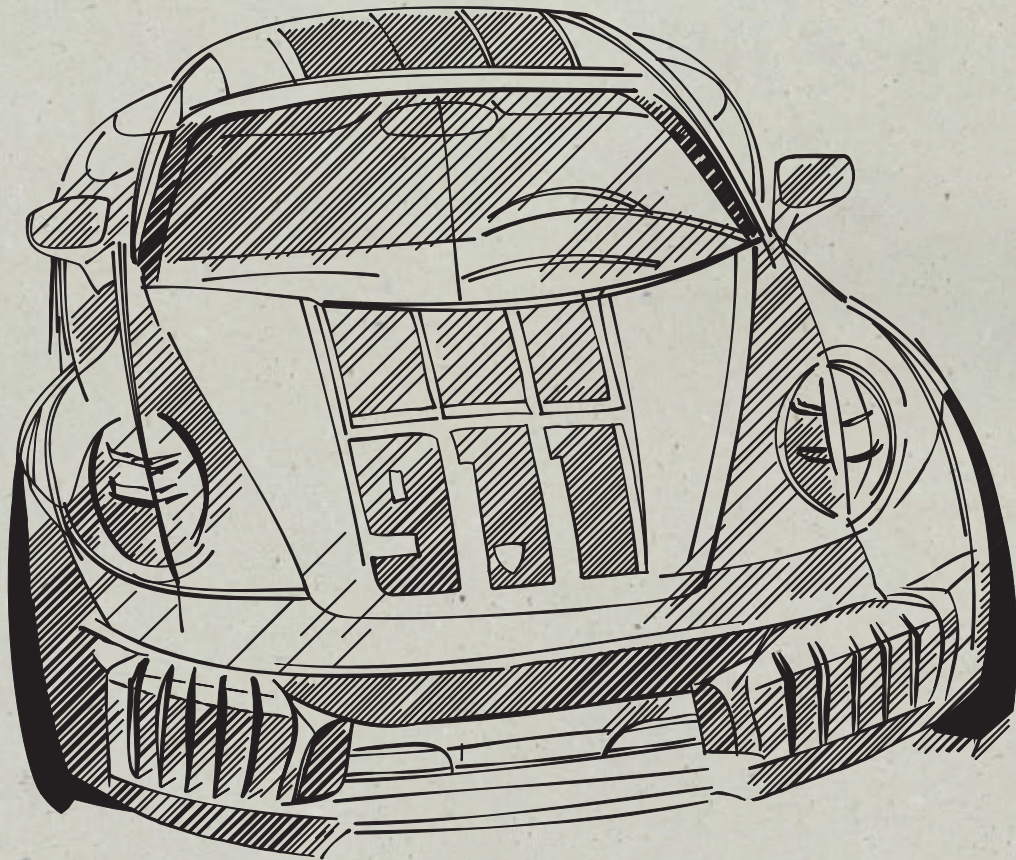


TIMELESS NEWS

ORIGINALE

11 | TEILE. TYPEN. TECHNIK.



PORSCHE

1

Heroes

Cada producto tiene una emocionante historia que contar. Conozca, a través de una mirada excepcional, esta selección de dos productos destacados.



Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO₂ y categorías de eficiencia en la página 103.

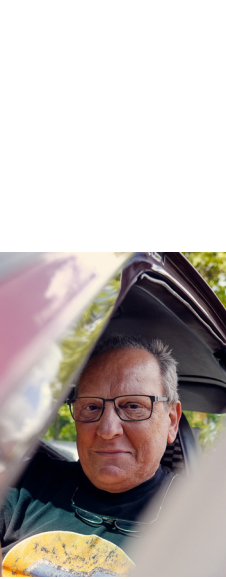
«No hay futuro sin orígenes» es el lema que guía el diseño de nuevos modelos en Porsche. La historia está en el origen de la inspiración, y se materializa de una manera moderna y orientada al futuro. El mejor ejemplo de ello son los modelos de la estrategia Heritage Design. Con el modelo de coleccionista de edición limitada 911 Spirit 70, los diseñadores ponen en escena los vibrantes años setenta.



WKD480520

Son el santo grial de la documentación de Porsche y los desean por igual mecánicos y coleccionistas: los manuales de reparación originales. Pero muchos de los escasos ejemplares que quedan actualmente muestran claros signos de desgaste. Con la nueva edición del manual de reparación del modelo 911 F hasta 1971, volúmenes I y II, en alemán e inglés, Porsche no solo ofrece una alternativa, sino un auténtico original.

El periodista e historiador automovilístico Wolfgang Blaube es considerado una institución en el círculo de los coches clásicos. Además de su labor periodística, fue Presidente de la Sociedad de Historia del Automóvil entre 2013 y 2022 y desde hace once años es miembro del Grupo Parlamentario para el Patrimonio Cultural del Automóvil en el Bundestag, que asesora técnicamente a diversos departamentos.



