

Terminología en Porsche: códigos y denominaciones

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

21/02/2022 Cada modelo de Porsche tiene un nombre oficial y un código interno. En ocasiones, ambos coinciden, pero no siempre es así. En Porsche Newsroom repasamos las denominaciones más relevantes.

Algunos sueños son difíciles de expresar con palabras porque tienen nombres muy complejos. Un ejemplo es el Porsche 356 A 1500 GS Carrera que, en 1955, sorprendió a los entusiastas de los automóviles de todo el mundo. Visual y técnicamente, el elegante deportivo era soberbio: "Mira, ahí va un Porsche *tres cinco seis, A, mil quinientos* ..." y, antes de haber terminado de nombrarlo, ya había pasado por delante a toda velocidad, pues era capaz de alcanzar los 200 km/h.

Es cierto que estas nomenclaturas pueden resultar a veces complicadas. Sin embargo, a menudo hay una explicación lógica para la designación de cada modelo. Siguiendo con el ejemplo del Porsche 356 A

1500 GS Carrera: estaba basado en el Porsche 356 de la refinada serie A, tenía una cilindrada de 1.500 centímetros cúbicos y fue catalogado como un coche especialmente rápido mediante las siglas GS (Grand Sport) y el término español Carrera.

Los más entendidos hacen malabarismos con estas abreviaturas y códigos: 356, 911, 964, 993, GTS, Carrera, Spyder, Speedster… Todas forman parte de la historia de la marca. Sin embargo, para muchos entusiastas, la tipología de Porsche puede resultar confusa. ¿Cómo se puede llamar a un coche 911 y 991 al mismo tiempo? ¿Es un Boxster o un 987? ¿Y, cuando encontramos las denominaciones 4, S o Executive en un modelo actual, ¿qué quieren decir? A continuación, arrojamos luz sobre estas cuestiones.

Un número para cada pedido

Para comprender los inicios del método de numeración, es necesario remontarse a 1931. Cada pedido y cada proyecto de la oficina de diseño de ingeniería recién fundada por Ferdinand Porsche, Dr. Ing. hc F. Porsche GmbH, recibía un número consecutivo. Esta era la designación de tipo interna. Comenzó con el 7 (Tipo 7), que correspondía al diseño de una berlina para el fabricante de automóviles alemán Wanderer. Poco después, el Tipo 22 se convirtió en el legendario coche de carreras Auto Union de Gran Premio y, en 1938, nació el Volkswagen bajo la denominación Tipo 60. La numeración iba creciendo con cada nuevo pedido, que podía corresponder al diseño de un componente (eje, caja de cambios, motor) o a un modelo nuevo de coche o de tractor. Porque, sí, Porsche también tuvo presencia en el mundo de la maquinaria agrícola. Y así, el 8 de junio de 1948, cuando la numeración de los proyectos había llegado hasta 356, se produjo una novedad: por primera vez se fabricaría un automóvil bajo la marca oficial de Porsche. Había nacido el Porsche 356.

Esto no solo supuso el comienzo de una marca legendaria, sino también de un modelo icónico con un diseño memorable. El 356 mejoró continuamene en cada nueva generación. Los avances sustanciales en su desarrollo se indicaron con las letras A, B y C.

¿901 o 911?

Los ingenieros de Zuffenhausen y Weissach mantuvieron este sistema, mientras los pedidos empezaban a ser cada vez más abundantes. Había encargos de todo tipo: motores de prueba, motores atmosféricos, turbinas de agua, coches de carreras… La numeración de código interno aumentaba a toda velocidad. El Porsche 550 Spyder, el mítico deportivo con motor central, siguió usando el código interno como denominación oficial del modelo.

Sin embargo, fue el sucesor del 356 el que llevó al fabricante de vehículos deportivos a abandonar la costumbre. En vista de una posible cooperación futura con la planta de Volkswagen, el nuevo Porsche tenía que ser compatible con las cifras utilizadas allí. Como los números 900 aún no se habían asignado en Wolfsburgo, los responsables de Zuffenhausen eligieron el 901 para la versión de seis cilindros y el

902 para una posterior de cuatro cilindros. Sin embargo, surgió un problema inesperado: Peugeot declaró que habían estado usando números de tres dígitos con un cero en el medio desde 1929 y poseían los derechos legales de todas las secuencias numéricas similares en Francia. El cero se reemplazó rápidamente por el uno y solo hubo que cambiar la numeración en la parte trasera del coche y en los folletos publicitarios. En ese momento nació una leyenda, bautizada oficialmente con la denominación 911. En 1964, nadie podría haber adivinado que esta solución provisional algún día sería mundialmente famosa.

