

Un Porsche 356 único, repleto de detalles especiales

01/08/2025 Cuando Henk Spin compró un 356 A Coupé para restaurarlo, no sospechaba que se trataba de un clásico exclusivo que salió de fábrica con una dotación muy especial. Diez años después, este vehículo de 1958 vuelve a brillar con su color blanco Porcelana y sus numerosos elementos opcionales fuera de lo común.

Las pocas personas que se han atrevido a salir en este desapacible día gris en la costa neerlandesa del mar del Norte reciben su recompensa. El viento azota y las temperaturas caen en picado. En realidad, no es buen momento para dar un paseo, pero de repente se oye el sonido característico de un Porsche 356 A Coupé. Entonces, el clásico de color blanco Porcelana pasa por el mercado de Korenmarkt en Hoorn, una pequeña localidad al norte de Ámsterdam, y hace una parada en uno de los muchos canales, que no tienen nada que envidiar a los de la famosa capital. En cuanto Henk Spin apaga el motor, los primeros paseantes ya echan la mano a sus teléfonos. Un 356 no se ve todos los días, y mucho menos en ese estado. Aún así, nadie puede adivinar que se trata de una unidad realmente única.

Un curioso hallazgo

Spin, de 65 años y directivo jubilado de la industria aeronáutica, disfruta sacando de vez en cuando su coche del garaje para experimentar la conducción más purista. El 356 es un auténtico testigo rodante de su tiempo, una pieza única con una dotación especial, que proviene de una época en la que Porsche aún no tenía un departamento oficial específico de personalización. El neerlandés ha invertido más de 3.000 horas de trabajo a lo largo de una década en restaurarlo. Lo cierto es que, en principio, tenía otros planes. “Me compré el coche porque quería restaurar un 356 clásico de los años cincuenta”, explica. “Sin embargo, cuando empecé a trabajar en él, me di cuenta de que había muchas cosas que no cuadraban”.

Ansioso por llegar al fondo del asunto, Spin viajó en 2008 a Stuttgart para consultar el archivo de Porsche y, con la ayuda de los expertos, encontró una pista decisiva. “En los documentos originales del fabricante de carrocerías Reutter, que era el responsable en aquel momento de esa parte del vehículo, había algo taquigrafiado que nadie conseguía descifrar”. Por suerte, la cuñada de Spin había aprendido taquigrafía en la escuela y dio con la clave: “Reinhard Schmidt, Hannover”. Los expertos de Stuttgart le explicaron rápidamente a Spin que eso significaba que el 356 era uno de los ocho “coches Schmidt”, todos ellos piezas únicas creadas por Porsche en los años cincuenta y sesenta a petición de Reinhard Schmidt, con una lista de peticiones especiales que supera cualquier límite imaginable. La visita al archivo supuso el comienzo de una aventura que fascinaría a Spin durante años.

¿Quién era Reinhard Schmidt?

Pero, ¿quién era Reinhard Schmidt? ¿Por qué ese nombre causaba por sí solo tanto revuelo en los documentos oficiales de los vehículos? Schmidt trabajó en la década de 1950 para el proveedor de componentes de automóviles ATE. Sin embargo, también se consideraba ingeniero experimental y, por interés más o menos personal, se dedicaba a probar vehículos, piezas de motor y nuevos diseños, algunos de ellos propios. Gracias a su trabajo en ATE, mantuvo buenas relaciones con Volkswagen y Porsche y, según él mismo afirmaba, poseía más de veinte Volkswagen Escarabajo, ocho modelos Porsche y diversas patentes en el sector automovilístico. A petición suya, se produjeron de fábrica ocho vehículos Porsche adelantados a su tiempo, coches deportivos con numerosos extras fuera de lo común que parecen casi irreales. Uno de ellos fue el 356 A Coupé que Henk Spin conduce ahora por el dique hacia su garaje.

