Restauración de un Porsche 944 S2

21/07/2020 La versión S2 es, técnicamente, la más emocionante de la familia Porsche 944. Porsche Klassik restauró cuidadosamente una de las últimas unidades fabricadas.

Aunque todavía es un modelo asequible, el Porsche 944 empieza a despegar en el mercado de los autos clásicos. Sus precios están subiendo porque algo va cambiando en la percepción de los compradores. Todos los modelos *transaxle* , los geniales deportivos con gran luna trasera de cristal de las series 924, 944, 968 y 928, dotados de un lago capó y faros escamoteables, capturan el espíritu del tiempo como ningún otro. Son elegantes, casi exóticos, e incluso se podría decir que generan mayor sorpresa que el mismísimo 911, cuya presencia en las carreteras es más habitual.

Entre las distintas versiones que componen la gama 944, la denominada S2 es especial por varios motivos. El primero de ellos es su escasez. Entre 1988 y 1991 fueron fabricados menos de 9400 unidades con carrocería Coupé y 7000 Cabriolet. Los últimos modelos con airbags frontales, como es el caso del que aquí mostramos, son particularmente difíciles de encontrar. Otro motivo que lo hace interesante es el hecho de que su motor de 3.0 litros y 211 CV hizo historia al convertirse en el propulsor de cuatro cilindros de mayor cilindrada montado en un auto de fabricación en serie. Aparte de la cilindrada y la potencia, lo definía su generoso par máximo de 280 Nm a 4100 rpm. Esta mecánica

atmosférica ofrece mejor rendimiento incluso que el motor turbo de 2.5 litros, ya que este último necesita girar a un cierto régimen para superar el retraso en la respuesta del sistema de sobrealimentación.

En tercer lugar, el rango de precios es más que interesante. Lo dejan claro algunas unidades en estado excepcional que están entre 35 000 y 52.000 dólares. También existen modelos en condiciones no tan óptimas, que resultan una buena alternativa para trabajar en ellos haciendo restauraciones parciales. Y eso es exactamente lo que Porsche Klassik ha hecho con el 944 S2 de 1991 de este reportaje. Su precio de compra: 21 000 dólares.

Que sea de 1991 no es casual. Fue el último año de fabricación de esta versión. Un requisito fundamental para su adquisición era que debía tener airbags, porque la seguridad también es importante en los autos clásicos y da la casualidad de que el 944 S2 comparte el volante con airbag (de serie desde febrero de 1991) con los 964, 928 S4 (opcional), 928 GTS y 968 (también opcional en el CS). Probablemente, a muchos les dará igual, pero este volante más pesado le otorga al 944 S2 un tacto de dirección diferente, quizá más firme y sólido, que los delgados volantes de cuatro radios que venían de la superada era de los 924 y 911 G. El sistema de aire acondicionado y el techo tipo Targa también eran elementos esenciales.

Cualquiera que haya conducido un Porsche de cuatro cilindros *transaxle* sin aire acondicionado sabe que en verano se convierte en un auténtico invernadero. El techo Targa mejora las cosas, ya que se puede quitar y, por lo tanto, permite que entre aire fresco al interior cuando se viaja por carreteras secundarias hasta bien entrado el otoño. Otras características que debía tener el auto elegido eran una vida bien documentada, no demasiados propietarios anteriores y un historial libre de accidentes. El kilometraje, en cambio, pasaba a un segundo plano en este 944 S2. A diferencia de los 911 de la época, muchos 944 se utilizaron para conducir largas distancias como autos deportivos de gente de negocios. Pero esto no debía ser un problema, ya que los motores suelen tener una vida útil muy larga. Finalmente, el elegido fue un vehículo en color Azul Cobalto metalizado, matriculado en Stuttgart en enero de 1991. Este era el tono de pintura que también se utilizó con éxito para la publicidad y las fotografías de prensa del 944 S2 en su momento.

Durante sus tres primeros años de existencia, este Porsche hizo el papel de auto de empresa, con la matrícula 'S - KV 6230'. Después, continuó su andadura en la región alemana del Ruhr, donde sus nuevos propietarios lo matricularon nuevamente. La tercera etapa antes de ser adquirido por la división de clásicos de Porsche duró 10 años, periodo durante el cual estuvo en manos de su último dueño en la región oriental de Frisia, en Holanda. Durante esta década, el deportivo llevó una vida sosegada y apenas recorrió 10 000 kilómetros. Algo que también fue determinante a la hora de decidir comprar esta unidad y no otra fue el hecho de que no tenía cuero en el interior, sino que presentaba el 'tejido multicolor' de los ahora escasos asientos de tela.

