

La placa “Nº 001/001” que se muestra en el salpicadero deja constancia de la particularidad de este modelo. Siguiendo los principios del nuevo programa Sonderwunsch (peticiones especiales), los expertos de Porsche Classic han creado un automóvil absolutamente único.

Un coche único: el 911 Classic Club Coupe para el Porsche Club of America

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

21/03/2022 La placa “Nº 001/001” que se muestra en el salpicadero deja constancia de la particularidad de este modelo. Siguiendo los principios del nuevo programa Sonderwunsch (peticiones especiales), los expertos de Porsche Classic han creado un automóvil absolutamente único.

Dos años y medio es el tiempo que han necesitado para transformar un 911 Carrera (Tipo 996) del año 1998 en el 911 Classic Club Coupe. Que el término Coupé se escriba sin tilde, al estilo americano, no es

casual, ya que este coche ha sido creado para el Porsche Club of America (PCA), uno de los clubes más grandes y antiguos de la marca de deportivos.

Algunas de las características especiales de este vehículo son la pintura gris Sport metalizada, el techo de doble cúpula, las llantas Fuchs y el alerón trasero fijo estilo "cola de pato", herencia de diseño del 911 Carrera RS 2.7 de 1972. Muchos de los detalles exteriores e interiores están personalizados en color azul Club. Las secciones centrales de los asientos deportivos, al igual que los paneles de las puertas, están tapizados en cuero con un estampado Pepita de pata de gallo. Técnicamente, y en gran medida visualmente, el coche se ha modificado hasta convertirse en un 911 GT3 de la generación 996 (en su evolución final), incluyendo su motor 3.6 de 381 caballos, sus frenos y otros elementos del chasis.

La idea de este modelo único de fabricación propia surgió durante una reunión entre representantes del Porsche Club of America, Alexander Fabig, Vicepresidente de Personalización y Clásicos de Porsche AG, y Grant Larson, Director de Proyectos Especiales de Style Porsche. Para mantenerlo en secreto, el vehículo recibió la denominación interna "Project Grey", semejante a la "Project Gold" que se asignó al 911 Turbo (Tipo 993) con motor refrigerado por aire que Porsche Classic fabricó en 2018 a partir de piezas originales. Sin embargo, la principal fuente de inspiración para el 911 Classic Club Coupe fue el 911 Sport Classic (Tipo 997) presentado en 2009. Con pintura gris Sport Classic, techo de doble cúpula, alerón "cola de pato" y detalles interiores exclusivos, esta edición limitada a 250 unidades rápidamente adquirió estatus de culto y se convirtió en un objeto de colección.

"El 996 ha quedado eclipsado injustamente por las demás generaciones. Por eso hemos elegido este coche como base, para demostrar todo lo que podemos hacer en Porsche Classic a través del nuevo programa Sonderwunsch de Porsche AG", dice Alexander Fabig. "En 2009, el 911 Sport Classic despertó un gran interés en todo el mundo, pero este coche no llegó a venderse en Estados Unidos. Con este nuevo modelo, queríamos traer a Norteamérica un concepto igualmente apasionante".

"Queríamos trabajar juntos en la creación de algo único que generara entusiasmo", agrega Tom Gorsuch, Presidente del Porsche Club of America (PCA). "El hecho de que el Porsche 911 Classic Club Coupe sea tan elegante y natural es lo realmente increíble de este desafiante proyecto".

Exterior: techo de doble cúpula y alerón estilo "cola de pato"

El Porsche 911 Classic Club Coupe está pintado en gris Sport metalizado, un tono inspirado en el gris del 911 Sport Classic (Tipo 997). Las franjas gemelas que recorren el capó, el techo y el alerón trasero aportan un toque especialmente deportivo y también son comunes en ambos modelos. No obstante, en el 997 estas franjas eran más oscuras que el color de la carrocería, mientras que en el modelo actual adquieren una tonalidad gris más clara. Dos finas líneas en azul Club marcan el contorno de las rayas. La moldura lateral en forma de palo de hockey está pintada en gris Sport claro e integra el emblema "Classic Club Coupe" y una línea en azul Club.

El techo de doble cúpula es un detalle que enlaza con el mundo de la competición. Tiempo atrás, los

pilotos de carreras de mayor estatura solían necesitar un espacio extra justo encima del puesto de conducción para que la cabeza, con casco incluido, cupiera con holgura. Este rasgo de diseño también está presente en otros modelos como el 911 Panamericana de 1989, el Carrera GT o el 911 Sport Classic. Hoy en día, esta forma de techo es característica de algunas series limitadas de Porsche Exclusive Manufaktur y de los modelos 911 GT.

