Porsche 718/2: de la resistencia a la Fórmula 1

13/11/2026 Motorsport Magazine repasa en una serie de varios capítulos los monoplazas más influyentes de la marca. En esta entrega, el protagonista es el Porsche 718/2. En origen, ni siquiera estaba pensado para la Fórmula 1. Aun así, en 1961 rodó al mismo nivel que la élite mundial.

Probablemente ningún Fórmula 1 con opciones reales de ganar tuvo unos antecedentes más insólitos que el Porsche 718. En 1961, en una temporada de apenas ocho pruebas, fue segundo tres veces. En Francia se quedó a solo 0,1 segundos de la victoria. Dan Gurney cerró el año empatado a puntos con Stirling Moss en el tercer puesto. Porsche fue tercera en la clasificación de constructores, por detrás únicamente de Ferrari y Lotus.

Y eso que el 718 partía de un proyecto que, por entonces, ya tenía cuatro años de antigüedad. En origen ni siquiera se concibió como monoplaza. Mucho menos como coche de Fórmula 1. Procedía, de hecho, del deportivo 718 RSK de 1957. Sin embargo, Porsche se dio cuenta de que su carrocería aerodinámica y su motor de 1.5 litros reunían casi exactamente lo que se pedía en aquella época en la Fórmula 2.

Por eso, poco después de Le Mans 1958, Porsche modificó uno de los RSK para colocar el asiento en posición central. Carenó los faros y envió a Jean Behra a la carrera de Fórmula 2 en el rapidísimo circuito de Reims. Allí lo esperaban equipos oficiales como Ferrari, Lotus y Cooper. Aun así, Behra los dejó atrás: *pole position* con más de un segundo de ventaja y a continuación una victoria incontestable. A finales de ese mismo año, la FIA anunció que desde 1961 la Fórmula 1 se disputaría con el reglamento de Fórmula 2 vigente en aquel momento. Mientras tanto, Porsche siguió desarrollándolo. Rebautizado como 718/2 y con una auténtica carrocería de monoplaza, se convirtió en un Fórmula 2 de enorme éxito.

Podría pensarse que, con esto, el camino quedaba trazado. Pero lo cierto es que el 718/2 no estaba pensado para competir en la nueva Fórmula 1. Para eso, Porsche había desarrollado el 787. Derivaba del 718/2, pero tenía una batalla más larga, un eje delantero completamente nuevo y suficientes modificaciones más como para pasar por un coche distinto.

Aun así, el 718 sigue siendo uno de los coches de carreras de Porsche que han caído un tanto en el olvido. La marca solo disputó dos temporadas de Fórmula 1 como constructor de pleno derecho. Quien piense en ellas probablemente recuerde antes al sucesor del 718, el 804. Al fin y al cabo, con él Porsche consiguió su primera victoria como constructor, que hasta hoy es la única.

Daba igual que aquel triunfo de Gurney con el 804 en Rouen, "afortunado" según sus propias palabras, se debiera sobre todo a los abandonos de rivales más rápidos. Tampoco importaba que Gurney y Porsche terminaran la temporada más atrás en sus respectivos campeonatos que el año anterior con el 718. El 804 había ganado. Punto.

Al empujar el 718, el viejo bóxer de cuatro cilindros y cuatro árboles de levas en cabeza arranca a la primera con un rugido enérgico. Como era de esperar, el motor está considerablemente exprimido: a bajo régimen hace mucho ruido, pero tiene una respuesta sorprendentemente pobre. Por encima de 6.000 rpm se despierta. A 8.000 rpm, la aceleración es tremenda. Pero la edad y su concepción limitan la potencia. Por eso no sorprende lo más mínimo que Porsche pasara a un bóxer de ocho cilindros en el 804.

Por el contrario, la caja de seis velocidades es una delicia. Y eso que Stirling Moss, autor de grandes éxitos con el 718 en la Fórmula 2, la tenía en poca estima. Tampoco la apreciaba el compañero de equipo habitual de Gurney. Pero la verdadera sorpresa son los frenos de tambor: potentes y con una dosificación excelente. Quizá, después de todo, en Porsche sabían bastante bien lo que hacían...

Con el poco tiempo disponible y en solo una parte de la pista de pruebas de Porsche en Weissach, uno no llega a sentirme del todo cómodo con el chasis. El 718 parece muy estable; puede que incluso demasiado. Stirling Moss, en cambio, no le veía ningún exceso: lo consideraba maravillosamente equilibrado. En caso de duda, hay que confiar más en su criterio.

Resulta apasionante imaginar lo que debieron de pensar Ferrari y los "garagistas" británicos al final de la temporada 1961: "Llega Porsche con un coche antiquísimo, que nunca se concibió para esta tarea, y de

repente rueda a la altura de los mejores de nosotros. Y encima construye un monoplaza completamente nuevo para el año que viene. Esto podría ponerse feo...".

Lo que entonces nadie podía prever es que, casi una vida entera después, el 718 seguiría siendo el Porsche con más éxito de cuantos han competido en el escalón más alto del automovilismo.

Ficha técnica

Motor: bóxer de cuatro cilindros y 1.5 l, refrigerado por aire
Chasis: multitubular de acero
Potencia: 165 CV
Caja de cambios: manual de seis velocidades
Suspensión delantera: independiente, con barras de torsión transversales
Suspensión trasera: independiente, con muelles helicoidales sobre amortiguadores telescópicos y paralelogramo de Watt
Peso: 456 kg

Información

Artículo publicado en Motorsport Magazine.

Texto: Andrew Frankel
Fotos: Jonathan Bushell, Porsche AG

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.

Image Sublines

Path: Porsche 718/2/fotos/img_1.jpg
Title: Porsche 718/2 Fórmula 2, Vic Elford, 1960, Porsche AG
Subline: Vic Elford corría a menudo con Porsche. Aquí, en 1960, con el 718/2.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2026/718-2-formula-1-43712.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/e04af2c5-fcba-4c38-b1b3-94b4e534af8b.zip

External Links
https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/december-2026/7/porsches-718-and-804-reveal-a-lesser-known-racing_history/?srsltid=AXCX9vleveOmruLMcrNumWTn7pcbQg4JFLi94cUf_6UA4S3IGRyleWyf

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