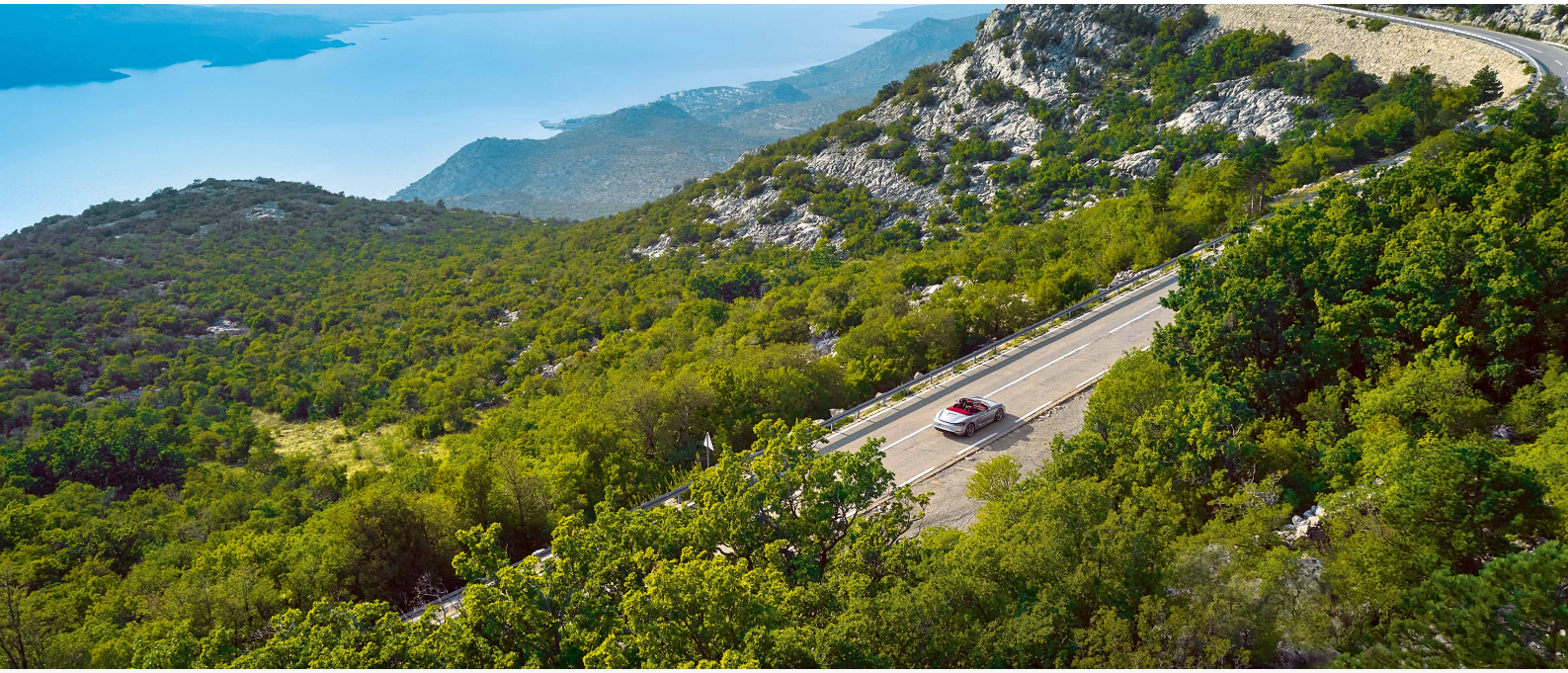


Así nació la idea del Porsche Boxster

01/04/2021 Cuando fue presentado, en 1996, el Boxster cambió la cara de Porsche. Su imagen exuberante y juvenil recordaba a los legendarios deportivos de motor central del pasado. Con la serie limitada Boxster 25 Aniversario, el exitoso descapotable conmemora un hito. Horst Marchart, ex Director de Desarrollo, da un vistazo al pasado.

A finales de la década de 1980 todo el mundo en Porsche lo sabía: había que hacer algo. La situación económica era tensa. Cuando fue lanzado en 1996, el Porsche Boxster tuvo un efecto balsámico. El ágil roadster con el primer motor bóxer de serie de seis cilindros refrigerado por agua y ubicado delante del eje trasero, conquistó los corazones de una nueva clientela más joven. Uno de sus padres en tiempos de grandes reestructuraciones es Horst Marchart, por entonces Director del Departamento de Desarrollo General de Vehículos.

En la primavera boreal de 1991, cuando Marchart se incorporó al Consejo Directivo de Porsche, le piden que valorara la situación. “Les dije que había que pararlo todo y adoptar medidas: renovación de la planificación de modelos, el desarrollo y la producción”, recuerda este vienés nacido en 1939. Por encima de todo, a Marchart le movía el instinto y todavía no tenía ninguna idea completamente desarrollada. Sugirió que habría que lanzar al mercado una segunda gama renovada de deportivos lo suficientemente sólida como para sostenerse por sí misma y que llevase los genes inequívocos de la marca. Debía transmitir frescura y tener un precio claramente inferior al del *nueveonce* . Su propuesta despertó gran interés: “Querían saber cuánto tiempo me llevaría realizar una investigación exhaustiva sobre ello. Les propuse cuatro meses”.

Marchart sería una figura central para el futuro de Porsche. El *statu quo* de la época: “Teníamos un

magnífico Porsche 911 de la generación 993 a punto de ser lanzado. Y los modelos Porsche 928, 944 y 968 eran muy distintos, ya que tenían pocas similitudes técnicas con el 911 o entre sí".

