PORSCHE



911 Sport Classic

Icons of Cool



PORSCHE

HERITAGE

icons OF cool

EST 1948

DESIGN

Los modelos de automóvil mostrados responden al equipamiento que se suministra en la República Federal de Alemania. Incluyen, por ejemplo, equipamientos individuales que no forman parte del volumen de suministro de serie y que solo están disponibles con un coste adicional. En diferentes países, no todos los modelos o equipos están disponibles debido a la normativa y los requisitos específicos de cada país. Infórmese acerca de los equipamientos específicos suministrados de fábrica en su Centro Oficial Porsche, o bien en su importador Porsche. Toda la información relacionada con la fabricación, características, diseño, prestaciones, dimensiones, peso, consumo de combustible y costes de mantenimiento responden a los datos actualizados en la fecha de impresión del presente documento (06/2022). Nos reservamos el derecho a realizar modificaciones en el diseño, equipamiento y oferta comercial, así como en las tonalidades de color. Para acceder a esta publicación en otros idiomas, por favor, consulte: www.porsche.com/disclaimer.

PRÓLOGO.

Estimado/a entusiasta:

Muchas veces no somos realmente conscientes de lo que significa el término legado, pero esta palabra tiene una importancia atemporal, especialmente para una marca con tanta historia como Porsche. Al igual que para nuestros clientes, que a menudo asocian sus vehículos con su propio estilo de vida y camino personal. En Style Porsche trabajamos constantemente en nuevas ideas estilísticas que encajen en cada época sin olvidar el legado de la marca. Nos gusta decir que no hay futuro sin origen cuando abordamos los primeros bocetos de un nuevo modelo. Cada nuevo vehículo cita fragmentos de inspiración de la multifacética historia de nuestra marca, sin dejar de ser totalmente moderno y estar orientado al futuro. Con la estrategia Heritage Design, en Porsche retomamos esta filosofía de manera consecuente y orientada al cliente, la seguimos interpretando de maneras distintas y la complementamos con toques modernos. Recuperamos los elementos de diseño, los colores y los materiales más apreciados de la marca Porsche de los años 50, 60, 70 y 80. Sin duda no se trata de reproducciones exactas, sino de nuevas interpretaciones ejecutadas con mucha atención a los detalles, a fin de subrayar y complementar perfectamente el atemporal carácter vanguardista del 911. Cada era de la historia de Porsche se escenifica por medio de un exclusivo modelo de coleccionista de edición limitada. Además, los paquetes de equipamiento, disponibles también para muchos otros modelos 911, nos permiten alcanzar un elevado nivel de accesibilidad. Basado en el éxito del primer modelo de coleccionista de edición limitada, el 911 Targa 4S Heritage Design Edition de 2020, estoy absolutamente convencido de que el nuevo 911 Sport Classic (modelo 992) continuará la historia de manera consecuente. No solo por el legendario alerón de cola de pato como guiño al 911 Carrera RS 2.7 o el típico tejido Pepita de los años 60, sino también por la multitud de detalles y el trabajo artesanal con el que PORSCHE Exclusive Manufaktur los incorpora en cada vehículo del cliente. Además de la forma, la selección de colores y materiales es muy importante para nosotros en el equipo de diseño. Especialmente cuando desarrollamos coches con una referencia histórica, rastreamos tendencias que a menudo se polarizan al principio, para luego desarrollarse de manera más sostenible y durante varias generaciones de vehículos. El color Gris Sport Classic del primer 911 Sport Classic (modelo 997) es un ejemplo de ello. Inspirado en el color Gris de moda del Porsche 356 de la década de 1950, fue una novedad absoluta en la paleta de colores de Porsche en 2009 con la aparición de la serie limitada Exclusive Manufaktur. El color Crayón se desarrolló a partir del tono exclusivo, que hoy en día es uno de los colores más populares que está disponible en todo el mundo y en casi todas las series de modelos Porsche. Y a esta historia aún le quedan muchos capítulos. El color Gris no es simplemente Gris, es tan variado como los caracteres de nuestros vehículos y clientes. El nuevo 911 Sport Classic anuncia la era del color Gris Sport Metalizado. Independientemente de la frecuencia con la que mirábamos juntos el automóvil durante el proceso de desarrollo en el estudio de diseño de Weissach, siempre estuvimos de acuerdo: el color Gris nunca es aburrido, marca la diferencia muy a menudo y siempre es genial. Sin importar el concepto de color que elijan los clientes para su vehículo personal, el lema general de la estrategia de Heritage Design describe mejor que nadie en lo que se convierte cualquiera que se siente detrás del volante de un 911 Sport Classic: verdaderos **Icons of Cool.**

Mis mejores deseos y que se diviertan al volante.
Michael Mauer



Michael Mauer dirige el departamento de diseño de Porsche desde 2004. Estudió diseño automovilístico entre 1982 y 1986 en la Escuela Técnica de Pforzheim. Bajo su mando, además de las generaciones actuales de todos los modelos Porsche, se han desarrollado el 918 Spyder y el deportivo eléctrico Taycan.

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

LOS ICONOS NO SIGUEN LAS TENDENCIAS, LAS CREAN.



El tiempo pasa cada vez más rápido. Lo que está de moda hoy ya no le importa a nadie mañana. Una tendencia releva a la anterior. Temporada tras temporada. Actualización tras actualización. Prácticamente todo el mundo está a la caza de las últimas creaciones, mientras pierden de vista las cosas realmente importantes.

Hubo momentos en los que era diferente. En los que los iconos podían madurar lentamente. Los diseñadores tenían la posibilidad de crear formas que duraran para siempre. Y los ingenieros podían desarrollar vehículos que hoy siguen inspirando a personas de todo el mundo. La palabra «concesión» no la conocía nadie. La gente se centraba en lo esencial y todo lo demás quedaba en un segundo plano. Pero lo más importante es que la gente tenía un gusto que permitía distinguir fácilmente entre lo trivial y lo duradero.

Hay que admitirlo. Antes era más fácil. No todo tenía que encajar de inmediato. Se realizaban ajustes y modificaciones. Los coches podían, e incluso debían, tener algo distintivo, y los tipos que los conducían podían ser duros y directos. Era la época de los Steve McQueen y James Garner. Su inimitable estilo desenfadado los convirtió en iconos. Su afición por los vehículos rápidos y un estilo de vida acelerado sin duda jugaron un papel crucial en esta historia. Pero no solo eso. Así nacieron las leyendas: leyendas del cine, leyendas de los circuitos y leyendas de los vehículos deportivos.

Es hora de recuperar esa época: con los Iconos de lo Cool. Lo que comenzó en 2020 con el 911 Targa 4S Heritage Design Edition continúa ahora con el 911 Sport Classic. Estrictamente limitado a 1.250 ejemplares, queremos celebra el estilo de los años 60 y principios de los 70 con este modelo. Y de paso recuperamos la presencia segura, el carácter desenfadado y el diseño atemporal del primer 911. Porque no tenemos duda: lo que en aquel entonces hacía latir más rápido y fascinaba a los corazones, lo hace hoy más que nunca.



Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

ÍNDICE.

4
EL NACIMIENTO DE LOS ICONOS
Los años 60 y 70

18
SENSACIONES ICÓNICAS
Porsche en los años 60 y 70

26
DAR FORMA A LOS ICONOS
Del tablero de dibujo a la carretera

38
ICONO DE GENIALIDAD
911 Sport Classic

80
ICONO ATEMPORAL
Porsche Design Timepieces

82
UN ICONO DE ESTILO
Estilo de vida Porsche

84
ICONOS PARA SU 911
Paquete Heritage Design Classic

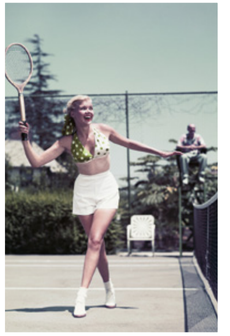
92
LOS ICONOS CONTINÚAN
Conclusión











Los años 60: una década llena de dinamismo, una década palpitante, inquieta, apasionante, impactante. Divididos entre las fuertes llamadas a una revolución fundamental por un lado y el optimismo confiado y el deseo de una prosperidad relajada por el otro, todo esto, a poder ser con un Martini, ya sea agitado o revuelto.

Todo y todos están en movimiento. Oriente y Occidente se enzarzan en una carrera para conquistar el espacio mientras en la Tierra pasa de todo. Estados Unidos sale a la calle y se rebela, Alemania se divide a principios de la década de 1960 y florece, al menos en Occidente. Londres marca el paso y señala las listas musicales mundiales de los años venideros. Y en Stuttgart-Zuffenhausen, Porsche se prepara para cambiar la historia de los vehículos deportivos para siempre. Pero vayamos poco a poco...

La década de 1960.





A principios de la década de 1960, el mundo se reordenó. Todo está cambiando. En Europa y Estados Unidos prevalece un optimismo cauto. Hay progreso, las cosas parecen estar mejorando. Por supuesto, la Guerra Fría y la carrera armamentística asociada están causando una incertidumbre latente de fondo, y también hay otras convulsiones sociales en todo el mundo, desde la revolución cultural en China hasta la descolonización de África con todos sus efectos secundarios, aunque, en general, la gente mira con optimismo hacia el futuro. Se dice que al final de la década el hombre habrá conquistado la luna. Y así, a principios de los años 60, la gente tiene la sensación de que todo es posible.

La libertad es la fuerza impulsora de esta nueva actitud ante la vida. El mundo entero parece volverse un poco más despreocupado y, también en Alemania, la vida de repente adquiere una ligereza sin precedentes que se extiende por todas las áreas. Incluso aquellas áreas que antes se consideraban tabúes fuera del propio hogar. No es de extrañar que al pensar en el año 68 a todos se nos venga a la cabeza el amor libre. Otra revolución, esta vez moral, incluso sexual. En 1968, el viejo orden se desmontó, nunca antes las parejas se habían cambiado con tanta alegría y rapidez como ahora. Esta mentalidad llega hasta las esferas más altas de la política: «Haz el amor y no la guerra». El eslogan de los manifestantes estadounidenses contra la guerra de Vietnam también se convirtió en el lema del movimiento estudiantil alemán en 1968. La izquierda joven protesta no solo contra el orden imperante, sino también contra la moralidad ultraconservadora de los años 50.

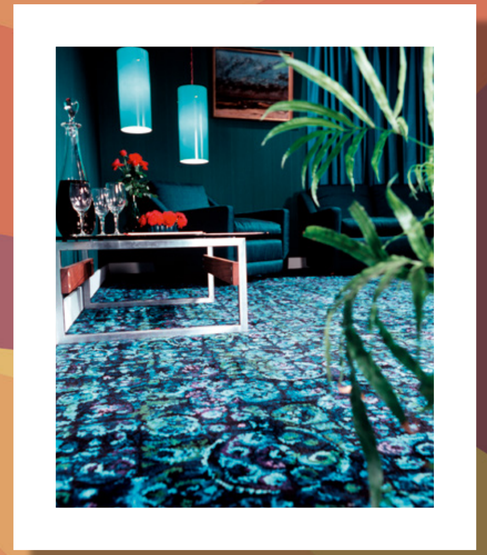
La legendaria foto de los miembros desnudos de la Kommune 1 de Berlín Occidental apoyados contra la pared resume el estilo de vida y lo inmortaliza para la eternidad. Una imagen clave de la historia contemporánea.



JETSET

60

El mundo entero en el salón.
También en la música, la moda, la filosofía, el arte, la ciencia: en todas partes la gente rompe con las tradiciones y convenciones previamente establecidas, en todas partes los jóvenes cuestionan a las autoridades y se rebelan contra los valores tradicionales de sus padres. La simultaneidad de los sentimientos y acontecimientos mundiales se debe, también en última instancia, a un mundo mediático que se ha puesto patas arriba y de repente tiene a mano un arma universal como la televisión. A partir de ahora, el mundo tiene lugar en el televisor de tubo chapado en nogal, e incluso en los rincones más alejados, uno descubre rápidamente lo que sucede. Ya sea Woodstock o el alunizaje, ya sea la Guerra Fría o el amor ardiente, todo llega de repente a la sala de estar de casa, a veces incluso en directo y, desde 1967, también en color. Todo se llena de color. En general, la edad temprana de la televisión se puede trasladar muy bien al estado de ánimo general: mientras los años 50 transcurrían todavía en color Blanco y Negro, los años 60 dieron paso a los colores, que los años 70 lucieron con el mayor derroche posible.





1960

1960

El nacimiento de la jet set.

Y otra innovación que muchos inicialmente solo conocen por la televisión hace que el globo se encoja para un círculo privilegiado: las conexiones de vuelos comerciales. Ahora, los que pueden, ven el mundo a través de otros ojos, los suyos propios. En cierta medida, en la «primera clase» de la nueva libertad para viajar, se está formando una pequeña clase social nueva, pero que está siendo vigilada en todo el mundo y que ya lleva su legado en el nombre: jet set. Seis letras que reflejan la deslumbrante vida de los ricos y guapos en todas sus facetas.

El mar Mediterráneo es el centro de todo. En la piscina más grande y, al mismo tiempo, más exclusiva del mundo, desde Niza hasta las islas griegas, los ricos y guapos hacen vida con el Mediterráneo de fondo. La gente se reúne donde el sol calienta y el champán está bien frío. Después de todo, ahora solo se tarda un día desde Acapulco hasta Rímini. Y los que se quedaron en casa, acompañan el sueño mientras hojean las revistas llenas de colores. Sin embargo, decir que el estilo de vida exaltado de la jet set es un fenómeno europeo sería contar solo una parte de la historia. La idea de una burbuja autónoma con rango y nombre viene de los EE. UU., por supuesto, de Palm Springs para ser precisos. Ubicada a dos horas en coche desde Los Ángeles, la ciudad en Coachella Valley ha sido siempre el destino de recreo de la alta sociedad, especialmente de las grandes estrellas de cine y las estrellas crecientes, desde la década de 1930. Quien sea o quiera ser un pez gordo en Hollywood, tiene que jugar un papel protagonista en Palm Springs.