Wolfgang Blaube se encuentra frente a la estantería de su estudio. Una balda contiene siete volúmenes de color Rojo: son guías de reparación originales del 911, con más de 50 años de antigüedad; cuatro de ellas corresponden a modelos fabricados a partir de 1972, divididos por módulos, uno para el Turbo y dos para la primera generación del 911 hasta 1971. Blaube extrae los dos últimos y los coloca junto a dos ejemplares aparentemente idénticos. Pero al observarlos más de cerca queda claro: se trata de nuevas ediciones. Hojea, lee y compara las nuevas ediciones con los volúmenes históricos. «Están muy, muy bien hechos», elogia, cierra los dos nuevos volúmenes y los lleva a su taller. Los históricos se quedan donde están.

Los originales de esta documentación interna de los años sesenta y principios de los setenta son hoy en día objetos de colección muy buscados. Los ejemplares intactos y, sobre todo, completos, alcanzan actualmente precios muy elevados. Lukas Werginz, Director de Producto de Porsche, describe los manuales de reparación como el «santo grial de la documentación de Porsche». Aquí se describe con gran detalle todo lo que se puede reparar en el vehículo. Estas obras no son solo populares entre los mecánicos, sino también entre los coleccionistas, que no escasean, como bien sabe Werginz. Todo lo contrario de las guías históricas.

La razón de su rareza radica en su finalidad original. «Estos manuales se elaboraron exclusivamente para los talleres autorizados de Porsche. Por tanto, se dejaban

sobre el banco de trabajo, se utilizaban también con los dedos sucios y manchados de aceite, se arrancaban páginas o se perdían porque ya no se volvían a archivar en el lugar correcto después de utilizarlas», relata Werginz. Por supuesto, siempre hubo formas de conseguir un ejemplar así. Pero al fin y al cabo, sobre todo actualmente, se puede afirmar que: «En principio, hoy no tienen precio. Precisamente por eso, en el taller casi nadie las utiliza», continúa Werginz.

Lukas Werginz: «En principio, los manuales de reparación históricos hoy no tienen precio».

Con la nueva edición de Porsche, este obstáculo se ha reducido significativamente: los manuales ahora están disponibles para todos. Los responsables de producto no escatimaron esfuerzos en la búsqueda de ejemplares que se conservasen completos, lo que resultó ser un desafío. Las guías no solo se utilizaban de forma intensiva, sino que también se enviaban suplementos periódicos por correo. «Los talleres no siempre los archivaban, o no lo hacían en el lugar correcto. Pero nosotros queríamos encontrar una versión completa, por supuesto», relata Werginz. Finalmente encontraron lo que buscaban en los ejemplares que habían llegado desde el Centro de Desarrollo de Porsche en Weissach al Museo Porsche. «Se habían utilizado poco y por eso eran el modelo ideal». Después de comprobar meticulosamente que

estaban completas, todas las páginas se escanearon en alta resolución. El objetivo del procesamiento posterior fue reproducir exactamente el aspecto original de los ejemplares históricos. Para ello, el equipo del proyecto examinó cada imagen individualmente, la editó cuando fue necesario y eliminó esquinas dobladas, perforaciones y huellas dactilares. Se imprimió en un papel idéntico en gramaje y tacto al utilizado en los años sesenta y setenta. Para potenciar el efecto vintage y que no pareciera demasiado nuevo, se eligió el color marfil del papel en un tono más intenso. A esto se añadieron carpetas de alta calidad en el típico color Rojo de Porsche, una tonalidad histórica que en su día definió el artista gráfico Erich Strenger, estrechamente vinculado a Porsche. Lo que sí es nuevo es el estuche en el que se envuelven adicionalmente los volúmenes. «Esto nos permite proteger aún mejor las carpetas. El anagrama "Genuine Porsche" también demuestra que no se trata de una simple reimpresión, sino de un trabajo de alta calidad que cumple con los estándares de calidad de Porsche», afirma Werginz.

El estuche es nuevo y demuestra que la nueva edición es un trabajo de alta calidad que cumple con los estándares de calidad de Porsche.

Con tanta atención al detalle, los volúmenes todavía parecen demasiado valiosos como para llevarlos al taller, a menos que se posea un original histórico como es el caso de Wolfgang Blaube. Para él, la nueva edición está casi hecha a medida: sus preciados ejemplares de coleccionista permanecen seguros en la estantería, mientras que la reedición se utiliza en el taller. En la actualidad, tiene dos proyectos en su lista de tareas pendientes: está revisando el motor del 911 de 1976 de su esposa, y su 911 T en color Naranja Gulf de 1971 necesita varios trabajos de mantenimiento para poder competir de nuevo en varios rallyes de larga distancia este verano. Hoy utilizará su llave inglesa con este último.

