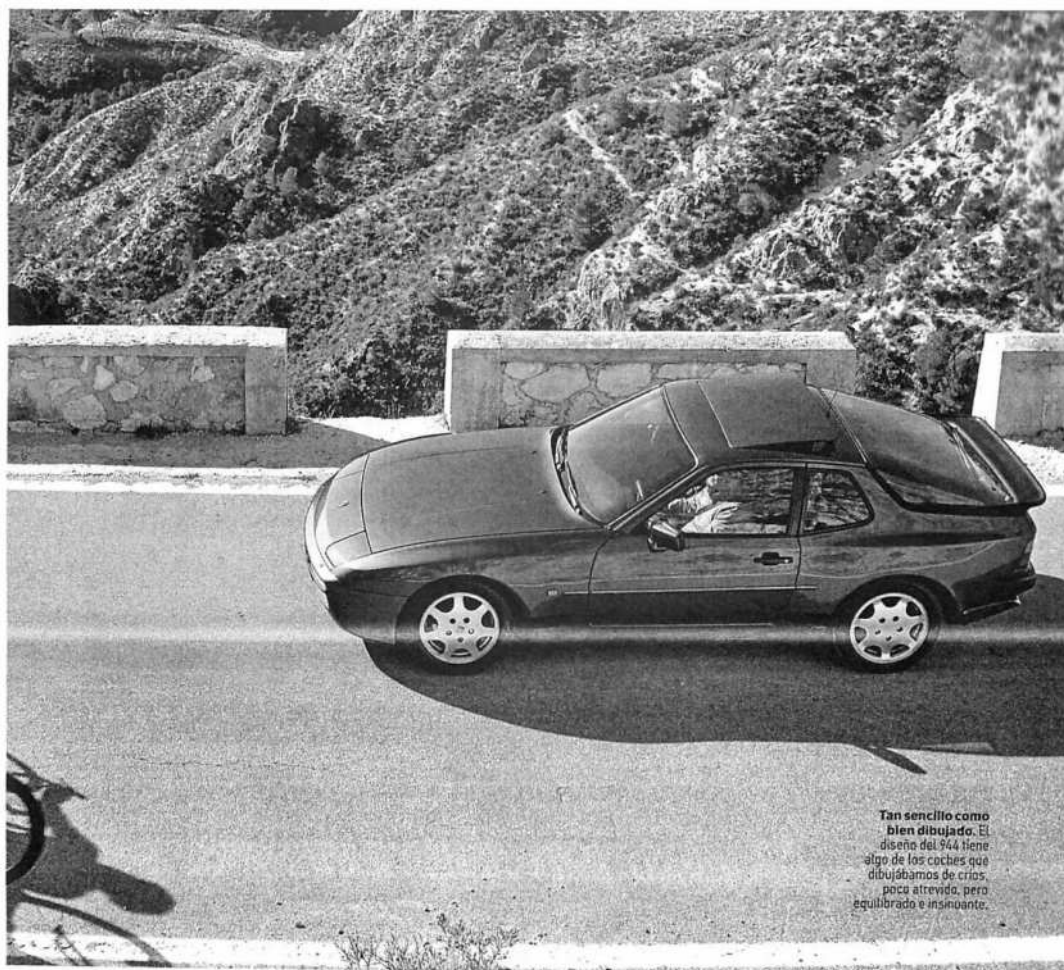
El coche tiende a subvirar y hay que tirar con fuerza del volante a fin de que no se desvíe de la trazada indicada. Además, es muy exigente a la hora de dar gas en marchas cortas, porque en curvas cerradas, en condiciones de baja adherencia y con su diferencial abierto, es conveniente estar seguro del estado y la calidad de los neumáticos para que no te pierda el respeto. En cambio, a velocidades altas y en curvas de mayor radio, puedes acelerar sin miedo. Corre y tiene el aplomo del deportivo que representa.

En el caso del «otro», del 944 Turbo Cup, hay que diferenciar las 292 unidades «carreras-cliente» destinadas a la Copa Porsche y las 1.635 comerciales, que en realidad eran como los 944 Turbo y Turbo S -según país y año- dotadas de un equipamiento específico de serie. Los 1.137 ejemplares de 1988 serían en color Silver Rose (champagne con destellos rosáceos) y las de 1989 se dividieron en: 376 Taubenblau (gris celeste) y 122 en diferentes colores, principalmente negros y rojos.