Los documentos oficiales así lo atestiguan: se hace entrega del coche con el número de chasis 102324 a Reinhard Schmidt el 1 de febrero de 1958 mediante venta directa en fábrica. Entonces, como ahora, en la parte trasera había un motor de 75 CV del 356 1600 Super que permitía alcanzar una velocidad punta de 170 km/h. Ese mismo año, en el número 32 de *Christophorus* apareció un artículo sobre uno de los muchos extras, en cuyo texto se podía leer: “Hace poco, un cliente vino a la fábrica y se instaló un teléfono en su Porsche para hacer llamadas a sus contactos comerciales durante los viajes (...)”. Añade que eso también es posible en Alemania, si bien implica un desemboloso de no menos de 5.000 marcos

alemanes. “El servicio de correos asigna una onda propia, ya que este teléfono funciona de forma inalámbrica”, se lee más adelante. “Sí, uno tiene derecho a poseer su propia ‘onda telefónica’, incluso como particular. En los diversos instrumentos especiales del salpicadero se puede ver que el coche está equipado con muchos accesorios (...)”. Por divertido que pueda sonar este texto casi 70 años después, lo cierto es que relata cosas sorprendentes: solo por el sistema telefónico, Schmidt estaba dispuesto a pagar un sobrecoste equivalente a casi la mitad del precio del coche nuevo. Y ese era solo uno –el más caro– de los muchos extras que pedía.

Pura pasión por Porsche

Henk Spin aparca el 356 en su taller a las afueras de la ciudad. Junto a él, delante de la puerta, hay un Macan de 2018 y un Cayman S de 2006, ambos en blanco, mientras el próximo proyecto de restauración espera su turno subido a una plataforma: un 911 T de 1972. En casa también tiene un 911 Carrera S Cabriolet (991). Esta colección delata su gran pasión por la marca. Spin ha pintado incluso sus herramientas de color rojo Porsche clásico, y en un muro hay colgadas fotografías de sus participaciones en rallyes. Arriba, en el primer piso, una pared sostiene un sinfín de carteles históricos de carreras y otra exhibe unas cien tarjetas con autógrafos de pilotos. Hay un claro predominio de Porsche, y aquí está inmortalizado incluso el antiguo piloto y Redactor Jefe de *Christophorus* , Richard von Frankenberg. La oficina está presidida por dos estanterías llenas de libros de automóviles, varios objetos de culto de Porsche y una colección casi completa de *Christophorus* en la que solo faltan tres números. Pero no hay tiempo para admirar todo eso, puesto que el protagonista espera abajo.

El papel fundamental de Porsche Classic

“Cuando descargaron en mi puerta el coche que había comprado a un restaurador del estado de Arizona, tenía peor aspecto de lo que yo me temía”, relata Spin. “Solo en la carrocería tuve que renovarlo casi todo, y también necesité la ayuda de expertos para el resto de los componentes”. Chasis, motor, electrónica, tapicería... Hubo que encontrar un especialista para cada una de las piezas. Porsche Classic proporcionó muchas de ellas, como el frontal nuevo. “Tuve que aprender a ser paciente. Tardé casi cuatro años en reunir todo lo necesario. Entonces, empecé a encajar el rompecabezas”.

Y, poco a poco, el 356 recobró su estado original según se describe en el certificado de entrega de la fábrica de carrocerías Reutter & Co de Stuttgart a Porsche en enero de 1958: pintado en el color especial blanco Porcelana, con paneles de las puertas y salpicadero en cuero sintético, veteado, y de color rojo Acella; con asientos tapizados en cuero napa de color blanco, molduras de las ventanas en rojo y botones en beige claro; y con otras particularidades como alfombrillas, interruptor de intermitentes y volante en beige, así como sistemas eléctricos y antenas específicos. Para la producción en Reutter se destinaron unas cinco semanas más de lo habitual en un vehículo de serie.