El desafío técnico y estratégico consiste en hacer que el nuevo deportivo encajara perfectamente con las futuras generaciones del 911. Y también que estuviera basado en los legendarios modelos Spyder. Los planes para un exquisito roadster biplaza con motor central convencieron al Consejo Directivo. El nuevo auto se llamaría Boxster para incluir en su nombre una referencia al roadster abierto y al motor de seis cilindros típico de la marca. Y también fue decidido que el bóxer del 911 de la generación 996 debería estar refrigerado por agua. El Boxster anticiparía este paso.

El motor central es una de sus características principales

Grant Larson creó un primer concepto. Su diseño evocaba deliberadamente al Porsche 550 Spyder de los años cincuenta y al Porsche 718 RS 60 de los sesenta: motor central, un largo voladizo delantero, uno trasero corto y salidas de escape centrales eran algunos de sus rasgos distintivos. Las llamativas entradas y salidas de aire también son elementos estéticos destacados. La pintura plateada y el color rojo del interior, rico en detalles, evocaban la historia de Porsche y se convirtieron en una característica del nuevo despegue de la marca.

Horst Marchart, nombrado miembro del Consejo Directivo responsable de Investigación y Desarrollo en el otoño boreal de 1991, no albergaba ninguna duda de que este modelo sería un éxito junto con la nueva generación del *nueveonce* y no pondría en peligro el icono de la marca: "Tenía claro que el 911 (993) era tan bueno que resistiría su ciclo de vida, previsto hasta 1998, incluso con la competencia del Boxster. Y después de la abrumadora respuesta del público al concepto del Boxster en su presentación en Detroit, en enero de 1993, quedamos finalmente convencidos de que juntos habíamos tomado la decisión correcta". Cuando el revuelo del salón terminó, la decisión ya está tomada: dar por terminado el desarrollo del diseño y emprender la fabricación del concept tal y como fue presentado.

El Boxster ofrecía innovaciones revolucionarias

Efectivamente, cuando fue lanzado el modelo de producción, en agosto de 1996, presentaba un gran parecido con el prototipo expuesto en Detroit. Como compartía su diseño frontal con el de la generación 996 del 911, que aparecería un año después, no cabía duda de que era un miembro más de la familia. Técnicamente, el Boxster ofrecía innovaciones de futuro. Aparte de la refrigeración por agua, incluía pinzas de freno de cuatro pistones de aleación ligera en estructura monobloque procedentes de la carreras de autos, tecnología de cuatro válvulas y sistema VarioCam. Su bóxer de seis cilindros se convirtió en el núcleo de una familia de motores completamente nueva que más tarde también sería utilizada en el 911. Como alternativa a la transmisión manual de serie de cinco velocidades, el Boxster también podía ser equipado con la caja de cambios automática Tiptronic S, por primera vez con cinco marchas.

A estas alturas, han sido escritos libros enteros sobre las etapas evolutivas del Boxster. En 2003, 2005, 2007 y 2012 fueron dados importantes pasos en su desarrollo. En 2016, la gama fue renovada

completamente con los modelos 718, con motores turbo de cuatro cilindros y un diseño más agudo. El roadster ha pasado de ser un auto deportivo a un atleta excepcional. La comparación de potencia habla por sí sola: mientras que el primer Boxster generaba 204 CV (150 kW), la versión especial del 25 Aniversario alcanza 400 CV (294 kW).

Homenaje al primer concept car

La versión del aniversario, limitada a 1250 unidades, es un homenaje al diseño original. Una de las características más llamativas es el color Neodyme, ahora reinterpretado: este tono marrón brillante de matices cobrizos ya proporcionaba un excitante contraste con el color base GT Silver Metallic del modelo de exhibición. Al igual que en el precursor histórico, el cuero interior y la capota son de color rojo. El espíritu innovador de los primeros años puede ser palpado en el ambiente cuando Horst Marchart repasa la historia de los orígenes del Boxster, que tan importante fue para la empresa. Actualmente, la pasión y la audacia de los inicios todavía perviven en toda la familia 718. Solo la simplicidad de las consideraciones pragmáticas de entonces no corresponden con la emoción que transmiten los autos. Horst Marchart sonríe y ahonda una vez más en sus recuerdos: "Wolfgang Porsche me preguntó qué haríamos cuando hubiesen pasado diez años y el Boxster fuera un éxito. Le respondí: entonces haremos un cuatro plazas". Pero esta es otra historia.

Información

Artículo publicado en la edición número 398 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

MEDIA ENQUIRIES

Ben Winter

christophorus@porsche.de

Victor Jon Goico

studio@goico.eu

Consumption data

718 Boxster GTS 4.0 (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.9 – 10.1 l/100 km; CO_2 emissions combined: 247 – 230 g/km; CO_2 class: G

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Image Sublines

Path: media/imágenes/img_1.jpg
Title: El jefe de Desarrollo en el centro de atención:
Subline: Horst Marchart, miembro del Consejo de Dirección de Porsche AG como responsable de Investigación y Desarrollo en Weissach hasta 1988, aparece aquí, en 1993, con Ferdinand Alexander Porsche (a su derecha) y Helmuth Bott (a su izquierda).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2021/vehiculos/PLA-porsche-25-aniversario-boxster-horst-marchart-christophorus-398-24082.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/875f5b46-d5b2-4acc-92a1-d2fa7e42dea7.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/christophorus-site/es