Día y noche, la vida aquí en el desierto de California gira en torno a una sola cosa: la piscina. Esto se debe solo en parte al sol implacable y las altas temperaturas. La piscina es el mejor lugar para mostrarle al mundo lo que se hace una vez que se ha llegado a algo, es decir, nada. O como dicen en Europa: dolce far niente (otro término técnico de la jet set de los sesenta). El dejarse flotar por la piscina del hotel durante el día, desemboca inevitablemente en fiestas nocturnas en una de las numerosas piscinas privadas. No se puede estar a la última sin pasar por la piscina. Y la ola pronto llega a Europa. Ya sea en Alemania, Italia o Francia, lo que solía ser una piscina donde la familia podía refrescarse en los calurosos días de verano se ha convertido de la noche a la mañana en una piscina sexy, donde no solo se calientan los ánimos.



















60

De la piscina a la gran pantalla.
La razón por la que todo esto funciona tan bien se puede observar en una de las mejores películas de esta época, exactamente, nos referimos a «La Piscine», en español «La piscina». Para una tal Romy Schneider, el papel principal junto a Alain Delon iba a significar la explosión de su carrera. La trama del primer denominado thriller erótico de la historia del cine es bastante simple. Pero eso no importa aquí, al borde de la piscina remota en Ramatuelle, en la Riviera francesa. Calor a raudales y a todos los niveles. Una película de culto que todavía hoy se considera un icono de estilo.

En la fuente del Mid-Century Modernism.
Pero volvamos a Palm Springs por un momento. Lo realmente encantador de la ciudad del desierto es, sobre todo, la arquitectura ligera y empapada por el sol que lucen las casas privadas, perdón, los bungalós. Desert Modernism es el nombre que se le da al estilo modernista en la actualidad, protagonizado por arquitectos como Richard Neutra, John Lautner y Albert Frey por encargo de las estrellas de Hollywood como Frank Sinatra y Bob Hope. Solo se podía construir de esta manera aquí en el desierto: formas claras, reducidas, abiertas y cercanas a la naturaleza. Mucho vidrio, poca piedra. Un sueño postmodernista a la escasa sombra de las palmeras perfectamente podadas.

Algunas de las características del Mid-Century Modernism han llegado a Europa, principalmente a lugares ocultos a lo largo de las prominentes costas del Mediterráneo. Los bungalós encaramados en las laderas de St. Tropez transmiten esa sensación muy especial de luz y diversión de los años sesenta. Sobre todo, porque las cosas se están volviendo literalmente cada vez más bastas en las ciudades: de forma muy acertada, se le dio el nombre de brutalismo a este estilo que proyecta la libertad constructiva recién conquistada. Se crean gigantescos bloques de hormigón con innumerables viviendas en forma de panal o módulos de oficinas. Para unos una pesadilla arquitectónica, para otros un símbolo del amanecer urbano del futuro. La belleza seguramente sea otra cosa, pero el carácter fascinante no se le puede negar.

Europa está floreciendo y se convierte en un lugar de añoranza y, al menos inicialmente, en un centro cultural para las cosas buenas de la vida. Londres es considerada la ciudad cosmopolita por excelencia, incluso por delante de Nueva York, y el Reino Unido domina los gustos musicales mundiales a su antojo con bandas como los Beatles y los Rolling Stones. En general, la música es el alma de los Swinging Sixties y los principios de los 70. Del beat al pop y al rock: personas de todo el mundo bailan y se mueven al son del mismo ritmo de liberación.



60

Los Swinging Sixties, también en Alemania.
La música siempre ha sido un lenguaje que se entendía en todo el mundo. Poco a poco los éxitos de origen anglosajón encuentran su camino hacia la Europa continental. Las canciones en inglés, pero cada vez más también en francés e italiano, se traducen con cariño y aportan un toque sofisticado a la cada vez más colorida sala de estar alemana. Un toque de internacionalidad desempolva los últimos rincones olvidados. Son estos títulos, a menudo algo fuera de lugar, los que hacen que la liberación sexual sea digerible para las masas.
En resumen: los superventas han cambiado. Ahora, la atención se centra en la no intervención.

Además de la música, es, sobre todo, la moda la que se encarga de transmitir la nueva libertad al mundo exterior. Claro, París ha sido durante mucho tiempo la capital indiscutible de la moda y está haciendo todo lo posible para seguir siéndolo. Pero la verdadera revolución no está ocurriendo en los salones de alta costura, sino en las calles. Es una rebelión alegre y colorida contra el tufo conservador de los años 50. Minifaldas minimalistas, vestidos reveladores con estampados florales, jerséis anchos y vaqueros con campanas cada vez más grandes. Lo único que importa es que sea diferente, que no se parezca a lo que llevan los padres.

La República Federal de Alemania solo tiene unas pocas playas y aquí la Dolce Vita no será relevante hasta más tarde, pero entre el Mar del Norte y los Alpes también corre un viento fresco para alejar el tufo que dejaron los años 50. Ahora mismo, lo antes posible y preferiblemente para siempre. Mientras los jóvenes piden el derrocamiento de las instituciones en la calle, los padres quieren y pueden permitirse un poco de lujo dentro del milagro económico en auge después de años de necesidad. Principalmente, el automóvil ocupa la parte superior de la lista de deseos de los alemanes. Y eso también se debe al trabajo de unos cuantos ingenieros suabos. Con sus virtudes típicas, contribuyen, consciente o inconscientemente, a que el sucesor del Porsche 356 no sea solo un nuevo deportivo, sino un icono.

Dar forma a los iconos.
Con el 356, Porsche celebró éxito tras éxito en todo el mundo en la década de 1950. Tanto en la calle como en los circuitos. En California, a la gente le encanta el modelo Speedster como el accesorio ideal para su estilo «easy going». En Montecarlo se valoran las elegantes líneas del coupé, y en Alemania, entre Flensburgo y Rosenheim, todo el conjunto se ve como símbolo del nuevo auge alemán. A pesar de todo, en Zuffenhausen han comenzado hace muchos años los trabajos para lanzar el sucesor.

Debe tener 6 cilindros, motor trasero y suficiente espacio para una bolsa de golf. Ferry Porsche en realidad plantea requisitos manejables para el sucesor del 356, pero son difíciles de combinar. Después de intensas discusiones, Ferdinand Alexander Porsche cumplió con todas las demandas de su padre para el nuevo vehículo deportivo y así, el coche se presentó oficialmente del 12 al 22 de septiembre de 1963 en el Salón Internacional del Automóvil (IAA) de Fráncfort.















EL DILEMA DE LA SUCESIÓN.

Mientras el pionero y primogénito 356 sigue provocando caras de felicidad, tanto en el asiento del conductor como en los sillones de las salas de reuniones de Zuffenhausen, el 911, a estas alturas todavía como 901, no esconde que inicia el adelantamiento. En el Salón de Fráncfort, ambos se encuentran en armonía uno al lado del otro: el 356 como modelo maduro en su etapa final de desarrollo y su sucesor como prototipo que aún no está listo para conducir. Además del motor de 6 cilindros con árboles de levas en cabeza, el heredero del trono del 356, que ya era una leyenda en ese momento, tenía un chasis con un eje trasero de brazos oscilantes y una carrocería autoportante, además de un número de desarrollo interno que llamó la atención en Francia. Porque el nuevo modelo aparecería inicialmente como Porsche 901 en el stand del Salón del Automóvil y poco después en los concesionarios. Después de que ya se habían fabricado 82 unidades, Porsche tuvo que cambiar la designación en octubre de 1964, ya que la marca de automóviles francesa Peugeot tenía los derechos de todos los números de tres dígitos con un «0» en el medio para designar modelos de automóviles. A veces, un tecnicismo jurídico es el que permite nacer a una leyenda.

Lo que sucedió después es difícil de expresar con palabras, incluso para los suabos, tan acostumbrados al éxito, aunque se intentó con bastante frecuencia. El «modelo original» recién presentado se consideró inicialmente (demasiado) caro, pero con la versión básica de 4 cilindros del 912, que se lanzó al mercado poco después, el triunfo del deportivo de Zuffenhausen ya no pudo detenerse. El 911 se convirtió rápidamente en sinónimo mundial de un vehículo deportivo adecuado para el uso diario. Casi todo se había hecho bien: motor, propulsión, chasis, equipamiento. El 911 no solo acertó a visualmente con el espíritu de la época, sino que también estuvo técnicamente a un nivel que provocó admiración en todo el mundo.

Durante 10 años, el 911 se mejoró continuamente en los detalles y se construyó con diferentes potencias de motor y equipamiento, inicialmente solo como coupé, hasta que a partir de septiembre de 1965 se agregó el «cabriolet de seguridad» con una jaula antivuelco de acero fija, el legendario Targa. Cuando el sucesor se encontraba ya en la parrilla de salida en 1973, más de 80.000 unidades difundieron la idea de «conducir en su máxima expresión» por todo el mundo.











«En retrospectiva, no hay duda de que el 911 representa un concepto que no admite debate. La vida útil prolongada y atípica de este modelo hace que me sienta orgulloso de haber tenido razón en lo que respecta a mi opinión sobre el 911».

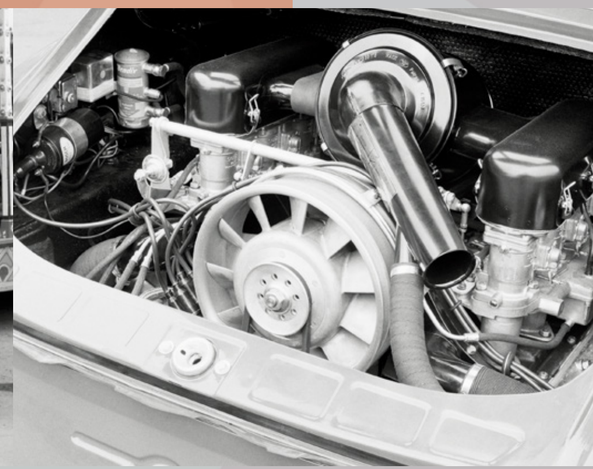
FERRY PORSCHE, 1992

La valentía ayuda a ganar. Sobre todo, amigos.
Sin embargo, el concepto del 911 fue bastante controvertido al principio. El intento de combinar la deportividad y la idoneidad para el uso diario era demasiado atrevido. El mercado no estaba preparado y los riesgos eran demasiado elevados, según decían. Ferry Porsche tuvo que defender la idea ante numerosas resistencias internas, y al final acertó.

Quizás también gracias a este éxito, el espíritu revolucionario de la década de 1960 triunfó en numerosas ocasiones en Porsche. Ferry Porsche, en particular, no es reacio a las ideas inusuales y arriesgadas, y siempre está atento a las ideas ocasionalmente extrañas de sus ingenieros. Seguro que esta circunstancia también contribuyó a que los conductores de Porsche se convirtieran en fanáticos de la marca en las décadas de 1960 y 1970. En aquel momento la comunidad empieza a crecer y se fundan los primeros clubes Porsche en todas partes. El 911 está firmemente consolidado como el corazón de la marca y no solo ha llegado a los garajes de los conductores sino también a las paredes de las habitaciones de sus hijos. Es el coche perfecto para los pósteres. Un automóvil de ensueño que no solo seguirá siendo un sueño, sino que, finalmente, se convierte en realidad.

Una brisa fresca sopla en Zuffenhausen.
¿Y por lo demás? Ferry también piensa a largo plazo. Los coches deportivos no deben pertenecer exclusivamente a la *jet set*. Esta idea fue madurando en Zuffenhausen a lo largo de toda la década de 1960 y finalmente desembocó en la creación del 914 en 1969. El pequeño Roadster con motor central está destinado a ser el modelo de acceso a la marca para un nuevo público objetivo. Un público más joven y moderno, y posoblemente más "cool" que el del 911. Un concepto que no deja a nadie indiferente. Despreciado por algunos, amado por otros como un sueño que se puede cumplir, el vehículo deportivo de iniciación producido en conjunto con Karmann y Volkswagen vende casi 120.000 unidades. Esto ayuda a llevar el glamour del icónico 911 a los garajes de la clase media.







PORSCHE

Anécdotas de Zuffenhausen.

Un spoiler con nombre propio. Una denominación del reino animal, nada menos. Es un suceso atípico, por no decir único. Pero, ¿qué hay detrás del término «cola de pato»? ¿Por qué al alerón trasero del legendario 911 Carrera RS 2.7 lo empezaron a llamar de esta forma? Todavía hoy existen distintas versiones sobre ello. La más probable: un comentario despectivo del departamento de ventas de Porsche de la época, que no mostró ningún entusiasmo cuando vio por primera vez la parte trasera del RS 2.7. Hoy, el nombre, que hace referencia al trasero del pato, se ha convertido en una parte integral del vocabulario de Porsche. Está en boca de todos, especialmente entre los entusiastas de Porsche.

LA COLA DE PATO



¿Lo mejor? Siempre llega al final.

A principios de 1972, los accionistas de Dr. Ing. h. c. F. Porsche KG deciden convertir la sociedad comanditaria en una sociedad anónima con un capital social de 50 millones de marcos alemanes a partir del nuevo ejercicio fiscal. Ferry Porsche asume la presidencia del consejo de supervisión. Si bien esta decisión, junto con el éxito del 914 y los demás modelos, crea una base financiera tranquilizadora, los ingenieros están ocupados trabajando, fieles a la tradición suaba, en el sucesor del ya legendario 911. Hacia el previsible final del modelo original, el 911 Carrera RS 2.7 se lanza al mercado como modelo excepcional, aunque de manera casi obligada. El 911 Carrera RS 2.7 se presenta en octubre de 1972 en el Salón del Automóvil de París y es el primer 911 que lleva el nombre de una conocida carrera de coches mexicana, la Carrera Panamericana. En realidad, el 911 Carrera RS 2.7 se ideó como una serie limitada de 500 vehículos, necesarios para obtener la homologación para competición, pero luego demostró ser tan popular entre una clientela sedienta de rendimiento y prestigio que finalmente se construyeron un total de 1.580 unidades.

El nuevo modelo promete mucha libertad, aventura y deportividad sin concesiones, y es visualmente mucho más agresivo que el burgués 911 S de la época. Los pasos de rueda ensanchados en la parte delantera y trasera se convirtieron más tarde en un elemento característico de la familia Carrera. El spoiler delantero tiene una llamativa abertura en la parte central, para el radiador. En la parte trasera, un pequeño alerón de fibra de vidrio, que pronto se llamaría cola de pato, aseguraba que el 911 Carrera RS 2.7 tuviera una enorme adherencia al suelo.