Otras opciones que incorporaba este 944 S2 eran la suspensión regulable en altura (M 030, como en el 944 Turbo) y el equipo de audio 'Symphony' de Blaupunkt, con amplificador y ecualizador integrados, al que se sumaba un teléfono Bosch conectado al sistema de sonido. Este último estaba ubicado en el

maletero con la unidad operativa situada junto a la consola central. Un consejo útil: es preferible dedicar algo más de tiempo del habitual cuando se busca un auto usado para así poder dar con una unidad dotada de un equipamiento especial.

Varias facturas recientes dejaban constancia de que el propietario anterior había llevado a cabo un mantenimiento razonable (correa de distribución incluida). Lo único que estaba defectuoso en el momento de la compra era el aire acondicionado que, después de tres décadas, había dicho basta. Con todo, este 944 S2 se planteaba como la base de un emocionante proyecto que culminaría con un automóvil clásico devuelto a su condición original. Lo primero que recibió el Porsche fue un juego de neumáticos Continental (750 dólares), un cambio de aceite y la revisión oficial Porsche de 33 puntos de control en el Porsche Center Oldenburg, para así obtener la Porsche Classic Card. Las verificaciones mostraron que la mecánica del vehículo estaba en óptimas condiciones, dejando a un lado el mencionado sistema de aire acondicionado.

Sin embargo, los defectos visuales del 944 S2 eran muy evidentes. Décadas de viajes en autopistas alemanas habían dejado su huella en la pintura de la carrocería. Las llantas de aleación originales 'Design 90' no se habían repintado bien. En el interior, la tela de los asientos delanteros estaba desgastada, el cuero presente en el volante y en el pomo del cambio no tenía buen aspecto y la bandeja del maletero estaba descolorida por efecto continuado del sol. Vistos todos los defectos tocaba poner manos a la obra. Es aquí donde empezó el placer de la restauración y la sustitución de las piezas antiguas: como un Lego para mayores, por decirlo de alguna manera. Si la base técnica está en buenas condiciones, vale la pena cada dólar invertido en un 944 S2.

La primera pieza nueva original de Porsche que recibió el 944 S2 fue el pomo de cuero (280 dólares). Después encontramos tela para los asientos en werk924.com (675 dólares para todas los asientos). La antigua tienda de tapizados Mönnich, en Oldenburg, reemplazó la espuma en los asientos delanteros y los cubrió con la nueva 'tela multicolor' ('Classic Grey'). Debido a que el volante ya no existe como recambio, los especialistas decidieron tapizarlo con cuero nuevo. En total, el costo de todas estas operaciones fue de 3550 dólares.

Una vez reparado el habitáculo, era momento de pintar el exterior. Pero antes hubo que eliminar desperfectos, desmontar secciones, puertas y tapas. Esto fue realizado por técnicos cualificados en el concesionario Hansa de Rastede, al norte de Alemania. Este minucioso trabajo fue realizado durante días con 'tarifas especiales', con un costo de 1550 dólares. La pintura original 'Azul Cobalto' metalizado fue aplicada por el taller de pintura Jens Karsch en Rastede (3000 dólares). El proceso fue documentado gráficamente, lo que permite demostrar que la nueva capa de pintura se aplicó por razones puramente visuales y que el trabajo se realizó con minuciosidad. La cooperación con especialistas locales es siempre una buena apuesta y una base importante para garantizar la máxima calidad y el mínimo costo en la factura final. Prácticamente cualquier usuario de automóvil tiene un taller cercano de confianza. Todo lo que necesita es preguntar qué se puede hacer por un precio fijo. A menudo, la pasión compartida por los vehículos clásicos es suficiente para mantener los gastos en unos máximos razonables.

Como parte del trabajo de ensamblaje después de pintar, fueron reemplazadas todas las molduras de caucho de la carrocería. Un especialista local, Ammerländer Polier Service(APS), quitó la pintura de las llantas y las restauró hasta dejarlas como lucían originalmente. La reparación del sistema de aire acondicionado, junto con un nuevo compresor y un refrigerante sin CFC, costó 1700 dólares. En total, fueron invertidos 38 000 dólares en el 944 S2, incluido el precio de compra y la sustitución de elementos de desgaste como el silenciador trasero. Pero valió la pena. Este 'youngtimer' se convertirá en un 'oldtimer' en 2021 y, por lo tanto, recibirá un registro H (Histórico) como distintivo de honor.

Porsche 944 S2 - Ficha Técnica

Motor: Cuatro cilindros en línea, 16 válvulas, refrigerado por agua
Cilindrada: 2990 cc
Preparación de la mezcla: Electrónica Digital de Motor, corte de inyección con el motor en retención, control de ralentí, inyección K-Jetronic
Potencia máxima: 211 CV a 5800 rpm
Par máximo: 280 Nm a 4100 rpm
Aceleración 0–100 km/h: 7,1 s
Velocidad máxima: 240 km/h

Información

Artículo publicado en el número 16 de la revista "Porsche Klassik".

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/2020/historia/PLA-es-porsche-klassik-944-s2-restauracion-27046.html

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