

Un garaje con dos Porsche de cuatro cilindros

Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.

31/08/2023 El Porsche 356 C está de aniversario. En 2023 cumple 60 años y, para celebrarlo, nos hemos acercado hasta un garaje de Bielefeld, Alemania, donde se conserva un magnífico ejemplar. No está solo, le acompaña otro Porsche con motor bóxer de cuatro cilindros, un 912 de la misma época.

¿Debía parecerse el segundo modelo Porsche a su predecesor? Era una de las preguntas clave cuando mentes brillantes como Erwin Komenda, diseñador de la marca, se planteaban el estilo de un Porsche a mediados de siglo, justo antes de la era espacial. Los ingenieros eran conscientes de que un motor de seis cilindros con un anticuado árbol de levas central no resultaba apropiado, sin embargo, fue necesario un poco más de tiempo para alejarse de diseños que, aunque con genes del 901, seguían pareciendo toscos.

Fue la idea de fabricar un 2+2 puro, con dos asientos abatibles en la parte trasera, lo que mostró el

camino a seguir. Esto permitió al equipo diseñar un techo con caída descendente en línea recta, algo que terminaría por convertirse en un éxito en todo el mundo.

Al final, después de muchas variantes, nació el Porsche 901, todo un icono del mundo del automóvil. Dele a un niño una hoja de papel y pídale que dibuje un coche deportivo: con total seguridad, el resultado se parecerá mucho a este modelo. El 901, poco después del inicio de su comercialización, pasaría a denominarse 911 debido a asuntos legales. Este nuevo vehículo parecía estar llamado al éxito, pero hubo un gran problema con su llegada. El aumento de precio frente a su antecesor fue muy acusado. Si el Porsche 356 1600 SC Coupé costaba 16.450 marcos alemanes, el 901 elevó la cifra en 5.450 marcos, hasta llegar a los 21.900. Era como si se hubiera perdido un eslabón en la cadena que conectaba dos épocas. Además, los auténticos amantes de Porsche preferían el motor de cuatro cilindros al de seis.

Peter Ellinghorst y su amor por el motor bóxer de cuatro cilindros

Fue entonces cuando apareció en escena el Porsche 912, que presentaba el diseño y la tecnología del nuevo modelo de la marca, pero estaba equipado con el apreciado motor de cuatro cilindros de su predecesor. Todo ello por 16.250 marcos alemanes en 1965. Era el puente necesario para aquel momento de transición.

Y aquí comienza la historia de Peter Ellinghorst y su relación de amor con dos Porsche similares pero diferentes. “Como un jet sobre ruedas”, se puede leer en el álbum de fotos que arranca con el nacimiento de Peter y termina con una foto del padre, el hijo y el 356. Ese fue el día en que presentó el coche a su familia. “Mis padres sabían cuánto había trabajado para hacer realidad mi sueño de tener un Porsche 356”, dice Peter. “Finalmente, me hice con un 356 C que necesitaba restauración, el 22 de mayo de 1991”.

Aquel joven de 20 años es ahora un CEO experimentado que se encuentra en la flor de la vida. El 356 fue su coche de bodas y es un miembro más de la familia. La historia fácilmente podría terminar aquí, pero a veces surge el deseo de más. Durante mucho tiempo, Peter había querido tener otro compañero de juegos junto a su querido 356, uno que pudiera hacer el mismo trabajo que su primer Porsche y que a la vez fuera capaz de afrontar los grandes kilometrajes de un rallye o unas vacaciones.

Un Porsche 912 que decoraba un jardín

Con esta idea en mente comenzó una búsqueda que lo llevó a los Países Bajos, donde un Porsche 911 que había encontrado en un prometedor anuncio de internet terminó siendo en realidad un montón de óxido con ruedas. Sin embargo, allí, entre los muebles del jardín, como un elemento decorativo más, se encontraba un coche accidentado que resultó ser un Porsche 912. Tenía daños severos en la parte delantera derecha y también acumulaba bastante óxido. Pero estaba en buenas condiciones mecánicas y portaba una de las codiciadas matrículas negras de California, dado que era un modelo de importación.

“El coche estuvo implicado en un accidente hace mucho tiempo en Estados Unidos. No obstante, demostró estar bien fabricado, pues de lo contrario no hubiera sobrevivido todo este tiempo”, supuso Peter Ellinghorst no exento de razón.

