Historia: 911 S (ST) (1969-1972)

02/10/2026 Preparado para competir

Preparado para competir

En la segunda mitad de la década de 1960, Porsche desarrolla una versión del 911 adecuada para la competición: con múltiples reducciones de peso, el 911 R alcanza un peso en vacío de solamente 800 kilogramos. Es demasiado pronto para la producción en serie de un 911 tan reducido, pero la experiencia adquirida con la fabricación se incorpora a un nuevo proyecto: a partir de 1969, Porsche ofrece una versión de competición del 911 S. Para evitar la costosa tipificación de un nuevo modelo, el coche sigue llevando oficialmente su denominación de venta habitual. Internamente, Porsche lo llama 911 ST.

La construcción ligera es una cuestión fundamental en el vehículo. Porsche homologa una combinación del 911 S con motor de 2,2 litros y el equipamiento interior reducido del 911 T para el Grupo 3 de la FIA. Las ventanillas de plexiglás y las piezas de la carrocería de aluminio y plástico reforzado con fibra de vidrio contribuyen a reducir el peso. El coche logra sus primeros éxitos en enero de 1970: en el Rally de Montecarlo, tres Porsche 911 S 2.2 (ST) se hacen con el 1.º, 2.º y 4.º puesto. Durante el periodo de

construcción, los 911 S (ST) en distintas fases de desarrollo participaron, entre otros, en el Rally Acrópolis (1969), en Nürburgring (1970), en el East African Safari (1971) y en las carreras de resistencia de Le Mans (1972) y Daytona (1973).

A partir de octubre de 1970, Porsche introduce el 911 S (ST) como "versión deportiva estándar" con homologación para circular en carretera con el código de equipamiento M471. Con este código, el paquete ST puede encargarse en cualquier concesionario, pues forma parte habitual de la gama 911. La versión de competición para circuito recibe el código M491, y la de rally, el M494.

Porsche no deja de desarrollar el proyecto. La normativa de la FIA permite aumentar la cilindrada en 0,1 litros con respecto a la unidad de serie. Las versiones de competición reciben motores con cilindradas de 2,3 litros (enero de 1971), 2,4 litros (marzo de 1971) y, por último, 2,5 litros (septiembre de 1971). A partir de enero de 1970, las ampliaciones de las aletas de plástico dejan espacio para neumáticos anchos con llantas de 7 y 9 pulgadas. Como para la temporada de 1972 la FIA prohíbe cambiar piezas de la carrocería por equivalentes de plástico, Porsche construye las ampliaciones en acero a partir de septiembre de 1971.

Durante el periodo de construcción, el aspecto del 911 S (ST) cambia. No obstante, hay algunos rasgos distintivos que lo caracterizan: en la "versión deportiva estándar" se omiten las pestañas de los parachoques, la fijación para los faros auxiliares, las molduras y tiras protectoras en las puertas, así como las tiras de goma decorativas en los parachoques. Las tiras de goma sustituyen a los cierres de los portones delantero y trasero. En el habitáculo desaparecen los embellecedores cromados, el parasol del pasajero, los puntos de fijación de los cinturones de seguridad, los paneles antirrobo, las alfombrillas de goma, el cenicero, la calefacción y la guantera. En su lugar, Porsche instala un cuentarrevoluciones de hasta 10.000 rpm, un volante más pequeño, los asientos envolventes "Scheel" o "Recaro" con arnés, revestimientos de puerta reducidos, una fina alfombrilla de fieltro punzonado y un reposapiés para el conductor. El equipamiento opcional también incluye una combinación de cronómetro y reloj, la calculadora Twin-Master con lámpara de lectura, un botón de claxon para el acompañante y un intercomunicador para ambos ocupantes.

Junto al aumento de la cilindrada, Porsche aplica otras medidas en los motores del 911 S (ST) para aumentar su potencia: carburadores con tubos de admisión específicos, árboles de levas afilados y sistema de ignición doble. Para las versiones de competición, los ingenieros desarrollan un sistema de escape optimizado para la contrapresión y culatas modificadas con los correspondientes cilindros. En la fase final de su evolución, el motor bóxer de 2,5 litros rinde 270 CV. Un radiador adicional regula la temperatura del circuito de aceite del motor. Los amortiguadores Koni o Bilstein y los refuerzos en la carrocería mejoran el comportamiento en conducción.

El 911 S (ST) deja de producirse al cabo de unos tres años. Le sucederá un modelo centrado en la competición y con el código de equipamiento M471: desde ese momento, el 911 Carrera RS 2.7, con su sofisticada aerodinámica, mayor potencia del motor y otras medidas de construcción ligera, pasa a ocupar la cima deportiva de la gama de modelos Porsche.

MEDIA ENQUIRIES

Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/carpetas-de-prensa/911-s-t/Historia--911-S-(ST)-(1969-1972).html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/08733788-bdf4-4465-8909-55961c72e4b6.zip