El equipamiento incluía el motor M44/52, con más de treinta cambios frente al M44/51 del 944 Turbo (220 CV).



Pies de plomo: El equilibrado bancher y asole generoso catados los hacen tremendamente eficaces.



Tan sencillo como
bien dibujado. El
diseño del 944 tiene
algo de los coches que
dibujábamos de niños,
poco atrevido, pero
equilibrado e insinuante.

COETÁNEOS



Porsche 911 3,2 (1983-1989)

13.300-48.400 €

Su principal rival estaba en casa (217/231 CV) y costaba algo menos. A favor del 911 estaba su estética tradicional, el inconfundible motor bóxer, su particular conducción "todo atrás" y su carácter de icono dentro y fuera de Porsche.



Ferrari 328 GTBi (1985-1989)

20.000-54.000 €

Ligeramente más caro que el Turbo Cup, el alma de este berlineta era un motor V8 central de 270 CV y altas prestaciones. El diseño de Pininfarina marcó una época, pero tenía peores acabados y era menos versátil que el Porsche.



Chevrolet Corvette C4 (1984-1996)

4.100-17.000 €

Por un precio algo inferior al Porsche, ofrecía un V8 de 5.700 cc (230-250 CV) y un estilo inconfundible. Mantenía un eje rígido trasero y aun así su comportamiento era más burgués, adaptado a los gustos americanos.



Nissan 300 ZX Turbo (1983-1989)

2.000-8.000 €

Su V6 3.0 doble turbo japonés rendía 300 CV, acompañados de un comportamiento muy estable y siendo más cómodo y silencioso en carretera. Además, costaba casi un 30% menos. En USA fue un serio rival del 944 turbo.

MOTOR CLÁSICO 65

SUBIR Y ARRANCAR * PORSCHE 944



1981 Presentación en el Salón de Frankfurt del 944 2.5 (163 CV). Comercialmente está a caballo entre el 924 y el 911 SC. El motor de cuatro cilindros es -grosso modo- la mitad del V8 del 928. 1985 Porsche lanza la potente versión Turbo (951) de 220 CV y con el chasis más afinado. Aunque con un turbo de geometría fija, se mostrará realmente rápido siempre cuando se mantenga por encima de las 3.000 rpm.



1987 El 944 S (190 CV) recibe una culata de cuatro válvulas por cilindro, pero sin distribución variable. Hay que llevarlo alto de vueltas. Es menos elástico que el 2.5. 1988 El 944 Turbo S (250 CV) se convierte en el alto de gama y hoy es un valor claramente al alza. Adolece del mismo problema del 951 de 220 CV: falta de bajos motor. A partir de 1989, se denominará simplemente 944 Turbo.



1989 La cilindrada sube a 2,7 litros y la potencia a 165 CV, pero como pesa ligeramente más, apenas hay diferencias en prestaciones con respecto al 2.5. Ve la luz el S2 de tres litros (211 CV). No llega al nivel de los Turbo pero a cambio ofrece un mayor equilibrio, buenos bajos y facilidad de conducción.



Lujoso y completo. Al interior del 944 se le nota la calidad Porsche con piel, plásticos y ergonomía muy cuidados.



Imagen
Infundible. Suena a típica, pero esta trasera tan poderosa del Turbo Cup será cuanto vea quien se cruce en su camino yendo rápido.

entre otros: diferentes turbo, gestión de inyección y lubricación. Todo ello subía la potencia a 250 CV. En la parte del bastidor, también habían sido revisados los brazos de la dirección -ahora de aluminio- y la suspensión -amortiguadores regulables Koni y estabilizadores más anchas-, y montaba llantas más ligeras y anchas -16 pulgadas-, neumáticos de alto rendimiento, ABS, los frenos de discos ventilados del 928 S4, transmisión refrigerada por un radiador de aceite, autoblocante mecánico al 40 por ciento y una carrocería ligeramente rebajada en altura.

Esta unidad probada dispone además de techo targa desmontable y de accionamiento eléctrico, alarma, cierre centralizado, dirección asistida, aire acondicionado, salpicadero y techo forrado en piel, asientos de cuero eléctricos y calefactables, espejos y elevalunas eléctricos, etcétera, etcétera.