El alerón trasero fijo de plástico reforzado con fibra de vidrio adopta el clásico estilo "cola de pato" del 911 RS 2.7 de 1972. La tercera luz de freno está integrada en él. La designación de modelo "Classic Club Coupe" figura en el medio, entre los pilotos posteriores.

Las llantas de esta edición única son de 18 pulgadas y su forma de trébol las identifica inmediatamente con las legendarias Fuchs de los 911 clásicos. Los brazos de las llantas están pintados en negro de alto brillo y en la parte interna figuran un logotipo de Porsche y una delgada línea en azul Club. Las tapas de los bujes están decoradas con el escudo Porsche. Por su parte, las pinzas de freno están pintadas de negro y también integran un logotipo de la marca en azul Club. Los espejos retrovisores destacan por sus elementos de fijación en negro de alto brillo.

Interior: cuero con estampado Pepita de pata de gallo

El interior es deportivo, sofisticado y muy personalizado. Esto se aprecia nada más abrir las puertas y ver el emblema "Classic Club Coupe" en las molduras de acero inoxidable de los umbrales. El cuero negro domina el interior y se combina con la piel Alcantara de color gris Pizarra, parcialmente perforada y presente en el revestimiento del techo y de los pilares. La placa "Nº 001/001" del salpicadero deja bien claro que se trata de un modelo totalmente único.

Las secciones centrales de los asientos deportivos, al igual que los paneles de las puertas, están tapizados en cuero e incluyen un estampado Pepita de pata de gallo en color negro y gris pizarra. Porsche utilizó por primera una solución similar en el 911 Sport Classic (Tipo 997). Lo novedoso en este modelo es que la trama Pepita sigue unas líneas diagonales. Las costuras decorativas en azul Club contrastan con el aspecto clásico de los asientos. Ese color también está presente en la inscripción "911 Classic Club Coupe", que aparece bordada en los reposacabezas.

El volante de serie de tres radios del 996 ha modificado su aspecto siguiendo el mismo principio de diseño, con cuero, costuras de contraste y la marca de las 12 horas en azul Club.

Los relojes redondos del cuadro de instrumentos están personalizados como en el 911 Sport Classic. El cuentarrevoluciones, por ejemplo, presenta el emblema "911 Classic Club Coupe" y también dos franjas grises rematadas en sus extremos con líneas de color azul Club. El sistema de infoentretenimiento Porsche Classic Communication Management Plus con Sirius XM, Apple CarPlay y Google® Android Auto también forma parte de la dotación tecnológica. Como detalle específico, la pantalla de 7 pulgadas muestra un gráfico de inicio con la inscripción "Classic Club Coupé".

Los accesorios del catálogo Porsche Classic que se han incorporado a este modelo han sido modificados cuidadosamente con nuevos materiales y métodos artesanales. Se incluyen en este apartado la funda para el coche hecha a medida, la llave con revestimiento de cuero en el color de la carrocería, la maleta de viaje y la bolsa de herramientas de cuero con estampado Pepita de pata de gallo.

Una nueva vida para un vehículo usado

El vehículo tomado como base es un 911 Carrera negro, fabricado en 1998 y con casi 180.000 kilómetros en su odómetro. Descuidado y en malas condiciones, estaba aparcado en un concesionario de Columbia, Virginia (EE. UU.), donde el Director del Porsche Club of America (PCA), Vu Nguyen, lo encontró y decidió darle una segunda vida.

Lo primero que hizo fue devolverlo a su país de origen en un vuelo a través del Atlántico. Nada más llegar a Alemania, fue llevado directamente al taller de Porsche Classic, que se sitúa cerca de la planta principal de Stuttgart-Zuffenhausen. Una vez allí, los expertos desmontaron completamente el coche. Inspirándose en el 911 GT3, la carrocería se reforzó utilizando piezas originales y componentes de nuevo desarrollo. También se optó por mejorar el chasis y los frenos, y se eliminó la mecánica original para montar el conjunto motor/cambio manual de un GT3.

El diseño fue tomando forma en paralelo a la propia restauración. Los expertos de Style Porsche y del departamento de Personalización y Clásicos iban elaborando propuestas que se discutían regularmente con PCA.

