

Regreso a la vida

21/05/2020 Durante casi 42 años, este 356 C permaneció intacto y oculto por montones de neumáticos dentro de un discreto almacén. Sus descubridores lo recuperaron y, en un proceso de dos años, han restaurado su antigua gloria.

¿Qué coleccionista de coches no sueña con hacer un hallazgo así? Un descubrimiento como el de los desvencijados establos de un castillo francés donde, en 2014, volvió a ver la luz la legendaria colección Baillon. O el que se hizo en un granero en la región de Algovia, en Alemania, donde dormía uno de los primeros Volkswagen Escarabajo, de luna trasera partida. En nuestro caso, fue en un almacén en Essen donde, en verano de 2017, los cazatesoros encontraron algo no menos sensacional detrás de pilas de neumáticos de un metro de altura: un 356 C olvidado durante casi 42 años.

¿Cómo acabó allí este Porsche construido en 1964? Claus Meirich conoce la historia. Él es quien lo compró por 20.000 euros y lo devolvió a su antigua gloria, tras dos años de trabajo con un equipo de expertos y de amigos del mundo Porsche. "El último propietario, un comerciante de neumáticos de Essen, estaba enfermo y tuvo que dar de baja el coche que había comprado un año antes con 79.000 kilómetros, poco antes de la Navidad de 1975. Lo dejó en el almacén, donde rápidamente quedó olvidado".

Meirich, de 67 años y natural de Bochum, se describe como "un aficionado del Ruhr al motor refrigerado por aire". Reparador de máquinas titulado, posteriormente se formó como ingeniero y se unió a la empresa de ingeniería mecánica MTE Deutschland. Hace dos años, vendió sus acciones y desde entonces ha dedicado gran parte de su tiempo a su pasión por los clásicos. "Hasta ahora, siempre he tenido mis 911 en condiciones 1 o 2. Pero la idea de dar nueva vida a un trozo de cultura automovilística me emocionó enseguida", añade este apasionado de Porsche desde hace más de 30 años.

El 356 C tiene una rara combinación de colores de Azul Esmalte 6403 para la carrocería y un interior rojo. Lo matriculó por primera vez MAHAG, en Múnich, el 11 de junio de 1964. El primer propietario recorrió 67.000 kilómetros en ocho años y lo vendió en 1972 a un corredor de seguros de Krefeld, que lo pasó al anterior propietario en Essen solo dos años después. Este propietario, que ahora tiene 74 años, recordó entonces el coche que había guardado en un almacén y dio el aviso crucial a un miembro del Club Porsche 911. Este último no dudó ni un segundo en conducir hasta allí y también encontró un comprador enseguida, Claus Meirich.

Después de una inspección inicial, hubo buenas y malas noticias. Tenía el motor, la transmisión y casi todas las demás piezas dentro o alrededor del coche. También encontró el interior completo, aunque los ratones se habían dado un festín con las alfombrillas y los asientos. Pronto quedó claro para Meirich que sería necesaria una restauración completa debido al óxido, pero quería que se basara en el modelo original.

Las dos principales partidas de gastos de la restauración, que finalmente ascendió a 125.000 euros, fueron la carrocería y el motor. Se dedicó un año sólo al trabajo de saneamiento exterior. La carrocería se había oxidado completamente por el efecto progresivo de la sal en los inviernos de Múnich; solo el túnel central estaba intacto. Una puesta a punto del motor de 75 CV tampoco era alternativa, había estado inmóvil demasiado tiempo. La restauración comenzó en el verano de 2017, sin plazos. El 356 se desmontó hasta el último tornillo en un antiguo cine convertido en una sala de coches clásicos. Después, se asignaron las distintas tareas. En la persona de Ingo Menne, maestro mecánico y especialista en Porsche, el propietario encontró un amigable aliado para todos los trabajos en la suspensión y los frenos. Lamentablemente, falleció en abril de 2019, por lo que no tuvo la oportunidad de ver los frutos de su trabajo.

Recibió ayuda de una red de expertos en 356 en la región del Ruhr; incluso un taller de integración social de Bochum contribuyó con una cabina de granallado e instalaciones de imprimación. El taller de carrocería y pintura Pür de Ahlen, un centro especializado en Glasurit, fabricó la pintura de acuerdo con las especificaciones de Porsche Classic. En aras de la originalidad, se aplicó una sola capa sin un acabado de brillo. Según Meirich, la carrocería fue lo más caro y lo que más tiempo necesitó. El servicio de coches clásicos de Roland Ahlers de Sendenhorst hizo un trabajo minucioso con ella. Renovaron el frontal, la caja de la batería, los marcos y los umbrales de las puertas, los bajos completos, los paneles interiores de las aletas, los travesaños, los soportes de los ejes y los paneles exteriores de las puertas. No se soldó nada, todo se remachó y luego se selló, como en 1964.