Comparado con otros elementos aerodinámicos de su época y de décadas siguientes, fue un componente más bien discreto, pero revolucionario, que, sin duda, hizo historia. El nuevo 911 Sport Classic demuestra el carácter atemporal de la cola de pato. El pequeño spoiler se apoya en la carrocería del 911 como si se tratase de una sola pieza de fundición.

No solo el 911 Carrera 2.7 RS, sino prácticamente todos los vehículos deportivos de Zuffenhausen, se convirtieron en éxitos de ventas mundiales en ese momento. Se consideraban rápidos, bellos y mundanos. Steve McQueen les erigió un monumento cinematográfico en 1971 e incluso ahora las celebridades desde Hollywood a Berlín, pasando por Roma, se dejan fotografiar orgullosos en sus elegantes bólidos de Stuttgart.







PATRÓN
DE VARIAS GENERACIONES.

Mientras otros fabricantes, en su afán por llamar la atención, se centran en ofrecer diseños exteriores llamativos y motores con muchos cilindros, Porsche se mantiene fiel a sus propulsores de 6 cilindros y también bastante cauteloso en el diseño del exterior: hasta ahora no les había ido mal con la estética un poco fría de ingeniería típicamente alemana. En vista de esta modestia visual en el exterior, muchos se sorprenden con los fuegos artificiales ornamentales que los suabos bastante conservadores se atreven a lanzar, de vez en cuando, en el interior. Un patrón de tapicería que lleva el nombre de la bailarina española Josefa de la Oliva. Conocida como Pepita, la malagueña fue muy conocida en el siglo XIX y, aunque no se sabe con exactitud si alguna vez llegó a llevar el estampado, lo cierto es que tradicionalmente se asocia a ella.

El estampado de cuadros de dos tonos, principalmente blanco y Negro con rayas oblicuas, pertenecía exclusivamente a la moda masculina hasta la Segunda Guerra Mundial. Eso cambió cuando el diseñador francés Christian Dior creó el revolucionario «New Look» en 1947 y utilizó el estampado de cuadros para sus colecciones de mujer. A partir de ese momento, el patrón Pepita es considerado sinónimo de elegancia y glamour y se puede encontrar en casi todos los objetos cotidianos, desde muebles tapizados y botellas de perfume hasta envoltorios de chocolate.



Pepita de la Oliva

La marcha por las instituciones comienza a principios de la década de 1960. La generación de la posguerra se hace con el poder y el espíritu de la época tampoco se detiene en Pepita. Desde el minivestido hasta el abrigo con vuelo, Pepita vive un pequeño renacimiento, ahora en una gran variedad de colores.

Iconos de estilo como Audrey Hepburn o Jackie Kennedy valoran el estampado, elegante a la vez que divertido, y a los conductores de Porsche también les gustan los rombos en blanco y Negro. La primera vez que se usa el estampado en Porsche, es en algunos 356 a petición de ciertos clientes. En el 911, se convertiría en una parte importante de la historia de Porsche.

Ahora estamos celebrando su redescubrimiento. Combinamos Pepita con otros elementos e ideas de esta emocionante y revolucionaria década para dar vida a un nuevo vehículo.
Un icono que representa los salvajes años 60 y 70, que celebra la vida y el estilo de vida. Y ya solo por eso, se convierte en la referencia de lo extravagante.

INSPIRACIÓN A LA INSPIRACIÓN.

Landschloss Korntal, año 2006: cerca de la planta principal de Porsche en Zuffenhausen, varios especialistas de la marca se reúnen para discutir un nuevo concepto de vehículo. El objetivo es reorientar PORSCHE Exclusive Manufaktur a nivel estratégico. El enfoque: en lugar de integrar opciones individuales en el equipamiento especial de los modelos de serie, los modelos especiales exclusivos deberían subrayar la competencia del área comercial y transportar la idea de las series limitadas de PORSCHE Exclusive Manufaktur a los tiempos modernos. En 1998, el 911 Turbo S (modelo 993) fue la última serie limitada exclusiva, a continuación, llegó la «Lean Production»: construcción modular. El lema de entonces era: altamente eficiente o nada. Los vehículos complejos que implicaban un gran trabajo y series limitadas no tenían cabida en la estrategia de la marca, ya que el enfoque se centraba en alejar a la compañía de la inestabilidad.

SALÓN DE FRÁNCFORT IAA 2009.

Tres años después de la reunión en Korntal, el 911 Sport Classic está en el *stand* de Fráncfort, una serie pequeña, limitada a solo 250 unidades en todo el mundo, porque en este momento todavía hay mucha incertidumbre sobre el potencial de la serie pequeña. La esencia del 911 Sport Classic ya es un presagio de la estrategia Heritage Design. El color exterior Gris Sport Classic genera debate, tanto a nivel interno como en la feria. Los tonos claros de Gris como color exterior son completamente inusuales, la junta directiva bromeó diciendo que para ahorrar costes solo habían usado la imprimación. Pero el modelo proviene de la propia historia de la empresa: un 356 Gris sobre un campo verde en una imagen del archivo histórico.

Por eso, el concepto necesita las 2 franjas y la lámina decorativa lateral en un Gris más oscuro para crear un contraste para el ojo del espectador, al igual que los accesorios pintados de Negro y las llantas pintadas de Negro. El legendario diseño de las llantas Fuchs, hasta ese momento no había sido factible con material forjado y en alto brillo, sin embargo, para el nuevo 911 Sport Classic sí que lo fue.

Especial. Especialmente complejo, sobre todo.

La carrocería del 997 Sport Classic es ancha, una característica que en ese momento está reservada a los modelos con tracción total y Turbo. En 2009, por primera vez, se combinaron una carrocería ancha, tracción trasera, transmisión manual y un motor de prestaciones mejoradas, especialmente desarrollado para este proyecto. El resultado es tan convincente que el posterior 997 GTS ya surgió del concepto durante el mismo desarrollo.

La cola de pato en la parte trasera está auténticamente basada en el original, perfectamente adaptada a la forma del 997 y asignada específicamente a la serie pequeña. Incluso hoy en día, debe demostrar que posee un número de chasis de un 997 Sport Classic en el Centro Porsche para poder pedir una pieza de repuesto original.

Igual de único es el techo de doble cúpula, o «Double Bubble Roof», que está inspirado en el *concept* 911 Panamericana y las mitades de techo desmontables del Carrera GT.

LA IDEA DEL 911 SPORT CLASSIC.



DISEÑO: adhesivos decorativos en Gris oscuro en la tapa del maletero, sección central del techo, sección central trasera, portón trasero y secciones laterales de los bajos

DETALLE: placa cromada PORSCHE Exclusive Manufaktur en el paso de rueda derecho

FRONTAL: carenado delantero SportDesign con rejillas de entrada de aire pintadas de Negro y borde del spoiler delantero pintado del color exterior

REINTERPRETACIÓN: techo de doble cúpula

FAROS: faros principales bixenón con borde Negro

PARTE TRASERA: spoiler trasero «cola de pato» fijo, carenado trasero independiente y luces traseras con cristal claro

MOTOR: bóxer de 3,8 l con 300 kW/408 CV

LLANTAS: llantas Sport Classic de 19 pulgadas: basadas en el diseño de la clásica «Fuchsfelge®»

CHASIS: carrocería ancha con aspecto 911 Turbo

CROMO: inscripción «PORSCHE» y denominación del modelo en auténtico metal cromado

COLOR EXTERIOR EXCLUSIVO: Gris Sport Classic

PROPULSIÓN: tracción trasera, transmisión manual de 6 velocidades

997



Además, la forma del techo es un homenaje a los vehículos clásicos de competición, en los que había que ampliar el espacio disponible en el techo para dar cabida a los pilotos más altos cuando conducían con casco. El techo de doble cúpula está firmemente sujeto a la carrocería y, por lo tanto, no puede ser copiado por talleres independientes en caso de que alguien intente construir una réplica de un Sport Classic.

El esfuerzo que implica la producción es alto porque solo las partes centrales, con o sin techo corredizo, están previstas para el montaje, no las partes centrales adicionales del techo de doble cúpula. En lugar de la laboriosa y costosa adaptación de las áreas de logística, se asigna a un empleado para ensamblar manualmente esas secciones del techo de doble cúpula del 911 Sport Classic. Esto, claro, era posible hasta 2009 cuando la producción era de 250 unidades. Hoy, sería impensable.

Detalles, detalles, detalles.

La inscripción de la parte trasera del 911 Sport Classic está cromada, al igual que la insignia del fabricante en el paso de rueda derecho, hecha de metal auténtico, un material que ya no se sele emplear, ya que normalmente se utiliza plástico galvanizado. Debido al reducido número de unidades se utilizan procesos específicos y un proveedor del sector de la joyería. Puro amor por los detalles. Completan el exterior las grandes salidas de escape cromadas con el máximo diámetro posible y una parrilla interior concisa, así como los faros principales con bordes Negros inspirados en el 911 Carrera RSR Turbo 2.1 de 1974.

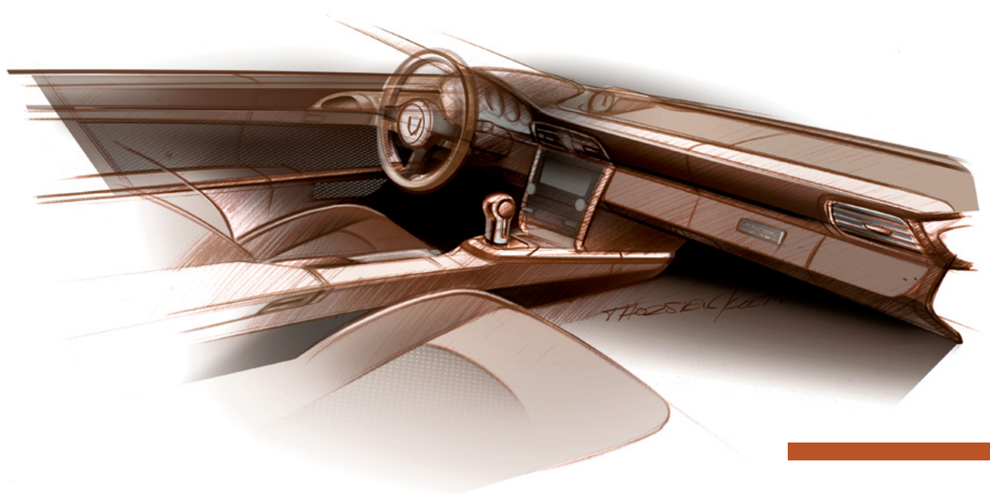
Una característica de diseño domina el interior: la alta calidad. Un vehículo «ruidoso» con componentes llamativos en el exterior, pero discreto y elegante en el interior: los «conductores tipo gentleman» han sido elegidos como un grupo objetivo fundamental y auténtico. Las sillas de montar a caballo, los estampados Pepita y los sofás Winchester son la inspiración para el procesamiento del material y la elección del cuero. El cuero natural marrón espresso era el más exclusivo de la época en ese momento y no entró en la producción en serie hasta bastante más tarde con el Panamera.

El cuero marrón se combina con techo tapizado en Alcantara® Gris personalizado y alfombras de alta calidad, así como con ribetes y costuras de cuero Gris mármol en los asientos. Los asientos en sí ya son muy especiales debido al refuerzo de la forma por medio de ribetes Grises y cuero trenzado. El grabado de alta calidad «911 Sport Classic» en el reposacabezas y el uso reducido de costuras decorativas visibles hablan de la artesanía y la selección estilística. Donde se habían usado costuras visibles en la versión de la serie 911, se utilizan costuras rebatidas en el Sport Classic o directamente se renuncia a ellas, como en el caso del respaldo envolvente, para no sobrecargar el interior.

Nunca antes se habían desarrollado tantos, en la jerga técnica denominados «productos semielaborados», específicamente para un modelo especial o una serie pequeña. En cuanto a la forma, casi no había piezas de plástico sin tratar en todo el interior en el Gris vulcano que era común en ese momento. Incluso el Porsche Communication Management estaba revestido de una fina capa de cuero.

La idea era que el conductor se encontrase con material real siempre que fuera posible y que incluso después de unas semanas siguiera descubriendo detalles que no se esperaba. El panel de la puerta, que proviene originalmente del Boxster, es legendario, pero gracias a su tirador horizontal combina mejor con el espejo retrovisor del Sport Classic con su cuero trenzado. «La forma sigue a la función» siempre ha sido el lema de Porsche y la mejor manera de resaltar el material exclusivo de la puerta.

Hoy en día, la idea de series pequeñas se ha asentado en PORSCHE Exclusive Manufaktur. La artesanía tradicional y el amor por los detalles son los principios que rigen la actividad aquí. Principios que también se pueden encontrar en el 911 Sport Classic de la serie 992.





DISEÑO, TECNOLOGÍA Y MUCHA HISTORIA.

UNA ENTREVISTA SOBRE EL 911 SPORT CLASSIC.

Un deportivo tan extraordinario como el 911 Sport Classic vale más que mil palabras. Pero no por ello hay que dejar de hablar de él. Una entrevista con los diseñadores del 911 Sport Classic, Grant Larson, Daniela Milošević y Chris Holzinger, así como con Boris Apenbrink, exjefe de proyecto del primer 911 Sport Classic (997) y actualmente director de los vehículos de PORSCHE Exclusive Manufaktur.

En general: ¿cómo surgió la idea del Sport Classic?

Apenbrink: «Bueno, lo primero que hay que decir es que nada de todo esto estaba previsto. En 2009 reactivamos los proyectos de vehículos complejos con el Sport Classic en PORSCHE Exclusive Manufaktur, entonces todavía bajo el nombre de Porsche Exclusive. De inmediato acordamos que debíamos hacer estos proyectos con mayor frecuencia en el futuro. En general, todo el mundo estaba convencido, y así ha sido con todas las series pequeñas Exclusive: cada uno era una pieza única. Porque esa era la estrategia: hay una ocasión, una sola vez. Y la próxima vez pensaremos en un tema nuevo. Pero a menudo los clientes nos preguntaban: «¿Cuándo volvéis a sacar un Sport Classic?»

Larson: «Aunque solo se construyeron 250 unidades del primer Sport Classic, hoy en día todavía tiene una presencia increíble y está en la mente de un gran número de personas, no solo en Instagram o Facebook, sino también en las reuniones de Porsche, etc.»

Apenbrink: «Sí, ese es el tipo de vehículo del que sigues escuchando que gira cabezas a su paso.»



