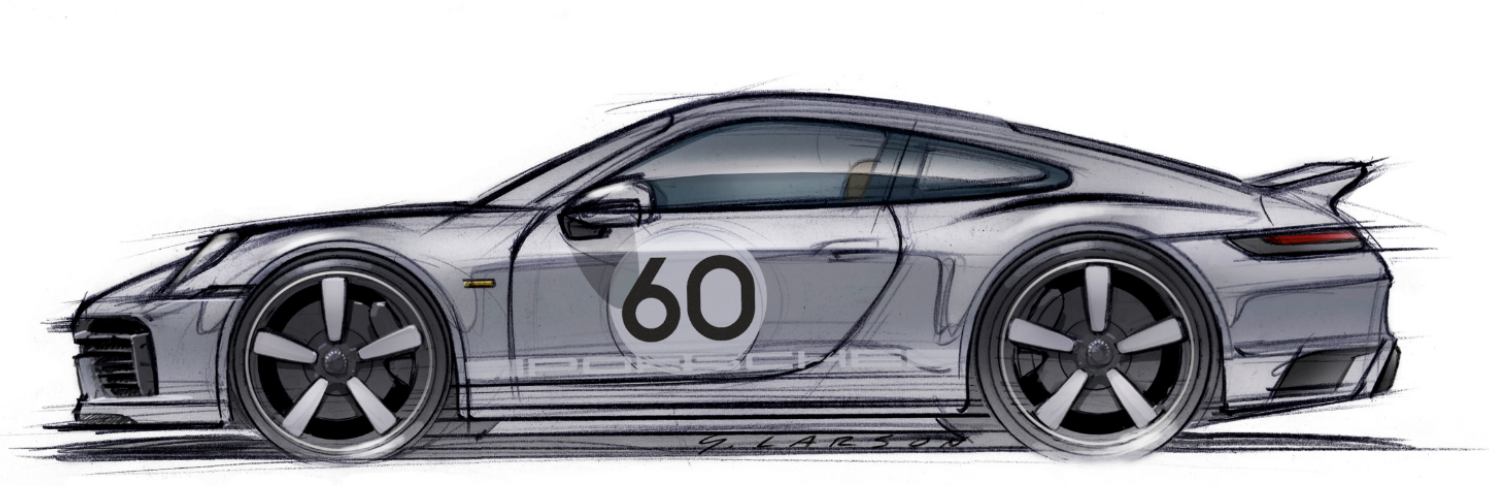


Entrevista a los creadores del 911 Sport Classic

03/05/2022 Una conversación con Grant Larson, Daniela Miloševic y Chris Holzinger, los diseñadores del 911 Sport Classic, así como con Boris Apenbrink, quien dirigió el proyecto de la primera generación del 911 Sport Classic y actualmente es Director de Vehículos de Porsche Exclusive Manufaktur.

¿Cómo surgió el Sport Classic?

Apenbrink: "Bueno, en primer lugar es importante mencionar que todo esto no fue realmente intencionado. En 2009, con el Sport Classic revivimos proyectos de vehículos complejos en Porsche Exclusive Manufaktur, que entonces todavía se llamaba Porsche Exclusive. Entonces pensamos que era algo que queríamos hacer más a menudo en el futuro. En realidad, todo el mundo estaba convencido. Hasta ese momento, siempre había sido así con todos los modelos Exclusive: cada uno era una pieza única, esa era la estrategia. Las siguientes veces se nos ocurrian nuevos temas. Pero los clientes seguían preguntando: "¿Cuándo van a volver a hacer un Sport Classic?".

Larson: Aunque solo fueron construidos 250 ejemplares del primer Sport Classic, hoy en día sigue

teniendo una presencia increíble y permanece en la mente de un gran número de personas, no solo en Instagram o Facebook, sino también en las reuniones de Porsche y otros eventos".

Apenbrink: "Sí, es el tipo de vehículo del que siempre se dice que hace girar la cabeza".

El nombre 'Sport Classic', ¿de dónde viene? ¿Hay una historia detrás o no podemos compartirla?

