

Porsche Speedster: placer de conducción durante más de seis décadas

07/05/2019 Las variantes Speedster han formado parte de la historia de Porsche desde 1952. Se caracterizan por combinar placer de conducción a cielo abierto con unas prestaciones extraordinarias.

El antepasado de todos ellos es el 356 America Roadster. Su carrocería de aluminio estaba hecha a mano por la empresa Erich Heuer Karosseriefabrik, en la ciudad bávara de Ullersricht, cerca de Weiden in Upper Palatinate (332 km al sur de Berlín, Alemania). Gracias a su costosa carrocería ligera, pesaba 160 kilos menos que el 356 Coupé y su velocidad máxima de 180 km/h era impresionante para la época, teniendo en cuenta que se trataba de un auto con motor bóxer de cuatro cilindros y 70 caballos de potencia. El exclusivo deportivo desarrollado para el mercado estadounidense y del que sólo fueron fabricadas 16 unidades, ya incorporaba elementos clave del diseño Speedster, entre ellos una capota plegable para la lluvia y livianos asientos bucket.

Fue el importador estadounidense Max Hoffmann quien convenció a Porsche de que había mercado

para sus autos en Estados Unidos. Solicitó un Porsche barato, con un equipamiento reducido, que costara menos de 3.000 dólares. En el tercer trimestre de 1954, Porsche produjo una versión bastante más barata del 356 America Roadster, que incluía el nombre 'Speedster' por primera vez en el modelo y que rápidamente causó sensación en el mundo de la competición. Combinaba los paneles de acero de la carrocería del cabriolet con un parabrisas inclinado, un equipamiento interior simplificado y una capota para la lluvia. En Estados Unidos el 356 1500 Speedster costaba sólo 2.995 dólares y tuvo un éxito inmediato en los soleados estados de las costas. El icono de Hollywood, James Dean, que también fue piloto de competición, eligió este modelo purista concebido únicamente para el placer de conducir.

Después siguieron otras generaciones del 356 Speedster. El modelo alcanzó su punto álgido en 1957, con el 356 A 1500 GS Carrera GT Speedster. Su motor bóxer de 1.5 litros entregaba 110 caballos de potencia. Fue el primer auto de producción de Porsche que alcanzó una velocidad máxima de 200 km/h.

En 1988 fue introducida una variante Speedster en la gama 911, como versión cumbre de la generación G que llegaba al final de su ciclo de vida. El modelo más abierto de todos los 911 estaba basado en el 911 Carrera de 231 caballos y tenía el aspecto ancho del Turbo. Opcionalmente, también era ofrecida una versión con una carrocería más estrecha para los mercados de exportación, de la que fueron construidas 161 unidades. El parabrisas fue acortado y la capota para lluvia, que se colocaba de forma manual, quedaba escondida bajo una gran cúpula de plástico pintada en el color del vehículo. El auto concepto 911 Speedster Clubsport fue presentado en el Salón del Automóvil de Fráncfort en 1987 y el primer Speedster de producción llegó en 1988. En aquellos días, los precios del Speedster empezaban en 110.000 marcos (unos 55.000 euros). Fueron producidos un total de 2.103 Speedster de la serie G.

Con el sucesor de la generación 964 ocurrió justo lo contrario: entre 1992 y 1993 fueron hechas 930 unidades del 911 Carrera Speedster 'estrecho', mientras que con la carrocería ancha del Turbo sólo salieron de la línea de producción 15 vehículos. Los nuevos modelos Speedster recibieron un renovado mecanismo para la capota que hacía más fácil su apertura y cierre manual. También fue optimizado el mecanismo de cierre de la gran cubierta de plástico de la parte de atrás. Visualmente destacaba por unos asientos bucket que provenían del 911 Carrera RS, con la carcasa pintada en el color del vehículo y una tapicería de cuero especial. Cuando fue lanzado al mercado, en febrero de 1993, el Speedster costaba 131.500 marcos (unos 66.000 euros). A pesar de ello, el comprador tenía que prescindir del aire acondicionado, los controles eléctricos para subir y bajar las ventanas y, al principio, incluso del airbag.

Classic Speedster models

Aún más exclusivo fue el 911 Carrera Speedster basado en la generación 993, del que sólo existen dos unidades. El primero fue desarrollado en 1995 por el departamento Exclusive para Ferdinand Alexander Porsche. De color verde, con rines de aleación de 17 pulgadas y transmisión Tiptronic S, estaba basado en la carrocería del Carrera. Más adelante fue construido un segundo vehículo para el actor estadounidense Jerry Seinfeld. Esta celebridad de la comedia, que es un gran aficionado de la marca y

posee una impresionante colección de modelos Porsche, recibió un Speedster plata con transmisión manual, rines de 18 pulgadas y carrocería 4S con el aspecto ancho del Turbo.

Los clientes no volvieron a disponer de un Speedster hasta la aparición, en 2010, del último 911 que ha habido con esta denominación, la variante de la generación 997. El 911 Speedster llegó coincidiendo con las celebraciones del 25 aniversario de Porsche Exclusive Manufaktur, en 2011. En la mejor tradición, el impactante perfil del nuevo 911 Speedster estaba definido por una altura 60 milímetros más baja, un parabrisas más inclinado, el contorno plano de la capota manual de aspecto deportivo y la característica doble cúpula del compartimento para guardar el techo plegable. Todo ello resalta aún más la carrocería de este biplaza de tracción trasera, con 44 milímetros más de anchura atrás. El Porsche 911 Speedster hizo su estreno mundial en el Salón del Automóvil de París, a primeros de octubre de 2010. Este modelo con motor bóxer de 3.8 litros, seis cilindros y 408 caballos (300 kW) fue producido en una edición limitada de 356 unidades. El Speedster fue lanzado al mercado en diciembre de 2010, con un precio final de 308.743 euros.

Con su concepto purista y su histórico diseño, el prototipo del 911 Speedster reflejaba con precisión la esencia de la marca Porsche: el placer de conducción por encima de todo. Este Speedster biplaza es el primer auto de la era moderna basado en un modelo GT y fue desarrollado por los expertos en competición de la empresa. El concept car fue mostrado al público en el Festival de la Velocidad de Goodwood, la VI Rennsport Reunion de Laguna Seca, California, y en el Salón del Automóvil de París. Ahora el sueño se ha hecho realidad con la llegada de la versión de serie. El 911 Speedster entró ya en producción.

MEDIA ENQUIRIES



Elizabeth Solís

Public Relations and Press
Porsche Latin America
+1 (770) 290 8305
elizabeth.solis@porschelatinamerica.com

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2019/historia/es-porsche-speedster-history-open-top-driving-pleasure.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/a5185e84-2acc-4866-84f9-8e82b45982b0.zip

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