En tan solo siete años, los técnicos de Zuffenhausen dieron al 944 un vuelco espectacular, tanto que una versión Turbo S de 250 CV consiguió ser en el circuito de Willow Spring (Santa Barbara, California) dos segundos más rápido que el hasta entonces inalcanzable 911 Turbo. Derek Bell fue el artífice de la marca. Ello da una idea de la evolución y el equilibrio del 944 Turbo Cup. Es un coche mucho más ágil, estable, potente y rápido que aquel 944 atmosférico originario. Casi me atrevería a decir que son como la noche y el día. Gracias al autoblocante, tracciona mejor y muestra un comportamiento más predecible y seguro.

Refrendado por sus 250 CV, una velocidad máxima de 260 km/h y una aceleración 0-100 km/h en 5,7 segundos, ya no estamos ante un simple coupé rápido, sino ante un super-

deportivo de carreras. De hecho, había un anuncio de televisión en USA que planteaba claramente su dieta: «¿Cómo alimentar un Porsche 944 Turbo? Para almorzar, prefiere ferraris, aunque demuestra no tener reparos devorando corvettes...». Un anuncio agresivo pero muy indicativo de la calidad y las cualidades del Porsche.

Como conclusión, no está de más advertir la significación que supuso el 944 en las arcas de la marca. Ciertamente es que ninguno de los "otros", o sea, los Porsche de motor delantero, lograron ensombrecer al sempiterno "nueveonce". Pero sobre todo el 944 permitió a la marca de Stuttgart sortear la crisis de los 80. Acabo de preguntar a mi amigo Juanma, entusiasta acérrimo antaño del «todo atrás»: «¿Cuál prefieres, el 911 SC o el 944 Turbo Cup?». «Los dos. Bueno... según el día, pero quizá el 951», me responde. Éste, me temo, no me vuelve a vender el 944 Turbo. [\[11\]](#)

EPÍLOGO

La gama 944 nació con una base moderna y avanzada en su día. Además de ser el eslabón entre el 924 y el 928, su evolución fue constante y muy acertada, siempre en aras de incrementar sus prestaciones. Las versiones atmosféricas permiten rodar a ritmos alegres por carretera, mientras que el Turbo Cup es ya un auténtico "carrerasciente" ideal para un circuito. Ninguno logró desbancar del Olimpo al sempiterno 911, pero «los otros» enseñaron el camino a Porsche hacia nuevos planteamientos. Y de paso, la salvaron de la crisis...



D/Dña. _____
con DNI: _____, propietario del vehículo
Marca: PORSCHE, Modelo: 944 Turbo,
número de bastidor: WP0ZZZ95ZGN101276.

Hago constar que he sido informado de la posibilidad de presentar personalmente la solicitud de catalogación de vehículo histórico según R.D. 1247/1995 en la Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Comunidad de Madrid, derecho al cual renuncio, autorizando a Inspección Técnica del Transporte S.A. a realizar dicha gestión.

En su caso, autorizo a Inspección Técnica del Transporte S.A. a facilitar mis datos personales para la tramitación de la documentación necesaria según R.D. 1247/1995 al Club:
CLUB AUTOMOVILÍSTICO CLÁSICOS SIERRA NORTE

Madrid, a 24/02/2023.

De conformidad con lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999 de Protección de Datos de carácter personal INSPECCIÓN TÉCNICA DEL TRANSPORTE S.A. domiciliado en Paseo de la Habana 15, 1ª derecha, 28036 Madrid, le informa que los datos que nos ha proporcionado forman parte de un fichero de carácter personal, responsabilidad de dicha entidad, con la finalidad de gestionar las comunicaciones que pudiera mantener con el personal de la misma.

En el supuesto de que desee ejercitar los derechos que le asisten de acceso, rectificación, cancelación y oposición dirija una comunicación por escrito a INSPECCIÓN TÉCNICA DEL TRANSPORTE S.A. a la dirección arriba indicada anteriormente Incluyendo copia de su Documento Nacional de Identidad o documento identificativo equivalente.

Ctra. A-1. km. 23,500 (salida Algete) • 28709 San Sebastián de los Reyes (Madrid)
Tels.: 91 652 71 66 - 91 652 71 77 • FAX 91 652 78 54 • E-mail: itvssr@itvgo.es

Inscrita en el R.M. de Madrid Hoja 33297 Folio 115 Tomo 6341. gnl S 962 Ser 34 del I de Ser, Inscrip 1ª.- CIF: A-20769222