Ampliación de la gama

Por supuesto, el 911 no fue el único modelo de la compañía. La gama fue creciendo y el 914 supuso la llegada de un nuevo vehículo deportivo de motor central, más pequeño y liviano. Con el paso de los años, modelos como el 924, el 928 y el 944 se unieron a su hermano mayor. También ellos adoptaron sus códigos internos como nombres oficiales, dentro de esa secuencia de números 900 que había iniciado el 911. A estas alturas, la práctica de usar tres dígitos comenzando con un nueve se había convertido en todo el mundo en sinónimo del carácter deportivo y fiable de Zuffenhausen.

Pronto, los números 900 comenzaron a agotarse, pero los ingenieros se apegaron a su sistema por tradición. Además de los diversos modelos de carretera, a los coches de carreras también se les debía asignar este tipo de numeración. Un ejemplo es el legendario 917. Presentado en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra de 1969, este vehículo de competición obtuvo la victoria absoluta en las 24 Horas de Le Mans un año después. Más tarde, durante la primera mitad de la década de 1970, el 917 cosecharía muchos más éxitos.

Flexibilidad en la denominación de los modelos Porsche

La flexibilidad se hizo cada vez más demandada a la hora de nombrar todos los modelos Porsche. El 911 es un claro ejemplo de ello: en 1968 recibió la designación interna de "Serie A" por primera vez; en 1969 le siguió la "Serie B" y en 1970, la "Serie C". El siguiente salto evolutivo llegó con la "Serie G", sustancialmente rediseñada, que se presentó en 1973. Por otra parte, algunas versiones concretas dentro de las series también recibieron su propio número. Tales son los casos del Porsche 911 Turbo (denominación interna 930) y del Porsche 911 SC RS (denominación interna 954).

A partir de aquí, las generaciones del 911 se han ido sucediendo de la siguiente manera: en 1988 llegó el 964, al que siguieron el 993 (año 1993), el 996 (año 1997), el 997 (año 2004), el 991 (año 2011) y el actual 992, que se lanzó al mercado en 2019. Entre medias de estos números relativos al 911, que no son consecutivos ni siguen un orden concreto, figuran otros que hacen referencia a distintos modelos, como el Porsche Carrera GT (conocido internamente como 980), el Porsche Boxster (siendo el 986 la primera generación, seguida de los 987, 981 y 982) y el Cayenne (con denominación 955 en su primera generación). La tradición de los códigos de tres dígitos se mantiene todavía hoy, aunque con un cierto grado de libertad creativa.

Además de los nombres comerciales y las denominaciones internas, los empleados de Porsche también ponen apodos cariñosos a algunos modelos. Por ejemplo, hubo un 356 conocido como “Dame” y un 917/20, que compitió en Le Mans, que es recordado por el sobrenombre “Cerdo Rosa” debido a la peculiar decoración de su carrocería. Pero esa es otra historia. En cualquier caso, más allá de las designaciones de los modelos, también hay varios sufijos que hacen referencia a algunas versiones concretas. Citamos a continuación los más relevantes.

Denominaciones en modelos actuales

Boxster

Nombre definido en 1993. Es un acrónimo derivado de “bóxer” (por el motor) y “roadster”.

Carrera

Originalmente, “Carrera” era el nombre del motor de cuatro árboles de levas Tipo 547, diseñado por el Dr. Ernst Fuhrmann. Porsche utilizó posteriormente esta denominación para las versiones con motores más potentes, como el 356 A 1500 GS Carrera o el 911 Carrera RS 2.7. Sin embargo, “Carrera” casi se ha establecido como sinónimo de la gama de modelos 911. El nombre proviene de la Carrera Panamericana, una competición de resistencia celebrada en México en la que Porsche obtuvo grandes éxitos con el 550 Spyder.

E-Hybrid

Además del motor de combustión, los modelos E-Hybrid tienen uno eléctrico que proporciona más potencia y garantiza que el sistema de propulsión en su conjunto emita menos CO_2.

Executive

Los modelos Executive de la gama Panamera tienen una carrocería más larga debido a una mayor distancia entre ejes. Esto beneficia, fundamentalmente, a los pasajeros de los asientos traseros.

GTS

GTS viene de “Gran Turismo Sport” y originalmente era una modalidad dentro de la competición. El 904 Carrera GTS recibió este nombre por primera vez en 1963. En 1991, el 928 GTS rescató la tradición. Las siglas GTS se utilizan actualmente para designar las versiones especialmente deportivas y exclusivas de la gama Porsche.

RS

RS hace referencia al término alemán “RennSport” (competición de motor) y se aplica a aquellos

modelos de carretera que derivan de un coche de competición. No obstante, algunos modelos especialmente deportivos, como el 911 RS America, también portan estas letras.

RSR

Las siglas RSR pertenecen a "RennSport Rennwagen" (coche deportivo de competición) y están reservadas a versiones de carreras que no pueden rodar en carretera abierta.

S

S de "Super" o "Sport". Se refiere a una versión con un motor más potente. En la actualidad, esta letra siempre significa "Sport" y, además del motor, alude a las mejoras de equipamiento que incorpora frente al modelo básico del que deriva.