El “coche Schmidt” es un puzle muy especial, por lo que Spin, además de adquirir piezas de automóvil clásicas, tuvo que realizar toda una labor de detective. El neerlandés señala dos archivadores repletos de

fotos históricas, artículos, historiales de correo electrónico y copias de documentos originales. “Gracias a la ayuda de los expertos y a toda la información recabada, con los años he podido acercarme al estado original del vehículo”, afirma. Hoy en día se pueden admirar de nuevo todos los extras y los instrumentos personalizados. Las características más visibles son, además de los colores especiales de la carrocería y el interior, el sistema telefónico Lorenz con antena de 50 centímetros, la radio Blaupunkt Köln nº S 914.551 y la matrícula roja, réplica de la original, que identifica al coche como vehículo de pruebas. “Hace falta mucha paciencia para encontrar exactamente el teléfono o la radio adecuados”, explica Spin. “No hay que olvidar que se fabricaron hace casi 70 años”.

Pero las peticiones especiales de Reinhard Schmidt iban más allá. La lista incluye los siguientes elementos: iluminación del motor y del maletero; luces de emergencia con un interruptor a la izquierda del velocímetro; velocímetro del 356 Carrera; cuentarrevoluciones del 356 1600 Super; reloj Junghans que también se instaló en 1959 en el coche de rallye 356 A 1600 GS Carrera GT; caja de herramientas debajo del asiento reclinable del acompañante; interruptores de palanca para todas las funciones; luz portátil para rallyes; mando de intermitentes a la derecha del volante; altavoz en el revestimiento de la puerta; luces de marcha atrás y una bomba eléctrica para el líquido de los limpiaparabrisas en lugar del pedal típico de la época. Además, en dos placas amarillas –en la parte delantera y trasera– se puede leer la inscripción “Versuchswagen 145” (Coche de pruebas 145). Todo como hace casi 70 años, todo reconstruido por Henk Spin.

“Años más tarde, Porsche incorporó a la producción en serie mucho de lo que se ve en el coche”, explica. “En cierto modo, los ‘coches Schmidt’ eran del futuro”. Cuando lo dice, a Henk Spin se le dibuja una sonrisa. Saber que este vehículo es realmente único en el mundo es, sin duda, algo muy especial. Sobre todo, cuando uno le ha dedicado diez años a su restauración y ha conseguido devolverle la vida a un trocito de historia con la habilidad necesaria, toda la pasión… y un poco de suerte. “Puede que haya gente que considere todo esto como un capricho injustificable desde el punto de vista económico”, concluye *Christophorus* en su artículo de 1958, “pero el placer de la perfección técnica es una forma nada desdeñable de experimentar la felicidad personal”.

Información

Artículo publicado en el número 415 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Texto: Matthias Kriegel
Fotos: Mirko Westerbrink

Copyright: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. No se debe reproducir total o parcialmente sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

Image Sublines

Path: Un Porsche 356 único/fotos/img_1.jpg
Title: 356 A Coupé, luz para rallyes, 2025, Porsche AG
Subline: La luz portátil para rallyes era uno de los elementos específicos de este 356 A.

Path: Un Porsche 356 único/fotos/img_2.jpg
Title: 356 A Coupé, 2025, Porsche AG
Subline: Parada obligatoria: fotografiar el coche junto a un molino de viento en los Países Bajos es algo a lo que no se puede renunciar.

Path: Un Porsche 356 único/fotos/img_3.jpg
Title: Ejemplares de la revista Christophorus, 2025, Porsche AG
Subline: Números históricos de Christophorus: abajo a la derecha, un artículo sobre el 356 de Reinhard Schmidt, que ahora pertenece a Henk Spin.

Path: Un Porsche 356 único/fotos/img_4.jpg
Title: Henk Spin, 2025, Porsche AG
Subline: Restaurador y coleccionista: Henk Spin en su oficina, con una colección casi completa de Christophorus en las estanterías.

Path: Un Porsche 356 único/fotos/img_5.jpg
Title: 356 A Coupé, interior, 2025, Porsche AG
Subline: El coche de sus sueños: paneles de las puertas en rojo Acella, asientos de cuero napa de color blanco, alfombrillas en beige... Reinhard Schmidt lo ideó todo él mismo. Casi 50 años después, Henk Spin comenzó a restaurarlo todo para devolverle su antiguo esplendor.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/deporte-estilo-de-vida/2025/porsche-356-a-coupe-henk-spin-restauracion-christophorus-40189.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/5d7a49eb-eda2-483d-9736-c500425b88cc.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/es.html