BORIS APENBRINK
DIRECTOR DE VEHÍCULOS DE PORSCHE EXCLUSIVE MANUFAKTUR



GRANT LARSON
JEFE DE DISEÑO DE PROYECTOS ESPECIALES STYLE PORSCHE



CHRIS HOLZINGER
DISEÑADOR DE COLORES Y MATERIALES

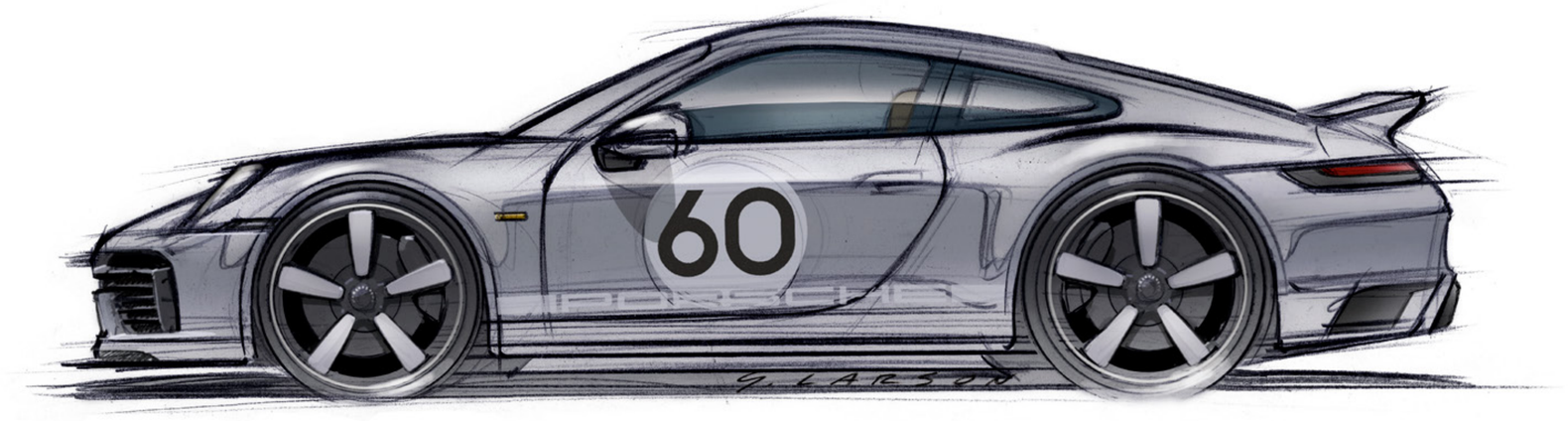


DANIELA MILOŠEVIĆ
DISEÑADORA DE COLORES Y MATERIALES

911 SPORT CLASSIC

El nombre «Sport Classic»: ¿de dónde sale? ¿Hay una historia detrás o no se puede contar?

Apenbrink: «En realidad era una denominación provisional. En aquel momento planteamos tres opciones para la primera serie pequeña en un taller, uno de ellos era un «Classic Coupé». La descripción exacta fue «un coupé clásico con las claves de diseño más importantes de la historia de Porsche». Con «clásico», nos referíamos a una forma pura del vehículo deportivo Porsche. Pero adoptar la denominación provisional habría sido demasiado fácil, así que repasamos la historia de los nombres de los vehículos Porsche. Nos paramos en SC, que entonces significaba Super Carrera, porque encajaba perfectamente con la esencia de producto del vehículo. Cuanto más corto sea la designación que figura en el portón trasero del coche, mejor, y así empezamos a soñar con el 911 SC. Al final, descubrimos que los derechos de la denominación «SC» ya se habían asignado y nuestro vehículo tampoco era un exacto sucesor del 911 Porsche SC de aquel entonces. Así que seguimos buscando y pasamos de Super Carrera a Sport Classic. Un deportivo clásico con transmisión manual, tracción trasera, un motor de rendimiento mejorado y un equipamiento típico de Gran Turismo: un puro Sport Classic».



A la hora de decidirse por un nuevo Sport Classic, ¿hubo dificultades u obstáculos particulares que tuvieron que superar? ¿O se lanzó la idea, les encantó a todos y todo se puso en marcha?

Larson: «No lo llamaría una dificultad; el mayor desafío definitivamente fueron los pasos de rueda traseros. Queríamos los elementos anchos, pero sin la entrada de aire. Pero no había herramientas para eso, así que tuvimos que hacer algunos retoques con una herramienta experimental. ¿Se nos permite decir eso?»

Apenbrink: (risas) «Efectivamente, podríamos decir que fue así. Como acaba de insinuar Grant, realmente queríamos mantener esa forma escultural, esa carrocería ancha con curvas agradables.





60

Pero no podíamos gastar millones en costes de desarrollo. Y fue entonces cuando tuvimos la idea de desarrollar y utilizar las herramientas de preproducción para la producción real, es decir, hacer una herramienta de edición limitada. Un enfoque inusual que hizo posible lo que, en principio, era imposible.

Ninguno de estos coches se lleva a cabo fácilmente. Hay mucho que hacer hasta que llega el día en que los vehículos se presentan al público y es necesario convencer a muchos responsables de la toma de decisiones. Los vehículos de serie pequeña siempre polarizan un poco, no hay duda. A menudo no se explican por sí mismos. Es lo que les confiere su atractivo. Se necesita mucha pasión y capacidad de persuasión para que estos modelos lleguen desde la idea a la meta, a través de la decisión y del desarrollo. Se necesita un equipo pequeño y comprometido que crea en la idea, luche por ella y no se deje disuadir».

Y, sin embargo, aquí lo tenemos, el nuevo 911 Sport Classic, con su cola de pato y todo. ¿Hay elementos que tienen su propia historia de desarrollo o es la parte trasera la más distintiva?

Larson: «Además de la cola de pato, también incluimos el diseño de las llantas Fuchs Fuchsfelge®. Siempre ha habido diferentes interpretaciones en el pasado, pero con el Sport Classic estamos más cerca del original que nunca. Las hendiduras en el techo también son inusuales. Impidieron que el original de 2009 se vendiera en los EE. UU. en ese momento».

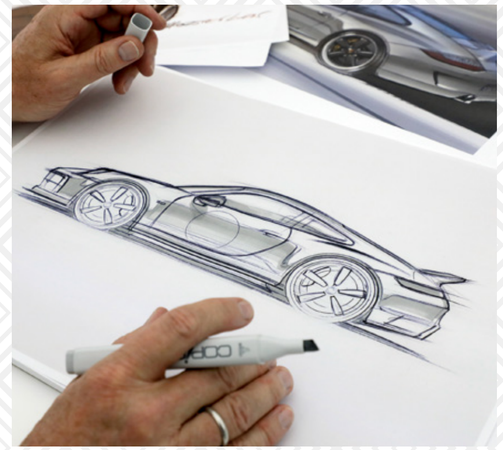
Apenbrink: «Ah, sí, buen apunte. Hablemos del techo. No existía nada parecido en Porsche antes del primer Sport Classic».

Larson: «No lanzamos el 997 Sport Classic al mercado de EE. UU., por eso la reducida cantidad de 250 unidades de entonces. Porque ese techo, requería la ejecución de pruebas específicas, según las exigencias de la ley estadounidense. Estas pruebas eran excesivamente caras para la reducida cantidad de unidades y la rentabilidad buscada. Es por eso que el 997 Sport Classic es uno de los coches de colección más codiciados en los Estados Unidos».

Apenbrink: «Ya hay algunos que han logrado importar un 997 Sport Classic y que los presentan con orgullo en las diversas ferias automovilísticas y concursos de elegancia. Pero ahora la doble burbuja del nuevo 911 Sport Classic está disponible por primera vez de forma legal en los EE. UU., eso es un paso gigante».

Milošević: «Otro paso de gigante: tanto con el primer Sport Classic como ahora con el nuevo, tenemos un diseño de franjas que hace juego con doble burbuja, muy sutil, tono sobre tono; en el 997 se usó un color Gris relativamente claro con rayas más oscuras, ahora es exactamente al revés: el color exterior es más oscuro y más moderno, las franjas son un poco más claras. Pero, aquí está la gran diferencia, ya no se pegan al vehículo como un vinilo, tal y como se hacía en el vehículo clásico, sino que van pintadas. Esto supone un gran salto respecto a su predecesor. Al pasar los dedos sobre las dos franjas, destaca inmediatamente el carácter suave y uniforme de la superficie. El proceso es mucho más elaborado y exclusivo».







Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

60

Hablemos del interior. También aquí encontramos algunas características especiales: el paquete interior «Paldao», por ejemplo. ¿Hay algo más detrás o se trata de un elemento puramente estético?

Holzinger: «De 1964 a 1967 ofrecimos la madera de caoba en color mate natural para la cubierta del cuadro de instrumentos y el aro del volante en los modelos Porsche. Esa fue la base histórica. Queríamos materiales naturales. Además del cuero, la madera también se utiliza en el interior de los vehículos como un producto natural renovable y de alta calidad. Los componentes del interior se mejoran mediante el procesamiento de materiales de alta calidad.

Apenbrink: «En aquel entonces, construimos el 911 número un millón, como un guiño al «coche de empresa» de Ferry Porsche, verde irlandés en el exterior, con un estampado Pepita en los asientos y madera clásica en el interior. Los clientes siguen asociando estos elementos con los primeros 911. La madera se elige muy raramente para los 911 modernos, y con mucha más frecuencia para los modelos de 4 puertas como el Macan, ya que los clientes comparan estos modelos mucho más a menudo con los vehículos de otros fabricantes. Es normal en esos modelos, pero raro para el 911. La madera siempre se incluyó en las listas de opciones porque querían atraer a algún que otro conductor de algún vehículo de la competencia del área de Stuttgart o de Inglaterra (risas). El *pack* Paldao transmite a nuestros clientes esa sensación «cool» por primera vez, al menos así lo percibo yo. El cliente echa un vistazo al interior y dice: «oh, vaya, por primera vez estoy pensando seriamente en coger un 911 con un interior de madera».

Holzinger: «También es porque se trata de una madera de poro abierto, que confiere un aspecto contemporáneo con un tacto natural a todo el conjunto, lo que, al fin y al cabo, lo convierte en moderno. A su vez, es un claro homenaje a los años 60».

Hablando de homenajes. La siguiente palabra clave es: Pepita. Aquí volvió a haber motivos históricos, ¿no?

Holzinger: «Sí, este tema procede directamente de la historia de Porsche. Pepita se ofreció originalmente como una petición especial en las etapas finales del 356. Pero solo en ocasiones muy aisladas, solo por encargo. La primera vez que se mencionó oficialmente fue en 1965, en el catálogo de equipamiento del 911 original».

Apenbrink: «Pepita sigue siendo uno de los estampados más buscados hoy en día cuando los clientes solicitan opciones especiales que no figuran en el catálogo normal, porque la mayoría de personas asocian la tela con Porsche. Puede consultar mucha información al respecto en este álbum de Coffee Table».

Así es, pues hablemos del cuadro de instrumentos. Al igual que en el Targa, el cuentarrevoluciones está basado en el del 356. Estos paralelismos y el color verde, ¿qué significan?

Larson: «Los dígitos ya eran verdes en el 356 y en el 911 hasta 1967. Luego dejaron de serlo. Por aquel entonces, la tecnología era sencilla: había un hueco entre el anillo cromado o el vidrio y la esfera de los instrumentos. Por supuesto, los instrumentos se iluminaban desde el exterior a través de este espacio. Las agujas habían sido tratadas con fósforo verde, como esos juguetes que brillan en la oscuridad».

Apenbrink: «O como los segunderos de los relojes de toda la vida».

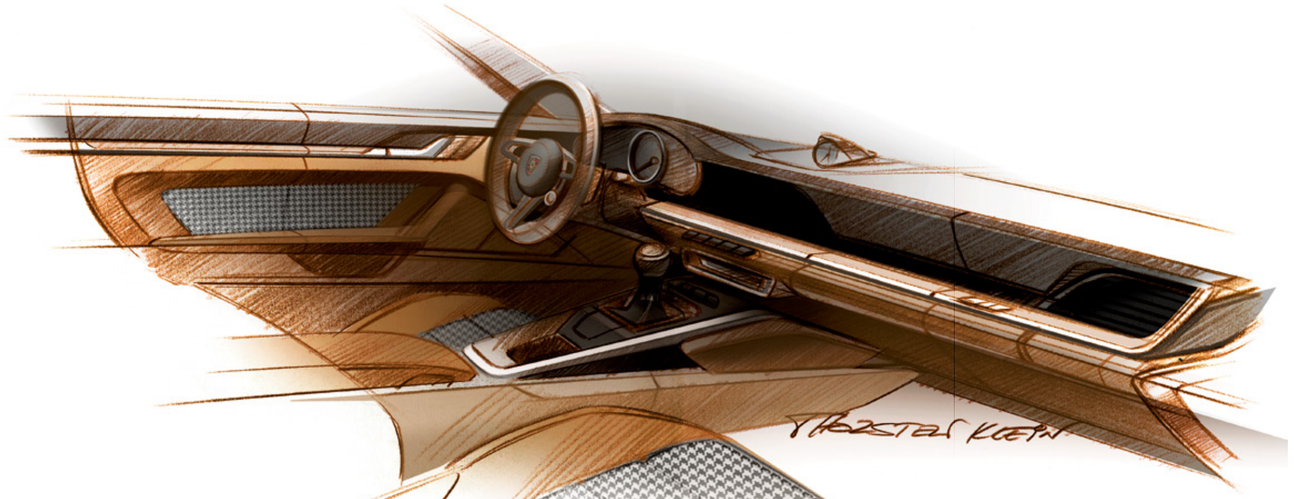
Holzinger: «La tecnología en ese momento no era lo suficientemente avanzada como para proporcionar una retroiluminación con su propia fuente de luz, y por eso se usó el fósforo para obtener más luz».

Apenbrink: «Recuerdo estar sentado en un Porsche histórico y pensar: "apenas se ven las agujas". Pero es lógico, cuando el fósforo pierde su efecto, ya no brillan los elementos».

Larson: «Incluso en los modelos más nuevos es frecuente encontrarse estos elementos verdes entre los instrumentos. Se ha convertido en un elemento clásico, aunque, obviamente, hace tiempo que no se usa fósforo».

