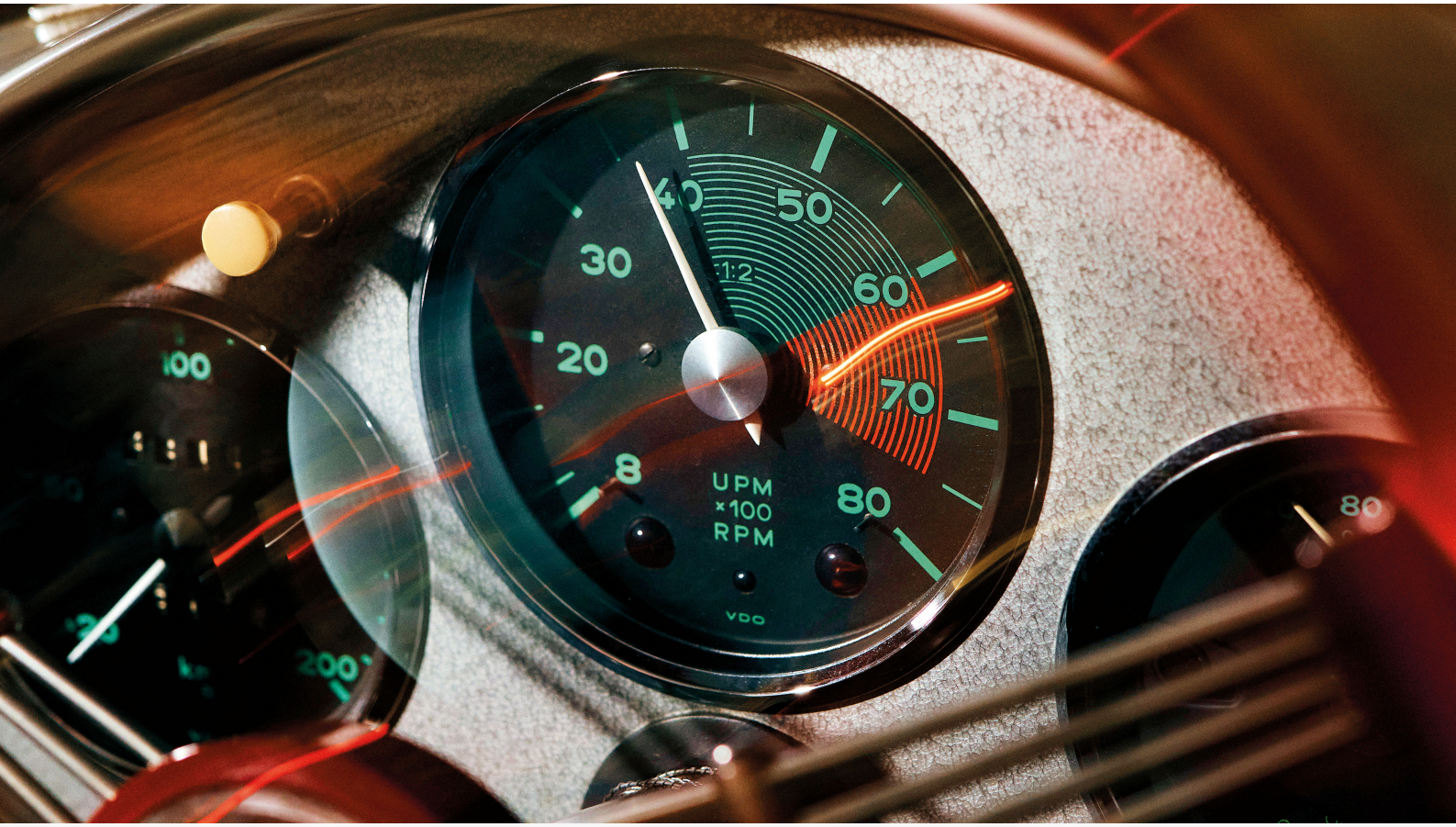


Origen del tacómetro central de Porsche

09/02/2026 Los detalles familiares del puesto de conducción de Porsche llevan más de siete décadas tendiendo un puente entre épocas. Es el caso, por ejemplo, de los instrumentos redondos y, en particular, del cuentarrevoluciones situado en el centro, que es la constante en el campo de visión de un sinfín de conductores de los modelos de la marca.