Como cabía esperar, el trabajo más complejo fue el de adaptar los componentes específicos del 911 Classic Club Coupe, fundamentalmente el techo de doble cúpula y el alerón trasero fijo. Para poder integrar estos dos elementos hubo que fabricar de manera artesanal la parte de la carrocería que hay entre las ventanillas traseras y el extremo posterior. Por otro lado, en el interior el desafío fue precisamente armonizar ese nuevo techo con la geometría de las superficies del habitáculo del 996. En este punto, la amplia experiencia de un experto restaurador resultó la clave para lograr un buen resultado.

Al tratarse de un *one-off* (vehículo único), fue necesario desarrollar un segundo coche para afrontar todo tipo de pruebas, que se llevaron a cabo en circuitos como Weissach (Alemania), Nardò (Italia) e IDIADA (España). En este programa se incluyeron *tests* de resistencia a máxima velocidad. Después, el vehículo diseñado para tal fin se destruyó tras cumplir su propósito, lo que garantiza que el producto final sea realmente único.

Las modificaciones técnicas del 911 Classic Club Coupe fueron evaluadas por equipos de Porsche Cars North America, del Centro de Desarrollo de Porsche en Weissach y también del departamento de Personalización y Clásicos. La aerodinámica se ajustó en el túnel de viento. El vehículo final fue sometido a prueba en carretera abierta por los profesionales del Centro de Desarrollo de Weissach.

Acerca del Porsche 911 Tipo 996 (1997–2006)

En 1997 se lanzó al mercado el Porsche 911 Tipo 996. Era la quinta generación del mítico deportivo y con él llegó el cambio de los motores refrigerados por aire a los más modernos refrigerados por agua, que estaban preparados para hacer frente a unas normas de emisiones cada vez más estrictas. En este modelo, el motor atmosférico de 3.6 litros del 911 GT3 entregaba inicialmente 360 CV, que pasaron a ser 381 CV en la parte final del ciclo de vida de la generación 996.

La carrocería era completamente nueva y tenía un diseño muy elegante. La inusual forma de los grupos ópticos delanteros era tan característica como controvertida. El interior, por su parte, se benefició de unas cotas mayores, que se traducían en un habitáculo más amplio que en la generación precedente. El cuadro de instrumentos también ofrecía un aspecto renovado con sus cinco relojes conectados entre sí.

Entre 1997 y 2006, Porsche produjo un total de 175.262 unidades de esta generación. Porsche Classic asume la responsabilidad de los vehículos diez años después del final de su producción, lo que quiere decir que los profesionales de esta división llevan ya un lustro cuidando del 911 Tipo 996.

Acerca de Porsche Classic

El objetivo de Porsche Classic es conservar y mantener los vehículos legendarios y los clásicos más recientes. Su amplia experiencia con modelos de la marca hace que los expertos de esta división sean los interlocutores más adecuados a la hora de afrontar restauraciones y reparaciones. El primer punto de contacto para los clientes con vehículos históricos de Porsche son los 78 centros certificados como Porsche Classic en todo el mundo, incluyendo cuatro centros exclusivos Porsche Classic.

Como parte de su estrategia de cocreación, el fabricante de automóviles deportivos ofrece ahora una nueva interpretación de su legendario programa Sonderwunsch de finales de los 70, que permite diseñar coches personalizados y únicos. Dependiendo de la antigüedad del vehículo, son los expertos técnicos de Porsche Exclusive Manufaktur o los de Porsche Classic quienes se encargan de la implementación.

Acerca del Porsche Club of America (PCA)

Porsche Club of America es uno de los clubes más grandes y antiguos de la marca de vehículos deportivos. Fundado en 1955, en este momento tiene más de 145.000 asociados y cuenta con representación en 147 regiones de EE. UU. y Canadá. Los miembros exhiben sus vehículos Porsche en exposiciones y compiten entre sí. Entre sus múltiples actividades, este club organiza rallyes, eventos de autocross y rutas turísticas. Además, patrocina la formación de pilotos, se involucra en proyectos de restauraciones y resuelve problemas técnicos.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/204872_en_3000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2022/es-porsche-911-classic-club-coupe-porsche-club-of-america-27772.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/add6ac48-46f4-4beb-abc3-a0999b08b047.zip

External Links
https://www.porsche.com/international/accessoriesandservice/classic/
https://www.pca.org/

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