Apenbrink: «También es un buen ejemplo de cómo la innovación técnica y la tradición se fusionan de forma natural».

Gracias por la entrevista.









El expiloto de carreras y actual embajador de la marca, Jörg Bergmeister, lleva involucrándose unos dos años en las pruebas de futuros modelos de vehículos deportivos y, por lo tanto, en el trabajo de desarrollo.

«Conocí el 911 Sport Classic en su fase de desarrollo cuando el proyecto ya estaba muy avanzado y la coordinación entre el sistema de propulsión y el chasis se encontraba en un nivel muy avanzado. Como todos los Porsche, el vehículo es muy deportivo y está diseñado para ofrecer una conducción divertida. Durante las pruebas, conduje el 911 Sport Classic tanto en la pista de pruebas de Weissach como en las carreteras públicas españolas. En el primer caso, las sensaciones son similares a las de un circuito de carreras y, por tanto, dista mucho de la circulación normal por carretera. Pero un Porsche tiene que funcionar siempre, también en entornos exigentes como son los circuitos.

Sigo ofreciendo mis conclusiones sobre las pruebas de manejo de forma hablada. Quizá sea un poco anticuado (risas), pero es la forma más directa de intercambiar ideas y dar *feedback* a los ingenieros. A cambio, podemos responder preguntas de inmediato y también transmitir matices. Siempre trato de ver el vehículo desde el punto de vista del cliente. Miro de antemano cómo se posiciona el modelo y qué se le promete al usuario y luego lo comparo con mis impresiones. El objetivo general es lo más importante, aunque en este aspecto, como piloto de carreras, tenga que adaptarme un poco.



JÖRG BERGMEISTER
EMBAJADOR DE MARCA, PROBADOR DE VEHÍCULOS DEPORTIVOS

TECNICA

El 911 Sport Classic es un ejemplo típico de una serie pequeña de PORSCHE Exclusive Manufaktur. Un diseño extraordinario con un alto nivel de independencia desde todas las perspectivas se combina con un gran rendimiento técnico. Las mejores combinaciones a menudo no se dan hasta el proceso de desarrollo, simplemente haciendo pruebas: algunos ejemplos son la palanca de cambios acortada del 911 GTS, la función de destello automático del GT3 Touring o los elementos del paquete de arquitectura ligera Turbo para dar un toque emocional a los sonidos. Debido al paquete de construcción ligera, el interior del 911 Sport Classic está menos aislado. Es una auténtica experiencia y cuando piso el acelerador, se me dibuja una sonrisa enorme en la cara.

El 911 Sport Classic es muy divertido, ya sea en puertos de montaña desafiantes o en carreteras normales. Los 550 CV siempre están bajo control, también gracias a los numerosos sistemas de asistencia. Es un vehículo para un conductor que realmente disfruta de la conducción, simplemente precioso».





«Mi combinación favorita: 550 CV, tracción trasera y caja de cambios manual».

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

INCLUSO EL AMOR A PRIMERA VISTA



SE PUEDE VIVIR UNA SEGUNDA VEZ.

EDICIÓN LIMITADA A 1.250 UNIDADES

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

UNA ÉPOCA FASCINANTE.

ASPECTOS DESTACADOS DEL DISEÑO EXTERIOR.

PROPULSIÓN: tracción trasera, transmisión manual de 7 velocidades con palanca de cambios acortada y bloqueo de diferencial trasero

PLACA: emblema Porsche Heritage en la rejilla del portón trasero

CARBONO: capó delantero y techo de carbono con doble burbuja

DISEÑO: decoración gráfica (franjas Sport Classic) pintada en el capó delantero, el techo y el spoiler trasero en Gris Sport claro

MOTOR: bóxer de 6 cilindros, 3.7 litros y 550 CV (405 kW) en la parte trasera

FRONTAL: el histórico escudo de Porsche en el capó delantero

PARTE TRASERA: spoiler trasero fijo «cola de pato» hecho de carbono

ORO: inscripción «PORSCHE» y denominación del modelo en dorado

COLOR EXTERIOR EXCLUSIVO: Gris Sport Metalizado. Otros colores: Gris Ágata Metalizado, Azul Gentián Metalizado, Negro, color a elegir (sin decoración gráfica pintada)

DISEÑO Negro: sistema de escape deportivo con salidas en color Negro, difusor trasero SportDesign pintado en color Negro (acabado brillante), molduras de las ventanillas en color Negro, rejillas de entrada/salida de aire pintadas en color Negro (acabado brillante)

DETALLE: emblema de PORSCHE Exclusive Manufaktur en dorado en las aletas laterales

LLANTAS: llantas Sport Classic de 20/21 pulgadas con anclaje central y escudo Porsche histórico en los cubrebujes

LOLLIPOP: adhesivos exteriores en los costados del vehículo con un diseño histórico: color adaptado a la decoración gráfica en Gris Sport Claro (se puede descartar opcionalmente), número de salida individual (se puede pedir por separado y sin coste adicional)

CHASIS: carrocería ancha con estilo 911 Turbo sin entradas laterales de aire

LATERAL: faldones laterales SportDesign

EN CADA DETALLE.

Toda la información detallada sobre el equipamiento de serie e individual se puede consultar *online* en www.porsche.com/911SportClassic o en el Porsche Car Configurator de porsche.com

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.



550 CV (405 KW)
7 VELOCIDADES, CAMBIO MANUAL
PAR MÁXIMO DE 600 NM
VELOCIDAD MÁXIMA DE 315 KM/H
4,1 S DE 0 A 100 KM/H
12,0 S DE 0 A 200 KM/H

EL CORAZÓN A MIL.

La exitosa historia de Porsche siempre ha tenido una razón muy simple: el motor. Porque independientemente de si nuestros ingenieros integran el motor en la parte delantera, trasera o central, y si funciona con gasolina o electricidad, es y sigue siendo el corazón de todos los vehículos deportivos Porsche. El diseño del motor se optimiza de forma continua: se cuestiona, se descarta o se reorganiza constantemente. El objetivo es desarrollar un vehículo deportivo completo.

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

El corazón del nuevo 911 Sport Classic, un motor biturbo de 6 cilindros y 3.7 litros, se encuentra en la parte trasera. Sin embargo, en comparación con los otros modelos 911, tiene un tren propulsor que es inusual en el entorno competitivo e incluso único en la gama 911. La palabra clave: tracción trasera. Este tipo de tracción es muy frecuente en la historia de Porsche, pero no en combinación con 550 CV (405 kW). Un par máximo de 600 Nm y una transmisión manual. Esto convierte al 911 Sport Classic en el modelo 911 manual más potente de todos actualmente y garantiza una experiencia de conducción extremadamente directa y segura.

El diseño exterior es otra obra maestra. El 911 Sport Classic tiene la carrocería más ancha de la gama actual de modelos 911. Normalmente este privilegio está reservado al 911 Turbo. Sin embargo, mientras que los modelos 911 Turbo tienen dos entradas de aire laterales en las aletas traseras para aspirar el aire del motor, en el 911 Sport Classic esta toma de aire se realiza exclusivamente a través de la abertura que hay debajo del alerón trasero; de esta manera, la entradas de aire laterales se pueden omitir para lograr un aspecto único.

El resultado es el 911 manual de mayor rendimiento fabricado hasta la fecha. Un modelo perfectamente afinado desde un punto de vista técnico.

El Porsche 911 Sport Classic es un auténtico «automóvil para el conductor» que transfiere su potencia a la carretera con firmeza, a través de su carrocería ancha y sus neumáticos de gran sección. El 911 Sport Classic necesita acelera de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos y de 0 a 200 km/h en 12,0 segundos. Su velocidad máxima: 315 km/h. Unas cifras impresionantes, sin duda. Pero el placer de conducir que genera difícilmente se puede expresar en números o incluso palabras.

LLEGÓ LA HORA DEL AUTÉNTICO TRABAJO ARTESANAL.

A veces hay que tomar las riendas. Al fundar una empresa. En la primera cita. O al volante del 911 Sport Classic. De acuerdo con el estilo y la época, el 911 Sport Classic solo está disponible con cambio manual. Eso sí, con 3 marchas más que el modelo original. El encanto y la característica sensación al cambiar se mantienen puros y sin modificación, gracias a un diseño de propulsión similar al de 1974 en el primer 911 Turbo.

La caja de cambios de 7 velocidades representa la conexión especialmente directa entre el conductor y el vehículo. Gracias a unos recorridos cortos y una transición óptima entre las distintas marchas. Además, gracias a la palanca de cambios acortada, las marchas entran de forma aún más dinámica y dan una sensación de cambio más directo. Por cierto, esta combinación de transmisión manual precisa, tracción trasera y motor potente en una carrocería particularmente ancha se implementó por primera vez en la serie limitada del primer 911 Sport Classic (modelo 997) y con mucho éxito.

También impresiona la función Auto Blip, que permite igualar las revoluciones del motor al reducir marchas. Esta función se activa a través de los modos de conducción o mediante la selección directa en el Porsche Communication Management System (PCM).

El chasis, a su vez, es la conexión directa con la carretera. Por eso, desde el principio, en Porsche ha sido una parte elemental de los éxitos que los modelos celebran tanto en el circuito de carreras como en la carretera. Si bien el chasis del 356 todavía se basaba en el del VW Escarabajo, todo cambió con el primer 911, y a mejor. La carrocería autoportante de aquel modelo original se asentaba sobre una suspensión independiente con elementos de dirección triangulares y amortiguadores en la parte delantera, y brazos oscilantes en la parte trasera. A pesar de su tacto firme, los pequeños baches y las grandes irregularidades de la carretera se absorbían muy bien, tal y como descubrió la prensa especializada de manera sorprendente.

Por supuesto, el 911 Sport Classic continúa de manera consistente la tradición establecida en la construcción y puesta a punto del chasis excepcional. La suspensión deportiva Porsche Active Suspension Management (suspensión deportiva PASM) rebaja la altura del vehículo 10 mm. Con muelles y estabilizadoras específicos, y una nueva puesta a punto de la amortiguación (PASM), se garantiza una alta estabilidad, un gran confort y, sobre todo, un gran carácter deportivo en cualquier situación de conducción.

El Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) para la estabilización activa del balanceo mejora la dinámica de conducción y permite una conducción aún más neutra y una mayor comodidad en la carretera, sea cual sea la velocidad.

El eje trasero direccional aumenta las prestaciones y la idoneidad para la vida diaria a partes iguales. Y el sistema de elevación en el eje delantero posibilita una mayor distancia al suelo en la parte delantera del 911 Sport Classic. Más concretamente, unos 40 mm más hasta una velocidad de aproximadamente 35 km/h.



Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

FRENOS.

«Win on sunday, sell on monday». Durante décadas, Porsche ha tenido mucho éxito a la hora de convertir sus victorias en las carreras directamente en aumentos en las cifras de ventas. La constante transferencia a la producción en serie de la tecnología de competición de alto rendimiento convertido a los modelos Porsche en la esencia de los vehículos deportivos cotidianos durante años.

Un buen ejemplo: el sistema Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Los discos de freno cerámicos perforados no solo tienen un diámetro de 420 mm en la parte delantera y 390 mm en la parte trasera, sino que también proceden directamente del automovilismo de competición. ¿Sus ventajas? Gran rendimiento, presión constante durante la desaceleración, resistencia a la fatiga particularmente elevada y peso extremadamente bajo, lo que garantiza una enorme adherencia al firme y una mayor comodidad de conducción y rodadura. Y visualmente también tienden un puente al pasado: las pinzas fijas monobloque de aluminio de 10 pistones en el eje delantero y las pinzas fijas monobloque de aluminio de 4 pistones en el eje trasero están pintadas de Negro y cuentan con un anagrama «PORSCHE» en blanco. Porque en los años 60 y 70 nadie pensaba en pinzas de freno rojas o amarillas.



Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

SONIDO.

A pesar de todo el amor por los detalles técnicos, por los valores de aceleración y desaceleración, por los milisegundos que se ganan al trazado Nordschleife de Nürburgring, en Porsche, todo lo que se necesita para la conexión emocional entre el conductor y el vehículo siempre ha girado en torno al sonido. Después de todo, ¿qué sería de un 911 sin su sonido especial? No lo sabemos. ¿Cómo íbamos a averiguarlo? Desde el primer bramido ronco del motor bóxer en la parte trasera de un Porsche 901, los ingenieros de Stuttgart siempre han ofrecido una acústica exquisita.

Por eso se ajustó el sonido del sistema de escape deportivo del 911 Sport Classic para desarrollar un concepto de sonido típico. Por cierto, esto también asegura un sonido purista en el interior. La razón: el paquete de aislamiento ligero (-2,343 kg); menos material de aislamiento, menos peso. Más emoción. Ya que, el sonido excepcionalmente rico no solo se transmite al exterior a través de las 2 molduras ovaladas de las salidas de escape en Negro (acabado brillante), sino que también se transmite directamente al interior, y allí pone la piel de gallina.





Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

PASIÓN. RACIONAL.

Honesto, aplicado, preciso. Incluso en los años 60 y 70, Porsche mantenía los pies en la tierra. Se podría decir que se comporta de manera «típicamente alemana». Se caracteriza por sus ingenieros que exploran continuamente los límites de la viabilidad técnica. En el ámbito de la pintura también se realizan muchos experimentos. Aquí, la gente de Zuffenhausen suele abrirse un poco más, a veces rozan el carácter lúdico, creando un marcado contraste con la tecnología cuidadosamente desarrollada y la sobriedad alemana. En los próximos años, Porsche desarrollará y utilizará 84 tonos diferentes de Verde, desde el color favorito de Ferry Porsche, el Verde Irish, hasta los llamativos colores Signal, como el Verde Viper. Esta apuesta por los colores ha sobrevivido hasta el día de hoy y sigue siendo apreciada. La gama de colores exteriores va desde el blanco hasta el tono Frozen Berry Metalizado, desde discreto hasta intenso.

REGLAJE ÓPTIMO. PERO SIN COMPROMISO.