Como tantos otros desarrollos del fabricante de deportivos, este también tiene su origen en la competición, concretamente en el primer Porsche diseñado específicamente para las carreras: el 550 Spyder, presentado en 1953.

En noviembre de 1953, Hans Herrmann y Karl Kling participan con dos 550 Spyder en la Carrera Panamericana de México. La velocidad exacta es un aspecto secundario para los pilotos, ya que siempre conducen lo más rápidamente posible. Sin embargo, el régimen del motor sí reviste una importancia vital, porque es decisivo para el buen funcionamiento mecánico y para encontrar el punto perfecto para el cambio de marcha. Por eso, Porsche decidió situar el cuentarrevoluciones en el centro de los instrumentos redondos en el 550 Spyder. De esta manera, los pilotos hacían un seguimiento

permanente de las revoluciones de forma intuitiva.

En el 550, tenían una pantalla con marco cromado que mostraba marcas de 0 a 80 en números verde claro sobre fondo negro. Las abreviaturas UPM y RPM x 100 transformaban los valores abstractos en fuegos artificiales reales: entre 4.000 y 6.000 revoluciones, la aguja blanca se disparaba hacia una zona sombreada en verde. Por encima de ese punto, la aguja se salía de la zona de confort del motor bóxer, y la zona roja advertía de que había que moderar la velocidad de giro. El nuevo diseño del puesto de conducción demostró su eficacia: aunque entonces no fue suficiente para ganar, solo un año después Hans Herrmann se proclamaba vencedor de su categoría en la Panamericana con el 550 Spyder y tercero en la clasificación general. Gracias también al cuentarrevoluciones, conducía a fondo pero cuidando la mecánica.

Y de la competición a la carretera. En 1955, el instrumento centralizado conquistó el nuevo 356 A. Cuando debutó el 911 en 1963 (aún con la denominación 901), el cuentarrevoluciones central ya formaba parte del ADN de Porsche. Si el 550, el 356 y el primer 912 aún tenían tres instrumentos redondos, en el 911 su número aumentó a cinco. Más tarde, los modelos de motor central 914, Boxster y Cayman retomarían el conjunto de tres en homenaje al 550, también de motor central. Solo los modelos *transaxle* 924, 944, 968 y 928, así como el primer Cayenne, siguieron un camino diferente, con un puesto de conducción caracterizado por el velocímetro y el cuentarrevoluciones del mismo tamaño.

Con la digitalización, el cuentarrevoluciones ha mantenido su posición de privilegio. Siempre en el centro, en él también se puede leer la velocidad y, desde entonces, esta información combinada es ya algo intuitivo y natural para los conductores de Porsche. A pesar de todo, la disposición de los instrumentos redondos no ha perdido ni un ápice de facilidad de lectura. En el 911 actual se fusiona a modo de pantalla con el puesto de conducción de la era moderna, en perfecta armonía entre forma y función. Así, el espíritu del 550 se encuentra tanto en el 911 como en los modelos eléctricos. El ejemplo más reciente es el Cayenne cien por cien eléctrico. Situado en el centro del nuevo puesto de conducción, en lugar del cuentarrevoluciones está el medidor de potencia redondo, que forma parte de un cuadro de instrumentos OLED completamente digital en el que, por supuesto, también se pueden visualizar los emblemáticos instrumentos redondos. A pesar de todas las innovaciones, son una constante tradicional en Porsche, desde el 550 Spyder hasta el Cayenne Electric.

Información

Artículo publicado en el número 417 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Texto: Thomas Fuths
Fotos: Constantin Mirbach y Porsche

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.

Galerie

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2026/tacometro-550-spyder-41624.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/d3c2b022-d56e-44fa-8365-1175b953bd79.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/es.html

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