«Es simplemente un taller mecánico clásico», dice mientras entra en el garaje. La prueba de su entusiasmo por Porsche está presente en todas partes: en la pared posterior hay un gran escudo luminoso de Porsche de

finales de los sesenta, sobre el banco de trabajo cuelga un mono original de fábrica y, junto a él, un conducto de aire de color Verde que pertenece inequívocamente a un motor bóxer de seis cilindros. El periodista e historiador automovilístico realizó su formación como carrocerero en el concesionario Raffay & Co., de VW y Porsche, situado en Hamburgo. Posteriormente, en 1980, trabajó como comprador para grandes concesionarios de coches clásicos. Después se pasó a la redacción de textos publicitarios y, desde 1997, trabaja en exclusividad como periodista e historiador automovilístico. Para muchos aficionados a los vehículos históricos, es desde hace tiempo más que un simple periodista: se le considera una institución en la escena de los coches clásicos.

Y no oculta que su corazón late especialmente por Porsche. Además del 911 T, también posee un 928 S de 1983 y un Boxster S de 2002: «Para mí, un Porsche siempre ha sido el deportivo perfecto: fiable y extremadamente resistente». La nueva edición del manual de reparación confirma también esta convicción. A esto se añade un excelente suministro de repuestos. «Cuando se trata del suministro de recambios, Porsche es realmente excepcional. Consigo todas las piezas que necesito y cada una de ellas encaja a la perfección, ya sea una junta para una ventana, un tornillo o un buje de rueda». Cita el 924 S de su hija como ejemplo: «Para este también puedo conseguir todos los recambios que necesito a precios absolutamente justos. Y todo funciona perfectamente. Esto refuerza aún más mi confianza».

«Para mí, un Porsche siempre ha sido el deportivo perfecto: fiable y extremadamente resistente».

Hoy vamos a comprobar los cojinetes de las ruedas delanteras. «Esto no forma parte de las tareas de mantenimiento habituales, ya que con un uso responsable los cojinetes de rueda prácticamente no se desgastan. Sin embargo, como también utilizo el vehículo para la conducción deportiva y en rallys de coches clásicos, reviso periódicamente su ajuste». Pero no es un trabajo que haga todos los días. Por eso abre la guía de reparación en el punto correspondiente. «Quitar la rueda, retirar la tapa guardapolvo del buje de rueda y ajustar la tuerca de fijación». Probablemente

→
Además de su 911 T de 1971 y su 928 S de 1983, Wolfgang Blaube también conduce un Boxster S del año 2002.

→
Un vistazo al taller de Wolfgang Blaube: su entusiasmo por Porsche se evidencia en muchos detalles, desde el gran escudo Porsche y el mono de fábrica hasta la carcasa del árbol de levas del 928 S con su distintivo anagrama de Porsche.



también podría hacerlo con los ojos cerrados. Sin embargo, para conocer el par de apriete correcto, le resulta útil consultar la guía. Continúa trabajando hasta que queda satisfecho y puede volver a montar la tapa guardapolvo y la rueda.

«Gracias a la información precisa del manual de reparación, esto es mucho más fácil», explica. Esto se aplica a los expertos. Los mecánicos aficionados deben seguir acudiendo a su Porsche Classic Partner o a su Centro Porsche. Por supuesto, algunos trabajos requieren herramientas especiales. Se dirige a la parte trasera de su 911 T, abre el capó del motor y comprueba la tensión de la correa trapezoidal con el dedo. «Esto

no se puede ajustar sin las herramientas adecuadas, no hay ninguna posibilidad». En aquella época, Porsche incluía la llave de gancho adecuada en el kit de herramientas integrado. Pero esta ya no está incluida en todos los vehículos. También para esto ha encontrado Porsche una solución: las bolsas de herramientas para vehículos clásicos no solo se fabrican con un diseño fiel a la época (en el modelo 911 F, por ejemplo, están hechas con el patrón Pepita en color Blanco y Negro), sino que también están equipadas con herramientas que cumplen con los más altos estándares de calidad originales. En combinación con la guía de reparación forman el dúo perfecto para el taller de un 911 antiguo. ■

Wolfgang Blaube trabaja en el ajuste preciso de los cojinetes de rueda. «Gracias a la información precisa del manual de reparación, esto es mucho más fácil», explica. Esto se aplica a los expertos. Los mecánicos aficionados deben seguir acudiendo a su Porsche Classic Partner o a su Centro Porsche. ↓



Manual de reparación del Porsche 911, volúmenes I y II (alemán) en estuche
N.º referencia WKD480510
Modelo 911 F (1965–1971)



Manual de reparación del Porsche 911, volúmenes I y II (inglés) en estuche
N.º referencia WKD480520
Modelo 911 F (1965–1971)