El 911 Sport Classic aborda el tema de forma tradicional y segura con 4 colores diferentes: Gris Sport Metalizado, Gris Ágata Metalizado, Azul Gentian Metalizado o Negro (sólidos). Todos los colores fueron seleccionados expresamente por nuestros expertos en el estudio de diseño en Weissach, ya que combinan perfectamente al detalle con el interior del 911 Sport Classic. Una característica especial es que el color Gris Sport Metalizado está reservado exclusivamente para el 911 Sport Classic y está inspirado en el color Gris Fashion del Porsche 356 de la década de 1950. El 911 Sport Classic de 2009 ya conquistó las calles del mundo en un color que se consideraba una reinterpretación del color Gris Fashion y que supuso una absoluta novedad en su momento: el Gris Sport Classic. El color cautivó los corazones de los aficionados de Porsche, y también tuvo un impacto en otros tonos del universo Porsche, como el color de serie Crayon actual. El Gris Sport Metalizado, disponible exclusivamente para el nuevo 911 Sport Classic, reinterpreta el color «antiguo» de una manera nueva y contemporánea y en versión metalizada.

Quien busque darle a su 911 Sport Classic una interpretación cromática más agresiva, naturalmente tiene la opción de agotar todas las posibilidades de diseño, con más de 100 colores para elegir* de la PORSCHE Exclusive Manufaktur, que demuestran que los tonos intensos no solo están en el sonido del motor.

Si se elige un color de libre elección, se elimina la decoración gráfica pintada en el capó, el techo y el spoiler trasero en Gris Sport Claro.

*Disponible como a partir de 10/2022

Gris Sport Metalizado
Gris Ágata Metalizado
Azul Gentian Metalizado
Negro
Color de libre elección, p. ej.: Geminimetálico

COLORES EXTERIORES

Las franjas dobles en Gris Sport Claro, que contrastan con el resto del vehículo, adornan partes del capó, el techo y la parte trasera al pedir los colores exteriores Gris Sport Metalizado, Gris Ágata Metalizado, Azul Gentian Metalizado y Negro y demuestran que para destacar no se necesita un color Signal vivo. La característica especial: las franjas no están pegadas, sino pintadas.

CARROCERÍA ANCHA.

El 911 Sport Classic recupera el ambiente del pasado. No hace falta decir que esto requiere una cierta apariencia, una estética propia. Porque siempre es la primera impresión la que determina nuestros sentimientos y pensamientos, y, en definitiva, localiza lo que vemos. Pero, y esto también es típico de Porsche, esta apariencia no es forzada, no es solo fachada. La forma pura resulta de la función.

CARROCERÍA TURBO TÍPICA. TODO LO CONTRARIO.

El 911 Sport Classic circula de forma firme por la carretera y, gracias a su carrocería escultural, ofrece una imagen marcada y potente desde todos los ángulos. La carrocería ancha de estilo 911 Turbo, con las aletas traseras claramente ensanchadas, es inconfundible. «Típico de Turbo», se podría pensar. Pero faltan las tomas de aire laterales que parecían obligatorias. Esto hace que la forma del guardabarros trasero del 911 Sport Classic sea única.



TECHO DE DOBLE CÚPULA.

LA FORMA MÁS SENCILLA.

Tanto el capó delantero, como el techo y el spoiler trasero están fabricados en carbono. Construcción ligera del tipo que a Porsche le gusta usar con sus modelos especialmente deportivos. Sin embargo: el 911 Sport Classic es diferente. Más elaborado. Más detallado. Por ejemplo: los modelos de producción de serie de la generación actual del 911 aluden al pasado de la refrigeración por aire con su hendidura en el capó. Una maravillosa reminiscencia que se podría adoptar sin más. O se puede ir un paso más allá en el amor por el detalle. Como lo hace PORSCHE Exclusive Manufaktur. Y diseñar un nuevo capó delantero fabricado en carbono, cuya hendidura se adapta perfectamente a las franjas dobles pintadas ya la sección central del techo. Aporta un buen aspecto. Y ahorra más de 2,1 kg de peso. Hablando de las franjas: no son cintas decorativas. Están pintadas en Gris sport claro y son una muestra de la atención por el detalle característica de Porsche. Porque el proceso de pintura de las franjas dobles se hace a mano, desde el enmascarado hasta la aplicación de la pintura. En este proceso se trabaja con varias capas de pintura de cobertura con lijados intermedios para asegurar una transición perfecta en todas las partes de la carrocería.

CONS-TRUCCIÓN LIGERA.



Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

Las franjas dobles* van desde el capó delantero hasta el techo. Es otra prueba más de cómo el 911 Sport Classic conjuga la historia y el progreso, la tecnología y la tradición. Porque el techo de carbono no es plano. Al igual que el capó, deja espacio para las franjas dobles pintadas. Para convertirse en un techo de doble cúpula. Una forma que los aficionados a las carreras conocen muy bien. Les aportaba a los pilotos altos y sus cascos el espacio libre que necesitaban en los vehículos GT de los años 60 y 70. En Porsche, este diseño entró originalmente en producción en serie con las mitades del techo ensambladas del Carrera GT. El 911 Sport Classic de 2009 fue el primer derivado de producción en serie del 911 en presentar esta característica de diseño. Fabricado en carbono ligero, reduce el peso en 1,4 kg. Y esto en el punto más alto del vehículo, lo que asegura un centro de gravedad más bajo.

El broche de oro de las franjas dobles está un poco más atrás en el 911 Sport Classic. O justo en la página siguiente.

*La decoración gráfica se descarta en combinación con el color de libre elección.

FRANJAS DOBLES PINTADAS.

UNA PARTE TRASERA QUE CAUSA SENSACIÓN.

Suele decirse que lo mejor llega al final. En el caso del 911 Sport Classic, esto significa: la parte trasera. Y sí, aquí es donde el 911 Sport Classic muestra sus genes de manera particularmente clara, pues el capó trasero con la característica «cola de pato» tiene una larga historia en Porsche: en 1972, lo implementó por primera vez en el 911 Carrera RS 2.7. La «cola de pato» introducida con este modelo se convirtió rápidamente en el legendario spoiler trasero de Porsche.

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

La forma de la aleta más alta por aquel entonces, junto con el borde del alerón delantero a juego, no solo aportó un aspecto particularmente llamativo, sino que también mejoró notablemente el comportamiento dinámico. A pesar de todo, hasta ahora, la cola de pato solo se ha usado en modelos selectos. A parte del 911 Carrera RS 2.7 de 1972, el 911 Carrera RSR 2.8 de 1973 y la variante estadounidense del 911 Carrera 2.7 Coupé de 1973, solo se encuentra en modelos especiales como el 911 Sport Classic de 2009, el 911 Club Coupé de 2012 y el 911 GTS Club Coupé de 2015.

El Porsche 911 Sport Classic recupera esta pieza legendaria de la historia de Porsche de principios de la década de 1970 para el presente. Con una diferencia: el alerón trasero solía estar hecho de fibra de vidrio, pero ahora está hecho de polímero reforzado con fibra de carbono y también aloja la tercera luz de freno. Naturalmente, la decoración gráfica de las franjas dobles pintadas también continúa en el spoiler. El 911 Sport Classic, con su nueva interpretación y su poderosa implementación, está listo para conquistar las carreteras del mundo, y también los corazones de los fanáticos de la cola de pato.



911 Carrera RS 2.7 (izquierda) y 911 Carrera RSR 2.8 (derecha)





911 Sport Classic (2009)

¿Por qué un spoiler en lugar de alerón? Porque el aire se desvía al encontrarse con él y no lo atraviesa.

UN PEQUEÑO VIAJE AL PASADO.



Todo el mundo sabe que en la competición cada milésima cuenta. Así que es mucho mejor que Porsche haya sido importante desde el primer segundo. La primera prueba sobre ruedas de ello: el 356 SL, que demostró su valía en la carrera de 24 Horas de Le Mans de 1951. Y que, con el número de salida 46 en su carrocería, dio comienzo una gloriosa historia en el automovilismo. Como guiño a estos primeros éxitos en la competición, se puede seleccionar un dorsal individual opcional sin cargo adicional en los costados del vehículo, como con el 911 Targa 4S Heritage Design Edition, perfectamente complementado con el anagrama «PORSCHE» en el lateral.

PORSCHE

Lo que parece igual a primera vista, acaba siendo diferente. A diferencia del modelo de la década de 1950, tanto el círculo como las letras no son blancas, sino que van a juego con el color de las franjas dobles y, por lo tanto, son de color Gris sport claro. El origen del denominado rótulo IROC, que adorna el costado, se encuentra en la serie de carreras homónima «International Race of Champions». Otra diferencia: el espaciado del anagrama «PORSCHE» se ha adaptado a la distancia entre ejes. El resultado: un look aún más llamativo. Por cierto, ambos elementos se pueden omitir si se desea.





Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

911 Sport Classic sin lámina decorativa

60



Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

El 911 Sport Classic no es un 911 cualquiera. Su carrocería más ancha, su pintura con doble franja, su spoiler trasero, pero también sus llantas lo convierten en un representante particularmente deportivo de su serie. Porque el diseño de la llanta Sport Classic se basa en la legendaria Fuchsfelge®. Con un diámetro de 20 pulgadas en la parte delantera y en 21 pulgadas en la parte trasera, la llanta forjada combina hábilmente el máximo rendimiento con un aspecto clásico. Otra característica especial: por primera vez en la historia de Porsche, la llanta 911 Sport Classic de 20/21 pulgadas pintada en Negro (acabado brillante) está equipada con una tuerca central en un vehículo de producción en serie. Gracias a los cubrebujes en Negro (mate) y al escudo histórico Porsche, el pasado siempre marca su presencia en el futuro.



Llanta Sport Classic de 20/21 pulgadas pintada en Negro (acabado brillante)

LA RUEDA. REIN-VEN-TADA.



EL MITO DE LA FUCHSFELGE®.

Ser el primero. Pasión por Porsche desde el principio. En 1967, junto con Otto Fuchs KG, se presentó la primera llanta forjada de aleación ligera para automóviles para el 911 S. Esta llanta era significativamente más ligera pero igual de robusta que las de acero que se habían empelado hasta entonces. El diseño también es convincente, rápidamente se reconoce como Fuchsfelge® y en los próximos años se convierte en lo que probablemente sea el diseño de llanta más famoso en la historia del automóvil.

Algunas Fuchsfelgen® seleccionadas del pasado ahora están disponibles como nuevas ediciones en Porsche Classic. Pero no solo Porsche vuelve a confiar en el diseño claro en los siguientes años y décadas. Dado que a Porsche no se le puede garantizar un derecho de uso exclusivo, a otros fabricantes también les gusta poner los neumáticos de sus vehículos particularmente deportivos, o aquellos que buscan una estética deportiva, en las inconfundibles llantas de 5 radios.

El escudo que adorna el capó delantero del 911 Sport Classic es casi idéntico al del primer 911 de 1963, entonces conocido como 901. También se puede encontrar en el volante deportivo GT, en la llave del vehículo y en los cubrebujes de las llantas 911 Sport Classic de 20/21 pulgadas. Asimismo, decora los reposacabezas y la funda de la llave.

Al igual que hizo con el diseño del 356, Ferry Porsche prefirió tomar las riendas él mismo cuando diseñó el escudo de Porsche en 1952. Se dice que fue un encuentro con el entonces importador estadounidense Max Hoffman lo que inspiró a Ferry a crear el escudo con una referencia local, porque Hoffmann buscaba una especie de sello de calidad alemán para poder vender mejor los vehículos en EE. UU. «Made in Germany» ya gozaba de popularidad, pero «Made in Zuffenhausen» lo superaría con creces.

Suabo por naturaleza.
Hasta el día de hoy, el escudo es un homenaje a las raíces de la marca, una pequeña declaración de amor a la patria suaba. En el medio luce el escudo de la ciudad de Stuttgart, que a su vez se colocó sobre el escudo de Württemberg-Hohenzollern. Los colores también hacen referencia a la «pequeña patria» como se refieren a ella los propios suabos de manera cariñosa. Las bandas negras representan Württemberg; las rojas, Baden.

Un aspecto brillante.
Las inscripciones doradas junto al escudo son clásicas y una auténtica referencia a los inicios de la historia de Porsche. Con el 911 Speedster con paquete Heritage Design 2018 y el 911 Targa 4S Heritage Design Edition 2020, han encontrado su camino de regreso al presente, son parte de una tradición que se remonta al 356 y en el futuro marcarán todos los modelos limitados de la estrategia Heritage Design.

Un símbolo del tiempo: el escudo de Porsche de 1954 a 2008



1954–1965 | 1963–1973 | 1973–1994 | 1994–2008 | desde 2008

UNO NUNCA DEBE OLVIDAR DE DÓNDE VIENE.





Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

PORSCHE



Placa histórica de Porsche

Los expertos de Porsche lo verán a primera vista. Porque al igual que en el 911 Targa 4S Heritage Design Edition, las láminas del capó trasero están adornadas con una placa de Porsche Heritage. En la década de 1950, la placa histórica de Porsche era un verdadero sello de calidad que hizo las delicias de los conductores fieles del 356 cuando se lo confirieron a este modelo como un premio especial por el excelente rendimiento del motor y por alcanzar la marca de los 100 000 kilómetros. El 911 Targa 4S Heritage Design Edition ya presentaba este encantador detalle, que se convertirá en una característica distintiva de todos los vehículos Heritage Design.



GALARDONADO. POR TRADICIÓN.



UN SÍMBOLO DEL TIEMPO. Y DE LA EXCLUSIVIDAD.

La placa Heritage no es la única distinción del 911 Sport Classic. La placa de PORSCHE Exclusive Manufaktur en dorado se encuentra en un lugar destacado de las aletas. También tiene su origen en la historia de Porsche. Porque con el 911 Sport Classic de 2009, se revivió y retomó la tradición de las clásicas placas del fabricante en las aletas. Si bien estas placas solían señalar a los fabricantes de carrocerías, como Reutter o Karmann, hoy son una clara indicación del origen de PORSCHE Exclusive Manufaktur en el histórico edificio Rössle de la Nave II de Porsche AG, y de la firma de cada serie pequeña producida allí.

TIEMPO PARA LO ESENCIAL: LOS DETALLES.

El todo es siempre la suma de las partes individuales. Por eso, en el 911 Sport Classic importa hasta el más mínimo detalle. Cada acabado, cada elemento, todo está bien pensado: desde el sistema de escape deportivo con salidas del silenciador en color Negro, pasando por el carenado trasero SportDesign pintado en color Negro (acabado brillante), las molduras de las ventanillas laterales en color Negro hasta las láminas de la entrada y salida de aire de las rejillas y la base del espejo pintadas en color Negro (acabado brillante).