Dejando a un lado los trabajos de reparación, el Porsche 912 resultaba interesante por el buen estado de los cromados, las puertas o el revestimiento del techo. También conservaba el equipamiento, el motor y la caja de cambios originales. El chasis se pudo alinear sin problema y la carrocería no estaba torcida. Así que aquel 912 era la base perfecta para una restauración.

Una vez terminado el proceso, el coche fue trasladado a su hogar en Alemania, donde Peter pudo comparar con fascinación el 912 con el 356 C. “Es sorprendente la cantidad de elementos que tienen en común”, señala. El sistema de frenos, las llantas (que Peter reemplazó por unas Fuchs de primera generación de 14 pulgadas), los espejos retrovisores exteriores e interiores, el motor y muchas piezas menores eran idénticos en los dos coches. Así surgió la idea de pintar los dos coches del mismo color.

Un color inusual

En el caso del 356, Peter se había decidido a principios de los años 90 por un color característico de Jaguar, el denominado Satin Silver, presente en muchos clásicos de la marca inglesa. “Es un poco más oscuro que el color plata de Porsche de aquella época e incluso tiene un tono ligeramente verde”, explica. “Si hubiera elegido una pintura original, no le habría hecho justicia al cromo”. Peter se encargó del desmontaje y montaje del 912 con su amigo Peter Neitzel en el granero de este último. “Peter es un auténtico profesional y yo apenas estoy en mi segundo año de formación”, dice Peter 1 de Peter 2.

Neitzel sonríe y se siente halagado por estas palabras. Respecto al 912, a pesar de que los trabajos de carrocería, pintura, tapizado, motor y transmisión se llevaron a cabo en talleres especializados, cabe resaltar que los dos amigos remataron la obra con una precisión impresionante.

Aparcados uno al lado del otro, es evidente que a estos dos modelos de Porsche los separa una generación. Pero tienen muchos puntos en común y se fabricaron con solo dos años de diferencia (1964 y 1966).

¿Y qué sensaciones transmiten al conducirlos? Peter Ellinghorst inclina la cabeza de un lado a otro: “Es un poco difícil de decir. Treinta años después de su restauración, el 356 ya no está nuevo. Por este motivo, el 912 engaña un poco. En todo caso, el 912 tiene mejor chasis y dirección. Es, evidentemente, más vivaz, gracias a su potencia y a la más moderna caja de cambios de cinco velocidades. Sin embargo, hay menos separación entre los dos coches de lo que podrías creer. Los asientos, la postura al volante, ese sonido evocador… Ambos son Porsche, sin lugar a dudas, y se pueden conducir todos los días”. A Peter le gustaría restaurar pronto el 356 con Peter. Y con mayor precisión que en la década de 1990. En ese momento sabría hasta qué punto están estrechamente relacionados los dos coches de cuatro cilindros. ¡Sin duda, sería un gran experimento!

Datos técnicos: Porsche 356 C Coupé

Motor	Cuatro cilindros, bóxer, refrigerado por aire
Cilindrada	1.582 cc
Compresión	8.5:1
Alimentación	Dos carburadores de doble cuerpo Zenith 32 NDIX
Potencia máxima	75 CV (55 kW) a 5.200 rpm
Par máximo	123 Nm a 4.800 rpm
Caja de cambios	Manual, 4 velocidades
Peso en vacío	935 kg (DIN)
Aceleración 0–100 km/h	14 s
Velocidad máxima	175 km/h
Periodo de fabricación	De 1963 a 1965
Unidades producidas	16.668

Datos técnicos: Porsche 912 (1600)

Motor	Cuatro cilindros, bóxer, refrigerado por aire
Cilindrada	1.582 cc
Compresión	9.3:1
Alimentación	Dos carburadores de doble cuerpo Weber 40 IDF (en lugar de Solex 40 PJJ)
Potencia máxima	90 CV (66 kW) a 5.800 rpm
Par máximo	122 Nm a 3.500 rpm
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades
Peso en vacío	995 kg (DIN)
Aceleración 0–100 km/h	13,5 s
Velocidad máxima	183 km/h
Periodo de fabricación	De 1965 a 1969
Unidades producidas	30.745

Información

Artículo publicado en el número 28 de la revista Porsche Klassik.

Texto: Thorsten Elbrigmann
Fotos: Thorsten Doerk

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.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2023/es-porsche-klassik-912-356-un-garaje-con-dos-porsche-de-cuatro-cilindros-33597.html