En diciembre de 2018, estuvo listo el motor bóxer revisado por el centro de motores Micke, junto con la transmisión, la suspensión y los frenos, así como el equipo interior. Tras la sustitución de los paneles centrales de los asientos, hechos de brocado rojo, quedaron perfectos y, al mismo tiempo, con una pátina maravillosa. Siempre que fue posible, el equipo utilizó piezas de repuesto de las antiguas existencias, gracias a que hay un excelente suministro de recambios. Meirich: "Hay dos o tres empresas que pueden suministrar casi todo para los 356 en dos días". Después de que la carrocería regresara del taller de pintura, el trabajo de montaje comenzó el 3 de enero de 2019. Probablemente, el momento más emocionante fue el 4 de mayo: la boda de la carrocería y el motor.

Después de 24 meses y 2.000 horas de trabajo en el coche, quedó perfectamente restaurado para el verano. Un impecable 356 C en una rara combinación de colores con todos los documentos originales y los números correspondientes confirmados por un certificado de Porsche. Los modelos 356 C y SC se fabricaron entre mediados de 1963 y abril de 1965. Esta versión del 356 estaba equipada, por primera vez, con frenos de disco en las cuatro ruedas y se puede distinguir visualmente por los tapacubos planos sin el emblema de Porsche. Meirich estima que todavía existen 300 en Alemania hoy en día. Los interesados en comprar uno de estos modelos, fabricados en paralelo al 911, tendrían que invertir entre 80.000 (para modelos que necesitan restauración) y 150.000 euros (para modelos con un estado de conservación de 1).

Entre sus detalles más atractivos están la radio original de Blaupunkt Frankfurt y los reposacabezas conocidos como "almohadas redondas". Los instrumentos brillan como lo hacían originalmente, los tiradores de las puertas y las manivelas de las ventanas quedan paralelas y en el ángulo correcto de 45 grados. En el exterior, llaman la atención las raras luces adicionales amarillas de Hella, al igual que los topes del paragolpes trasero, a través de los que van las salidas de escape.

¿A qué velocidad conduce Claus Meirich el 356? "120 km/h es una buena velocidad, con un máximo de 4.500 rpm. Sólo utilizo el mejor combustible de 102 octanos y el consumo es 10 l/100 km. Y hay que añadir medio litro de aceite cada tres repostajes". Se nota que las llantas Lemmerz quedan lejos de los pasos de rueda. "Hay disponible un ensanchamiento de la vía", dice el experto de Porsche. "Pero no lo voy a poner porque quiero que el coche siga siendo absolutamente original".

Porsche 356 C 1600 – Ficha técnica

Motor: bóxer de cuatro cilindros
Cilindrada: 1.582 cc
Alimentación: dos carburadores de doble cuerpo Zenith 32 NDIX
Potencia máxima: 75 CV a 5.200 rpm
Batalla: 2.100 mm
Peso en vacío: 935 kg
Velocidad máxima: 175 km/h

Información

Artículo publicado en el número 16 de la revista "Porsche Klassik".

Texto: Thomas Imhof
Fotografías: René Hey

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: Restauración de un Porsche 356 C/fotos/img_1.jpg
Title: 356 C, 2020, Porsche AG
Subline: Una bella instrumentación. Los instrumentos VDO con las escalas verdes típicas de la época son absolutamente originales, pero con nuevos nuevos cristales, biseles y sellos. El velocímetro se puso a cero y se calibró. El volante de baquelita brilla con un raro aro de la bocina y tres radios cromados.

Path: Restauración de un Porsche 356 C/fotos/img_4.jpg
Title: 356 C, 2020, Porsche AG
Subline: Todos los elementos de la carrocería, incluido el tirador del capó con el emblema Porsche, son las piezas originales, pero se les dio un nuevo acabado cromado, como a los marcos de las ventanas. Los faros antiniebla amarillos de Hella son raros y muy apreciados.

Path: Restauración de un Porsche 356 C/fotos/img_5.jpg
Title: 356 C, 2020, Porsche AG
Subline: Las salidas de escape pasan por la parte inferior de los topes del parachoques. Las rejillas de ventilación del capó tienen insignias históricas y le dan un aspecto de mayor originalidad.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2020/es-porsche-clasico-356c-claus-meirich-20926.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/e114dc5b-4798-4af4-b97a-fe12727e3523.zip

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