El lateral y el frontal tampoco dejan lugar a dudas. Detalles deportivos como, los faldones laterales SportDesign y el refinamiento de los elementos laterales de las entradas de aire en la parte delantera en color Negro (acabado brillante) dan testimonio del perfeccionismo que tanto valora PORSCHE Exclusive Manufaktur. Y los faros principales Matrix LED Negros con PDLS Plus también encajan perfectamente en el concepto general. Distribuyen la luz de tal forma, que el conductor siempre dispone de la máxima iluminación posible d e la calzada sin deslumbrar ni perjudicar a los demás usuarios de la vía. El control inteligente de la distribución de la luz permite incluir otras funciones que aumentan considerablemente el confort y la seguridad de conducción. Así, el sistema permite identificar mediante una cámara las señales de tráfico reflectantes y reducir la iluminación sobre ellas de forma selectiva.


1



2


3

1) Retrovisores exteriores pintados con base del espejo pintada de color Negro (acabado brillante)
2) Sistema de escape deportivo con silenciador trasero modificado y 2 embellecedores de salida de escape ovalados en acero inoxidable color Negro (acabado brillante)
3) Faros principales Matrix LED en color Negro con PDLS Plus



Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.


1


2


Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.
3

SIEMPRE PUEDE SER UN POCO MÁS.


4



5


6

El 911 Sport Classic está en perfecta sintonía con la década de 1960, cuando se empezaba a esperar cierto nivel de lujo. El lema de la alta sociedad en ese momento estaba en la misma línea: siempre puede ser un poco más. Por lo tanto, el 911 Sport Classic también representa la abundancia de todo lo que caracteriza a un automóvil deportivo exclusivo. Sobre todo, las oportunidades. Esto se refleja en las muchas opciones exteriores disponibles. Pero un solo libro no es suficiente.

Por eso encontrará todo el equipamiento del 911 Sport Classic, incluidas todas las opciones, con y sin coste extra, en línea en el Car Configurator. Hay un detalle que impresiona incluso cuando el 911 Sport Classic está en el garaje. Una funda de cubierta para interiores especialmente diseñada para él, que lo protege del polvo y la suciedad. Y combina perfectamente con las fundas de cubierta para interiores de los otros modelos de Heritage Design, otro guiño más al a la «pasión por el detalle».

1) Salidas de escape deportivas en plateado (parte del paquete de detalles exteriores en plateado)
2) Inserciones de láminas en el capó trasero pintadas en plateado claro (parte del paquete de detalles exteriores en plateado)
3) Paquete de detalles exteriores en plateado (molduras de las ventanas laterales en color Plata, láminas de la rejilla del capó trasero en plateado claro, salidas de escape deportivas del sistema de escape deportivo en color Plata)
4) Funda de cubierta para interiores
5) Carenado trasero SportDesign pintado en color Negro (acabado brillante)
6) Tapa del depósito con estética de aluminio



Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.



EQUIPAMIENTO INTERIOR EXCLUSIVO:
interior en piel bicolor Negro/Cognac Classic (cuero semianilina). Opcionalmente también disponible con equipamiento de cuero en color Negro

ESCUDO: escudo Porsche histórico de 1963 en los reposacabezas y el volante

ESTAMPADO: secciones centrales de los asientos y retrovisores de la puerta en textil Pepita

DISTINGUIDO: tapa del compartimento portaobjetos marcada con la inscripción «PORSCHE Exclusive Manufaktur»

INDICACIÓN: cuadro de instrumentos de inspiración histórica, esfera de cronómetro Sport Chrono con diseño tradicional Heritage Design

DECORACIÓN: paquete interior Paldao oscuro de poros abiertos, opcionalmente también disponible como paquete interior de cuero

CAMBIO DE PERSPECTIVA: revestimiento del techo con montantes A/B/C en RaceTex perforado

CARÁCTER ÚNICO: placa de edición limitada dorada en la moldura decorativa del salpicadero

CUENTAN SOBRE TODO LOS VALORES INTERIORES.

ASPECTOS DESTACADOS DEL DISEÑO INTERIOR.

ZONA DE LOS PIES: alfombrillas en Heritage Design

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

DE VUELTA A NATURA-LEZA.

A Christian Dior le encantó. E incluso Konrad Adenauer pudo darle a Pepita un toque de Dolce Vita cuando llevó el estampado en su sombrero en unas vacaciones de verano en el Lago de Como. Una cosa está clara: en la moda, la combinación lo es todo. En el caso del 911 Sport Classic, esto significa un estampado con una superficie. Tela con cuero. Y sobre todo: el pasado y el presente.

El interior de piel de dos tonos hecho de cuero Walknappa en color Negro, cuero convencional y Cognac Classic (cuero semianilina) es un homenaje a los buenos viejos tiempos. Pero también una mirada al futuro. ¿Cómo funciona? Mediante el uso de materiales innovadores. En concreto: el uso del cuero semianilina, que los expertos recordarán del 918 Spyder, que adorna el interior del 911 Sport Classic por primera vez en el característico color Cognac Classic.

Lo que suena muy técnico es en realidad todo lo contrario. A cada pieza de cuero se le da un llamado acabado para uso en interiores de automóviles. Este debería proteger y refinar la superficie. Cuanto más delgado se aplica este acabado, más natural, fino y suave se vuelve el aspecto y la sensación del cuero. La estructura de poros natural y la «historia» del cuero se manifiestan de manera más marcada, de modo que solo las pieles en bruto de mayor calidad son adecuadas para elaborar esta calidad de cuero.



Paquete de interior cuero

No obstante, el resultado habla por sí mismo: un aspecto auténtico que difiere significativamente del cuero convencional. Y una sensación particularmente suave y natural, comparable a una chaqueta de cuero después de usarla unas cuantas veces. Por supuesto, sin renunciar a los altos estándares de calidad habituales de Porsche.

Hablando de renunciar: la versión más discreta del interior de cuero en color Negro también está disponible a petición. En combinación con Pepita crea un ambiente monocromático más sutil.





Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

TÍPICAMENTE ALEMÁN: TODO EJEMPLAR.

La historia de Porsche es también una historia de estampados de tela icónicos. Un clásico absoluto y siempre una elección con estilo: Pepita, que consiste en pequeños cuadros que están conectados entre sí por rayas diagonales.

En 1965 Pepita estuvo disponible por primera vez como equipamiento oficial en un 911. El estampado decoraba el interior en 3 versiones diferentes: Negro-Rojo-Blanco, Negro-Blanco y Negro-Marron-Blanco.

El estampado experimentó su primera reaparición en 2013 con el modelo especial 50 Aniversario del 911: las secciones centrales de tela de los asientos rememoraron el estampado histórico de Pepita por primera vez en la época moderna. Y desde 2019, el estampado de cuadros clásico también se puede encontrar en el paquete deportivo de construcción ligera del Cayenne Coupé.

Asimismo, el Pepita original tuvo una aparición especial en el interior del 911 número 1.000.000, una pieza única de fabricación especial.

Es obvio que el estampado tan característico de la década de 1960 ahora también encontrará un nuevo hogar en el 911 Sport Classic, basado visualmente en el original, pero desarrollado cualitativamente de acuerdo con los requisitos actuales de seguridad y comodidad. La tela adorna áreas de las puertas como detalle de estilo y reviste las secciones centrales de los asientos.* En combinación con el elegante equipamiento de cuero, es uno de los puntos más destacados, tanto para la vista como para el tacto.

*En combinación con la ventilación opcional de asientos, se excluyen las variantes Pepita.





EL LENGUAJE DEL DISEÑO VIVE DE LAS CLAVES DE ESTILO.

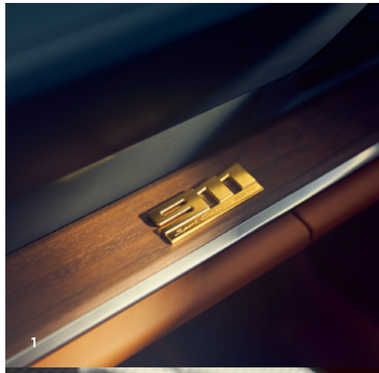
Son los innumerables detalles los que hacen que el 911 Sport Classic sea único. Homenaje al carácter desenfadado hecho automóvil. Esta idea se mantuvo de forma consecuente en el interior. Aquí las referencias estilísticas y de la competición se convierten en una recopilación de grandes éxitos de toda una época. La cálida madera de poros abiertos, utilizada discretamente en las molduras decorativas, recuerda a los clásicos de mediados de siglo. Y le da al interior, junto con el característico estampado Pepita, un toque sesentero exclusivo.

De Eames a Le Mans: si dirige su mirada desde el paquete interior oscuro de poros abiertos de Palado hacia el techo interior, notará que está forrado con Race-Tex perforado. Un detalle de diseño que ya incluía el 911 Targa 4S Heritage Design Edition. Y un homenaje a los interiores de los coches de carreras en los que Steve McQueen, en su papel de Michael Delaney, y otros pilotos curtidos lucharon por la victoria en la Sarthe. En Porsche, por supuesto, siempre incluimos el automovilismo de competición en la producción en serie: el techo interior perforado ya se utilizó como elemento de diseño especial en el 356 A. Por aquel entonces todavía se fabricaba en cuero sintético de color Gris, beige o, para los más indecisos, en versión bicolor beige/Gris.

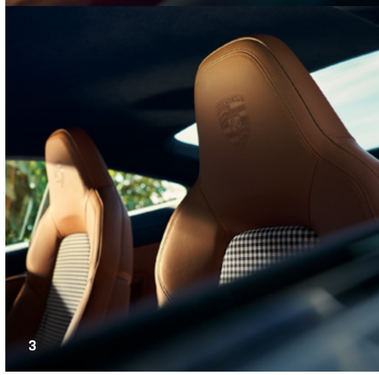
Que la inspiración para el 911 Sport Classic tiene su origen en una era llena de iconos no ofrece dudas. Una mirada a la consola central muestra que proviene de un lugar donde no hay límites para los deseos individuales. El compartimento portaobjetos luce con orgullo la inscripción «PORSCHE Exclusive Manufaktur» grabada en el cuero. Una referencia a la planta de producción en Stuttgart-Zuffenhausen.

La placa de edición limitada de color dorado con los números «911», la denominación del modelo y el número de edición limitada personal se encuentran en un lugar destacado en la moldura del salpicadero. La firma debajo de una obra maestra. Y otro detalle que lo confirma: en el 911 Sport Classic uno se sienta en un vehículo especial. En uno de los solo 1.250 ejemplares que salen al mundo desde la planta de PORSCHE Exclusive Manufaktur.

1) Placa de edición limitada de color dorado, paquete interior Paldao oscuro de poros abiertos
2) Tapa del compartimento portaobjetos de la consola central adornada con el anagrama «PORSCHE Exclusive Manufaktur»
3) Tapizado con perforaciones en el techo


1


2


3

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.





CASI COMO IR HUYENDO DEL TIEMPO.

Pantalón de traje con campana. Tonos pastel y colores vivos. El hecho de que las mezclas de estilos funcionan muy bien no solo se ve en la moda, sino también en el cuadro de instrumentos ultramoderno. Equipado con dos pantallas de alta resolución de 7 pulgadas y un cuentarrevoluciones analógico con una aguja clásica y la inscripción «Sport Classic», demuestra que lo analógico y lo moderno no tienen por qué ser irreconciliables. Sino todo lo contrario.

Las agujas blancas y las marcas de la escala en el cuadro de instrumentos y la esfera de cronómetro Sport Chrono garantizan el máximo contraste: los dígitos verdes rinden homenaje al legendario Porsche 356. Pero no es el único elemento que recupera una parte de la historia de Porsche. En analogía al cuentarrevoluciones histórico, el 911 Sport Classic también presenta una elegante superficie en relieve en las esferas del cuadro de instrumentos y el cronómetro Sport Chrono.



Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.



El 911 Sport Classic es un homenaje a nuestro pasado. Pero eso no significa que nos durmamos en los laureles. O incluso que tenga que renunciar a algo. Todo lo contrario. El equipamiento cuidadosamente seleccionado y los detalles de fabricación exclusiva crean la simbiosis perfecta entre ayer y hoy. Historia al alcance de la mano: el volante deportivo GT, que incluye calefacción integrada, está adornado con un escudo histórico de Porsche de 1963. Más información sobre sus orígenes en la página 58.





¿En qué piensa cuando piensa en un Porsche? Está claro: potencia, rendimiento, diseño. Pero los expertos incluyen una cosa más: el procesamiento único del cuero. Esto se debe a que contamos con nuestra propia guarnicionería. Para lograr resultados únicos y cumplir deseos especiales. Por ejemplo, separando capas de cuero hasta alcanzar un grosor de tan solo 0,4 mm. Y así poder revestir de cuero incluso los componentes más pequeños. Nos complace mostrarlo, preferiblemente en un vehículo como el nuevo 911 Sport Classic, que incluye numerosos elementos tapizados en cuero de serie.





COMO ANTES. PERO CONTEM-PORÁNEO.

Los mejores lugares para experimentar una era: asientos adaptativos Sport Plus con ajuste eléctrico de 18 posiciones para el mejor soporte lateral y una comodidad de los asientos al nivel de la era moderna. El escudo histórico de Porsche grabado en los reposacabezas crea un vínculo con nuestro pasado. Las molduras de acceso de las puertas en plata clara, acabadas con la inscripción «911 Sport Classic» iluminada, son otro detalle exclusivo que se integra de forma armoniosa en el concepto general.





1) Volante deportivo GT con calefacción y el escudo histórico de Porsche
2) Parasoles de cuero, salidas de aire de cuero con láminas de cuero, tapizado de la columna de dirección de cuero, consola del espejo interior de cuero, cubierta de la caja de fusibles de cuero, cubierta del portavasos de cuero
3) Llave del vehículo esmaltada con funda de llave de cuero
4) Molduras de acceso a las puertas en plata clara con inscripción «911 Sport Classic» iluminada
5) Asientos adaptativos Sport Plus con el histórico escudo Porsche en los reposacabezas
6) Portadocumentos de cuero
7) Alfombrillas de Heritage Design

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

EL ESPÍRITU DE LOS SESENTA.

EN LA MUÑECA.