Spyder

Originalmente, proviene de los antiguos carruajes de fabricación ligera con capacidad para dos personas. En Porsche, no obstante, el término "Spyder" se reserva a los modelos deportivos descapotables con motor central, igual que "roadster". El 550 Spyder de 1953 y el Boxster Spyder son dos buenos ejemplos.

Targa

El 911 Targa es una versión de techo abierto del 911, que se caracteriza por su distintivo arco antivuelco y su sección de techo desmontable (en el actual se pliega). El nombre proviene de la legendaria carrera siciliana Targa Florio.

Turbo

Estos modelos tienen un motor con turbocompresor, de elevada potencia y muy altas prestaciones.

4

Reservado a las versiones con tracción integral.

Denominaciones históricas

CS

Nacida en 1992, la versión "Club Sport" (CS) del Porsche 968 no contaba con cambios mecánicos, pero sí con ciertas modificaciones enfocadas a lograr un carácter más deportivo. Desprovisto de elevalunas eléctricos, asientos traseros y aire acondicionado, este coche era menos cómodo, pero

significativamente más ligero y, por lo tanto, más rápido que el 968 normal.

GT

Similar a GTS, el sufijo “Gran Turismo” (GT) lo adoptan algunas versiones de corte deportivo. La designación tiene su origen en el mundo de la competición, cuando se utilizaba para la homologación de vehículos de la categoría GT. El origen está en 1955, con el 356 A 1500 GS Carrera GT, si bien Porsche recuperó estas siglas para el 928 GT en el año 1989.

GT Cup

Vehículo de carreras que no dista mucho del de serie, pero cuyo uso no es legal en carretera. Los modelos que compiten en la Porsche Carrera Cup pertenecen a este grupo.

L

Viene de “Luxury” (Lujo): la tercera versión del 911 original recibió esta denominación en 1967.

SC

Estas dos letras ("Super Carrera") se utilizaron por primera vez en el Porsche 356 SC con motor de 95 CV del año 1964, y estaban destinadas a marcar el ocaso de este modelo. De manera similar, el 911 SC se presentó en 1977 y también estaba llamado inicialmente a ser el último 911. Sin embargo, la serie continuó con el 911 Carrera 3.2.

Speedster

En los modelos “Speedster”, el parabrisas era significativamente más bajo en comparación con el modelo básico, lo que le dio al automóvil una silueta más aerodinámica. A cambio, el conductor sacrificaba su comodidad en gran medida.

T

Aunque también hacía referencia a la versión Targa, la “T” en el 911 T de 1967 significaba "Touring". Se trataba de una versión de acceso menos costosa y con un motor menos potente.

Consumption data

911 Targa 4 GTS (Predecessor model)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found

in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Image Sublines

Path: Terminología en Porsche - códigos y denominaciones/fotos/img_1.jpg
Title: El piloto Richard von Frankenberg (sujetando el capó) y el Director de Relaciones Públicas de Porsche Fritz Huschke von Hanstein (a su derecha), 356 A 1500 GS Carrera Speedster, 1957, Porsche AG
Subline: Porsche 356 A 1500 GS Carrera (1957).

Path: Terminología en Porsche - códigos y denominaciones/fotos/img_2.jpg
Title: Porsche 356 Roadster Nº 1, Gmünd, 1948, Porsche AG
Subline: Porsche 356 Roadster Nº 1 en Gmünd (1948).

Path: Terminología en Porsche - códigos y denominaciones/fotos/img_3.jpg
Title: Ferdinand Porsche, Dr. Wolfgang Porsche (i-d), 550 Spyder, carretera alpina del Grossglockner, 2020, Porsche AG
Subline: Cuatro míticos: Wolfgang Porsche, su hijo Ferdinand y dos Porsche 550 Spyder en la carretera alpina del Grossglockner (2020).

Path: Terminología en Porsche - códigos y denominaciones/fotos/img_4.jpg
Title: Porsche 914, 2019, Porsche AG
Subline: Porsche 914.

Path: Terminología en Porsche - códigos y denominaciones/fotos/img_5.jpg
Title: Walter Röhrl, 930, 2020, Porsche AG
Subline: Walter Röhrl junto a un Porsche 911 Turbo (930).

Path: Terminología en Porsche - códigos y denominaciones/fotos/img_6.jpg
Title: 911 Targa 4 GTS, 2021, Porsche AG
Subline: Porsche 911 (992) Targa 4 GTS.

Path: Terminología en Porsche - códigos y denominaciones/fotos/img_7.jpg
Title: 924 Carrera GT, Le Mans 1980, Porsche AG
Subline: Porsche 924 Carrera GT (1980).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2022/es-porsche-terminologia-denominaciones-codigo-interno-numeros-27494.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/b47e57d8-2bc9-4e50-b4ec-d406e1832eb5.zip

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