

# El prototipo del efímero Porsche 912 E

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

**13/01/2022** El 912 E, basado en el 911 de la serie G, solo estuvo a la venta en América y durante un año: 1976. Esta es la historia del primer prototipo de ese modelo, la unidad número 0 de las 2.099 que se hicieron.

Amarillo claro, código Porsche B6B6/117. Este color recuerda al verano y, en 1974, normalmente habría estado en un Porsche 911 S con un motor 2.7 de seis cilindros y 175 caballos de potencia, con el que alcanzaría 225 km/h de velocidad máxima. Pero en este caso no es así, tiene una historia propia y muy especial.

No hizo el viaje de Stuttgart-Zuffenhausen al puerto de Emden y luego a Nueva York, como cualquier otro modelo de producción destinado a Estados Unidos. A esta unidad, fabricada también con especificaciones para ese mercado, la sacaron de la línea de montaje sin motor, caja de cambios,

depósito de aceite ni bomba de combustible. Su destino, el Centro de Desarrollo de Weissach. Se convirtió así en un vehículo de pruebas y, probablemente, en el primer prototipo del 912 E que se podía conducir. Una pieza que ilustra una página en la historia de Porsche en el capítulo dedicado al 912.

Esa historia comienza mucho antes, en 1971, cuando se consideró el proyecto de crear una nueva generación del 912 para comercializarlo internacionalmente, incluso en Europa. A partir de 1972, se discutieron la rentabilidad y el desarrollo de ese nuevo 912. El proyecto se basaba en el 911 serie F, el predecesor del serie G, pero no pasó de la fase de prototipo. La red de concesionarios de Estados Unidos no estaba interesada inicialmente en este 912, porque el 914 ya tenía éxito como modelo de entrada y no competía con el 911. Un 912 económico probablemente habría robado algunos clientes al 911. Sin embargo, en 1974, se tomó la decisión de desarrollar el 912 E, entonces ya basado en el 911 de la serie G. La razón para hacerlo fue que, en 1976, se iba a dejar de fabricar el Volkswagen Porsche 914, y su sucesor, el Porsche 924, aún no estaría listo para la venta en América. Por tanto, el 912 E solo se vendería en ese mercado.

Aquí es donde entra en juego el prototipo 912 E amarillo claro. Recorrió un total de 95.471 kilómetros en carretera y en bancos de pruebas. Porsche no solo había mejorado el motor con una inyección L-Jetronic de Bosch, sino que también lo había equipado con inyección de aire secundario y tratamiento térmico de los gases para reducir las emisiones de monóxido de carbono e hidrocarburos sin quemar, así como un sistema de recirculación para producir menos óxidos de nitrógeno. Todo ello tenía el propósito de garantizar el cumplimiento de las normas de emisiones estadounidenses. El 30 de julio de 1975, Porsche recibió el Certificado de Conformidad con la “Clean Air Act” (Ley de Aire Limpio) del Estado de California, la confirmación de que el 912 E cumplía con los límites de emisiones legalmente prescritos.

Un año después, el prototipo 912 E se retiró del servicio. Se le cambió el motor y fue vendido a un comprador privado de Leonberg, gracias a la mediación de Helmuth Bott, entonces Director de Desarrollo de Porsche. El coche permaneció en su familia durante 29 años hasta que, en 2005, lo adquirió el Automuseum Prototyp de Hamburgo, un museo de prototipos de automóviles.

Allí fue donde se fijó en él Jan Adams, un buscador de selectos tesoros automovilísticos, experto y apasionado que sabe tanto de la tecnología de los coches como de su historia. Los restaura y repara, actúa como intermediario, los compra, los vende y los colecciona. Está especializado en modelos clásicos de Porsche y Volkswagen, pero también ha sabido buscar, por ejemplo, un Lancia Delta Integrale u otros modelos exóticos por encargo de sus clientes.

A Adams le llamó la atención que en la parte trasera de aquel modelo hubiera un bóxer de cuatro cilindros de 90 CV, el mismo que el de algunos modelos de Volkswagen o de un Porsche 914. Quiso comprarlo, oír cómo sonaba y sentir cómo se conducía. Oliver Schmidt y Thomas König, directores del museo, aceptaron el trato.

Semanas después se encuentra junto a su 912 E en el que es uno de los primeros días cálidos del año. Se sube al coche y pone en marcha el motor, que solo desarrolla 137 Nm pero al que no le falta empuje. Reducido a lo esencial, es un deportivo en estado puro, un modelo de tal singularidad que realmente

parece tener alma.

## Sensaciones de 356 en el 911

El motor bóxer de dos litros suena como un Volkswagen, pero como el de una furgoneta T2 bien puesta a punto o un 914. La cilindrada de 1.957 cc no proporciona una fuerza descomunal, pero la respuesta no es mala y resulta aprovechable gracias a la caja de cambios de cinco velocidades instalada. A 4.900 revoluciones por minuto envía su máxima potencia al eje trasero, pero no es necesario llegar a tanto. Al igual que muchos viejos coches deportivos, responde mejor al tratarlo con más suavidad. De hecho, se siente el tacto de un 356 en un 911, tal y como sucedía en la primera generación del 912 (1965 a 1969), pero en este caso en un 911 serie G. Los estadounidenses aceptaron ambas versiones del 912, aunque el 912 E (tipo 923) solo estuvo a la venta en 1976, con un total de 2.099 unidades.

## Información

Artículo publicado en el número 20 de la revista Porsche Klassik.

Texto: Thomas Fuths
Fotos: Andreas Lindlahr

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/2022/es-porsche-klassik-912-e-1976-prototipo-26949.html

External Links
https://www.porscheklassik.com/

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