Apenbrink: "En realidad era un nombre de un trabajo. Por aquel entonces, habíamos elaborado tres conceptos para la primera serie limitada, uno de los cuales era 'Classic Coupé'. El texto exacto era "un coupé clásico con las referencias de diseño más importantes de la historia de Porsche". Cuando decíamos "clásico", nos referíamos a una forma pura del deportivo de Porsche. Pero adoptar ese nombre para el modelo habría sido demasiado fácil, así que buscamos en la historia de los nombres de los vehículos Porsche. Nos quedamos con SC, que entonces era la abreviatura de Super Carrera, porque encajaba perfectamente con las características del vehículo. Cuanto más corto sea el nombre en el capó trasero, mejor. Y así soñamos con utilizar el 911 SC. Sin embargo, al final los derechos de denominación 'SC' ya estaban comprometidos y nuestro vehículo no era realmente un sucesor del 911 Porsche SC. Así que seguimos buscando y pasamos de Super Carrera a Sport Classic. Un auto deportivo clásico, con cambio manual, tracción trasera, un motor de mayores prestaciones y un equipamiento típico de Gran Turismo: un Sport Classic de verdad".

A la hora de decidirse por un nuevo Sport Classic, ¿hubo alguna dificultad o algún obstáculo en particular que hubiera que superar? ¿O simplemente todo el mundo estaba entusiasmado y se puso en marcha?

Larson: "No lo llamaría una dificultad, pero el mayor reto fue sin duda las aletas traseras. Queríamos las anchas aunque sin las tomas de aire, pero no había elementos para fabricarlas, así que tuvimos que hacer algunos retoques con una herramienta experimental. ¿Se nos permite decir eso?".

Apenbrink: (riendo) "Sí, podemos decir eso. Como acaba de mencionar Grant, realmente queríamos esa forma escultural, esa carrocería ancha con bonitas curvas. Pero no podíamos gastar millones en costes de desarrollo. Y fue entonces cuando tuvimos la idea de desarrollar y utilizar las herramientas de preproducción para la producción real, es decir, hacer una herramienta de edición limitada. Fue un enfoque inusual que hizo posible lo imposible. Ninguno de estos autos puede ser producido fácilmente. Hay mucho que hacer antes de que aparezcan en los salones del automóvil y debemos convencer a muchos responsables. Los vehículos de edición limitada siempre polarizan la opinión de alguna manera. Además, a menudo no se explican por sí mismos. Eso es precisamente lo que los hace tan atractivos. Se necesita mucha pasión y persuasión para llevarlos desde la fase de concepto hasta las de decisión y desarrollo y, en última instancia, hasta el objetivo final. Se necesita un equipo pequeño y comprometido que crea en el proyecto, luche por él y no se deje disuadir".

Y sin embargo, aquí está ahora, el nuevo 911 Sport Classic, con 'Cola de ¨Pato' y todo. ¿Hay otros elementos que tengan su propia historia de desarrollo o es la parte trasera la más distintiva?

Larson: "Además de la 'Cola de Pato', también hemos incluido el diseño de las llantas Fuchs (Fuchsfelge®). En el pasado siempre ha habido diferentes interpretaciones de ellas, pero con el Sport Classic nos hemos acercado más que nunca al original. Las hendiduras en el techo también son inusuales. Impidieron que el original de 2009 se vendiera en Estados Unidos en su momento".

Apenbrink: "Oh sí, hablemos del techo. Eso no estaba disponible en Porsche antes del primer Sport Classic".

Larson: "No pusimos el 997 Sport Classic en el mercado en los Estados Unidos, esa fue la razón del reducido número de 250 unidades de entonces. Porque un techo con hendiduras habría requerido la realización de pruebas específicas. La ley lo exige en Estados Unidos. Esto era simplemente demasiado caro para el pequeño número de unidades y el nivel de rentabilidad deseado. Por eso el 997 Sport Classic es también uno de los autos de colección más codiciados en Estados Unidos".

Apenbrink: "Ahora hay algunas personas que han conseguido importar un 997 Sport Classic y que los presentan con orgullo en los distintos salones del automóvil y Concursos de Elegancia. Pero la doble burbuja del nuevo 911 Sport Classic está ahora regularmente disponible en los Estados Unidos por primera vez: es un paso de gigante".

Miloševic: "Y otro gran avance: tanto el primer Sport Classic como el nuevo tienen un diseño de rayas a juego con las dobles burbujas, muy sutil, en dos tonos. El 997 tenía un color gris relativamente claro con rayas más oscuras. Ahora es lo contrario: el color exterior es más oscuro y moderno, mientras que las rayas son un poco más claras. Pero –y esto es lo importante– ya no están pegadas como la última vez, sino pintadas. Es un gran salto con respecto a su predecesor. Al pasar los dedos por encima de las dos franjas, se nota enseguida la hermosa y suave superficie. Se ha producido mediante un proceso mucho más complejo y es muy elegante".