El estilo emocionante de los años 60 y principios de los 70, una parte de la historia de Porsche y, sobre todo, la reinterpretación de un espíritu clásico. El reloj 911 Sport Classic lleva la fascinación por Porsche mucho más allá de los límites de la carretera. Para ser precisos: hasta la muñeca del propietario del vehículo, a quien queda reservado este exclusivo reloj.

¿Qué llama la atención a primera vista? Los innumerables detalles de diseño y las analogías de inspiración histórica derivan directamente del 911 Sport Classic. Convierten el reloj en un elemento muy especial y, como es habitual en Porsche Design, un verdadero «deportivo para la muñeca». Por ejemplo, la esfera, con números verdes y marcas de escala, y la aguja blanca del reloj están basadas en el cuentarrevoluciones en Heritage Design. Otra característica exclusiva: por primera vez, la esfera se puede personalizar para este modelo de reloj. Además de la clásica esfera negra mate en Heritage Design, puede elegir entre las icónicas franjas Sport Classic en Gris Sport Claro o el característico estampado Pepita. A juego con las inscripciones dentro y fuera del vehículo, el Porsche Design Icon en la esfera y las inscripciones en la zona de los segundos también son doradas. Las 4 correas incluidas en color Negro y Cognac Classic también proceden directamente del interior del 911 Sport Classic y están hechas de cuero de vehículo Porsche auténtico. El icónico reloj recibe su guinda en forma de número de edición limitada que, al igual que el del vehículo, aparece grabado en la parte posterior. Y subraya el carácter individual una vez más.

A pesar de todas las referencias históricas, a nivel técnico, el reloj está a la última. Ya que en el interior se encuentra el calibre de cronógrafo mecánico Porsche Design WERK 01.200 con función flyback, que ha sido certificado por COSC por su alta precisión. El rotor de cuerda de 360 grados procede del diseño de las opciones de llantas para el 911 Sport Classic. El reloj se fabrica en la propia fábrica de relojes de Porsche, Porsche Design Timepieces AG en la localidad suiza de Soleura. En resumen: el reloj 911 Sport Classic recupera lo que antes se consideraba «cool». Y lo impulsa a toda velocidad hacia el futuro.

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

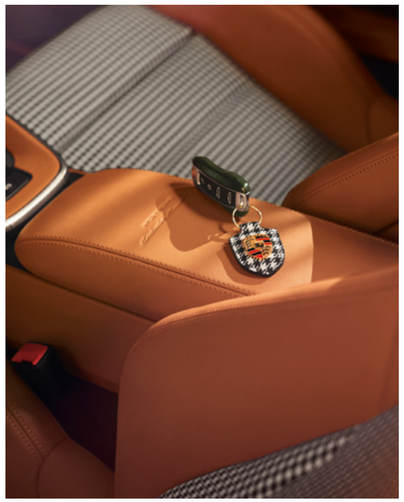
ASÍ ES COMO SE SIENTE EL PASADO.

ESTAMPADO CARACTERÍSTICO PEPITA.
INSCRIPCIONES PORSCHE DORADAS.
ESCUDO HISTÓRICO.

¿Está preparado para un viaje en el tiempo que trasciende la carretera? Permítanos presentarle la nueva colección Heritage de Porsche Lifestyle, que no solo transporta los años 60 a la vida cotidiana, sino también a los corazones de los aficionados y entusiastas de Porsche. Porque la moderna colección retro demuestra que las tendencias van y vienen. Pero el estilo auténtico permanece.

La nueva colección recoge elementos de diseño seleccionados y, por lo tanto, rinde homenaje a dos iconos: el nuevo 992 Sport Classic y su modelo histórico, el 911 Carrera RS 2.7. Porque el legendario estampado Pepita, que en la década de 1960 aparecía a menudo como un estampado clásico en el vestuario de las mujeres y que en última instancia también acabó por convencer a los conductores de Porsche, no solo se abrió paso en el interior del nuevo 992 Sport Classic, sino que también se puede encontrar en elementos seleccionados de la colección.

Pero eso no es todo: un hilo dorado recorre literalmente toda la colección, en forma de inscripciones de ese color que adornan los conjuntos. Y una insignia «ICONS OF COOL» que deja clara la conexión a primera vista. También llama la atención el carácter colorido con el que se lanza la nueva colección y que incluye tanto el color exterior Gris Sport Metalizado como el cuero color coñac del interior. En resumen: la nueva Heritage Collection recupera el estilo de vida y el espíritu de una década pasada. Y da nueva vida a los años 60.





PAQUETE HERITAGE DESIGN CLASSIC

En el Porsche Car Configurator puede descubrir cómo una marca de verificación en la lista de equipamiento convierte el 911 de sus sueños en un auténtico icono del carácter «cool». Allí puede seleccionar el paquete Heritage Design para muchos modelos 911.

911 Turbo Cabriolet: consumo de combustible combinado: 12,5–12,1 l/100 km (WLTP); emisiones combinadas de CO_2: 284–275 g/km (WLTP); estado 05/2022
911 Sport Classic: consumo de combustible combinado: 12,6–12,6 l/100 km (WLTP); emisiones combinadas de CO_2: 285–285 g/km (WLTP); estado 05/2022



911 Turbo Cabriolet: consumo de combustible combinado: 12,5–12,1 l/100 km (WLTP); emisiones combinadas de CO_2: 284–275 g/km (WLTP); estado 05/2022

Los años 60 están de vuelta. Y no solo para los propietarios del 911 Sport Classic, sino también para muchos entusiastas del 911. Porque con el paquete Heritage Design Classic*, que está disponible como opción para la mayoría de los modelos 911, el estilo de los años 60 y principios de los 70 también llega a otras formas de carrocería para que aquella década estén siempre a bordo.

En el paquete Heritage Design Classic, por ejemplo, la tapicería de cuero bicolor en Negro/Cognac Classic (cuero semianilina) o la tapicería de cuero en color Negro se completan de forma armoniosa con el estampado Pepita. El tradicional material decora con estilo los asientos y las puertas. Otros detalles exclusivos son el escudo Porsche estampado en los reposacabezas, el anagrama «PORSCHE Exclusive Manufaktur» grabado en la tapa del compartimento portaobjetos y la placa «911» plateada en la moldura decorativa del salpicadero.

Y si prefiere los años 50 y principios de los 60 con mayor protagonismo para el tejido de pana: el paquete Heritage Design Pure sigue disponible para muchos modelos 911.

PAQUETE HERITAGE DESIGN CLASSIC.

*Disponible como muy pronto a partir de 09/2022





1


2


3


4


5


6

El cuadro de instrumentos y el cronómetro Sport Chrono de Heritage Design constituyen otros dos guiños más hacia el pasado que otorgan aún más individualidad al interior de su Porsche.

En resumen: muchos pequeños detalles que nuestros diseñadores conciben para los modelos 911 e implementan con elegancia y atención al detalle en PORSCHE Exclusive Manufaktur. Y que combinan el pasado, presente y futuro en perfecto equilibrio.

1) Cuadro de instrumentos Heritage Design
2) Tapa de compartimento portaobjetos marcada con inscripción «PORSCHE Exclusive Manufaktur»
3) Cronómetro Sport Chrono con Heritage Design (solo en combinación con paquete Sport Chrono)
4) Alfombrillas de Heritage Design
5) Placa «911» en plata
6) Molduras de acceso a las puertas en color Plata Claro con inscripción «911»

El paquete Heritage Design Classic estará disponible a partir de 09/2022.



911 Turbo Cabriolet: consumo de combustible combinado: 12,5–12,1 l/100 km (WLTP); emisiones combinadas de CO_2: 284–275 g/km (WLTP); estado 05/2022

SONDERWUNSCH.

¿Se pregunta si algo ya especial puede ser aún más personal? Es posible. Con inspiración y personalización. Y todo ello desde el principio: en el asesoramiento. Sin perder de vista lo individual: usted y sus deseos.

La personalización de su automóvil deportivo es algo muy serio. Para usted tanto como para nosotros. Por eso, nuestros expertos en Sonderwunsch están ansiosos por su primera configuración personal de vehículo diseñada en su Centro Oficial Porsche junto con su comercial, para poder asistirle con cualquier consulta que pueda tener y con la enorme variedad de opciones de personalización. De forma personalizada y competente.

En persona, por teléfono o mediante asesoramiento en directo por vía digital. Nuestro equipo de expertos dispone de exhaustivos conocimientos sobre todas las opciones y modelos de vehículos. Y trabaja con entusiasmo para poder ofrecerle un Porsche totalmente a su medida, con un alto nivel de personalización.

¿Sabe dónde puede vivir con nosotros su pasión por los vehículos deportivos? En la fábrica de Zuffenhausen, el corazón de la marca, donde podrá experimentar de cerca lo que significa para nosotros la pasión por el detalle. Le ofrecemos una colección única en todo el mundo de muestras de materiales y colores. Entre ellos, numerosos colores de cuero y pinturas. Nuestra oferta se completa con un acceso exclusivo a nuestros vehículos laboriosamente confeccionados en nuestra sala de exposición. Y no solo en Zuffenhausen, sino también en otras sedes internacionales, como Atlanta o Los Ángeles.

No importa cuán extraordinarias sean sus preguntas o sus expectativas; nosotros siempre nos centramos en lo mismo: usted y el coche de sus sueños:

Descubra todo sobre las opciones de personalización y la configuración de vehículos únicos en https://www.porsche.com/spain/accessoriesandservice/exclusive-manufaktur/



911 TARGA 4S HERITAGE DESIGN EDITION

911 SPORT CLASSIC

2 de 4. El 911 Sport Classic continúa lo que comenzó el 911 Targa 4S Heritage Design Edition. Y constituye un anticipo de lo que se seguirá implementando de manera coherente con otros dos modelos en el futuro: devolver el estilo y el legado de épocas pasadas al presente.

CONTINUARÁ ...

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

LOS ICONOS DIFÍCILMENTE SE PUEDEN DESCRIBIR CON PALABRAS. PERO SE PUEDEN EXPLICAR EN NÚMEROS.

911 SPORT CLASSIC

Motor	
Número de cilindros	6
Cilindrada	3.745 cm^3
Potencia (DIN) con revoluciones	550 CV (405 kW) 6.750 rpm
Par motor máximo con revoluciones	600 Nm 2.000–6.000 rpm
Transmisión	
Propulsión	Tracción trasera
Caja de cambios	Caja de cambios manual de 7 velocidades
Chasis	
Eje delantero	Eje delantero Mac Pherson con barra estabilizadora
Eje trasero	Eje trasero multibrazo con barra estabilizadora y eje trasero direccional
Dirección	Servodirección electromecánica con desmultiplicación variable y generador de impulsos
Diámetro de giro	10,9 m
Sistema de frenos	Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) en color Negro con inscripción «PORSCHE» en color Blanco. Pinzas fijas monobloque de aluminio de 10 pistones delante y pinzas fijas monobloque de aluminio de 4 pistones detrás.
Llantas	Eje del.: 9,5 J × 20 ET 44 Eje tra.: 12 J × 21 ET 70
Neumáticos	Eje del.: 255/35 ZR 20 Eje tra.: 315/30 ZR 21
Dimensiones/ Valor c_x	
Longitud	4.535 mm
Anchura (con retrovisores exteriores)	1.900 mm (2.024 mm)
Altura	1.299 mm
Distancia entre ejes	2.450 mm
Capacidad del maletero	132 l
Capacidad del depósito	67 l
Coeficiente aerodinámico (c_x)	0,35
Tara	
DIN	1.570 kg
Según la Directiva CE[1)]	1.645 kg
Peso máximo autorizado	1.955 kg

Prestaciones	
Velocidad máxima	315 km/h
Aceleración 0–100 km/h	4,1 s
Aceleración de 0–200 km/h	12,0 s
Consumo/emisiones[1)]/categorías de eficiencia	
Consumo de combustible bajo, en l/100 km	21,2
Consumo de combustible medio, en l/100 km	12,9
Consumo de combustible alto, en l/100 km	10,6
Consumo de combustible muy alto, en l/100 km	10,9
Consumo de combustible combinado, en l/100 km	12,6
Emisiones de CO_2 bajo, en g/km	482
Emisiones de CO_2 medio, en g/km	292
Emisiones de CO_2 alto, en g/km	240
Emisiones de CO_2 muy alto, en g/km	247
Emisiones de CO_2 combinado, en g/km	285
Filtro de partículas de gasolina	Sí
Normativa de Emisiones	Euro 6d-ISC-FCM

1) Datos medidos de conformidad con el procedimiento de ensayo WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure o Procedimiento Mundial Armonizado para Ensayos de Vehículos Ligeros), un procedimiento de medición más realista para determinar los datos de consumo y de emisiones contaminantes (CO_2), requerido por la ley. Las prestaciones accesorias y los complementos (accesorios, modelos de neumáticos, etc.) pueden modificar de forma sustancial los parámetros de un vehículo, como, por ejemplo, el peso, la resistencia de rodamiento y la aerodinámica y, junto a las condiciones meteorológicas y del tráfico, así como con la manipulación individual, puede afectar al consumo de gasolina y de electricidad, al nivel de emisiones de CO_2 y a los valores de rendimiento del vehículo.



Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.





Entre bastidores: una semana en la Costa Azul. Dos modelos y cuatro vehículos atraen todas las miradas.







Entre bastidores: una semana en la Costa Azul. 2 modelos y 4 vehículos atraen todas las miradas.

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2022

Todos los textos, imágenes y demás información publicada en este catálogo están amparados por el derecho de propiedad intelectual de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Su copia o reproducción, así como cualquier otro uso de los mismos requerirá el previo consentimiento por escrito de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG promueve la utilización de papel obtenido de explotaciones forestales sostenibles. El papel utilizado ha sido impreso con tintas sin aceites minerales y cuenta con certificación según las estrictas reglas del FSC® (Forest Stewardship Council®).

Las emisiones de CO_2 generadas por la impresión de este documento se han compensado a través de la participación en un proyecto certificado de protección del medioambiente.

Porsche, el escudo Porsche, 911, Targa, PDK y demás distintivos son marcas registradas de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
D-70435 Stuttgart, Germany
www.porsche.com

Válido desde: 05/2022
Printed in Germany
WSLC22004650 ES/ES

MIX
Paper from responsible sources
FSC® C043106
www.fsc.org

Carbon neutral
Print product
ClimatePartner.com/13493-2203-1021

Puede consultar los datos de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y categorías de eficiencia a partir de la página 94.