En el interior también hay algunas características especiales, como el paquete Paldao. ¿Hay algo más que lo puramente visual?

Holzinger: "De 1964 a 1967 ofrecimos chapa de caoba en color natural mate para la cubierta del tablero y el aro del volante en los modelos Porsche. Ese era el modelo histórico. Queríamos materiales naturales. Además del cuero, la madera también se utiliza en los interiores de los vehículos como producto natural de alta calidad y renovable. Los componentes del interior son realizados con la elaboración de materiales de alta calidad".

Apenbrink: "En aquel entonces, construimos el 911 número un millón como un guiño al 'auto de empresa' de Ferry Porsche, de color verde irlandés en el exterior, con un patrón de Pepita en los asientos y madera clásica en el interior. Los clientes todavía lo asocian con los primeros modelos del 911. Muy raramente elegimos madera para los 911 modernos, y mucho más a menudo para los modelos de cuatro puertas como el Macan, ya que los clientes los asocian mucho más con los vehículos de otros fabricantes. Es normal en esos modelos, pero raro para el 911. Por primera vez, el Paldao tiene –al menos en mi opinión– una cierta frescura para nuestros clientes. Cuando miran el interior, dicen: 'Bien,

ahora por primera vez voy a considerar seriamente la posibilidad de encargar un 911 con un interior de madera'".

Holzinger: "Eso también se debe a que es una moldura de poro abierto. El diseño de poro abierto le da al conjunto un aspecto contemporáneo con un toque natural que lo hace moderno. Al mismo tiempo, también es un homenaje a la década de 1960".

Hablando de homenajes, la siguiente palabra clave es Pepita. Esto también se mantuvo por razones históricas, ¿no es así?

Holzinger: "Sí, eso viene directamente de la historia de Porsche. Los guarnecidos Pepita se ofrecían originalmente como opción en las fases finales del 356. Pero solo muy ocasionalmente, bajo pedido. Fue mencionado oficialmente por primera vez en 1965 en el catálogo de equipamiento del 911 original".

Apenbrink: "Pepita sigue siendo uno de los patrones más solicitados hoy en día cuando los clientes piden opciones especiales que no figuran en el catálogo normal. Esto se debe a que mucha gente asocia el tejido con Porsche".

Al igual que en el Targa, el cuentarrevoluciones se basa en el utilizado en el 356. ¿Cuál es el significado de esas semejanzas y del color verde?

Larson: "Los números eran verdes en el 356 y el 911 hasta 1967. Después cambiamos el color. La tecnología era sencilla en aquella época. Los instrumentos tenían un hueco entre el anillo cromado o el cristal y la esfera. Por supuesto, los instrumentos se iluminaban desde el exterior a través de este hueco. Las manecillas se trataban con fósforo verde, como los juguetes que brillan en la oscuridad".

Apenbrink: "O como el segundero de los relojes clásicos".

Holzinger: "La tecnología de la época simplemente no era lo suficientemente avanzada como para proporcionar iluminación de fondo desde su propia fuente de luz, por lo que el fósforo fue utilizado para el brillo posterior".

Apenbrink: "Recuerdo estar sentado en un Porsche histórico y pensar: 'Apenas se ven las agujas'. Pero claro, si el fósforo se ha perdido, entonces ya no brilla nada".

Larson: "Incluso en los modelos más nuevos, estos elementos verdes pueden encontrarse a menudo en sus instrumentos. Se ha convertido en un elemento clásico, aunque el fósforo no lo utilizamos desde hace mucho tiempo, por supuesto".

Apenbrink: "También es un buen ejemplo de cómo la innovación técnica y la tradición se fusionan de forma natural".

Video

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2022/vehiculos/PLA-es-porsche-911-sport-classic-entrevista-grant-larson-daniela-milosevic-chris-holzinger-boris-apenbrink-28213.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/6493e736-4945-44c9-be7c-05c06062ece9.zip

External Links
https://media.porsche.com/mediakit/911-sport-classic
https://www.porsche.com/mexico/accessoriesandservice/exclusive-manufaktur/

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart