

Un encuentro inesperado con un 928

Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.

30/09/2020 Un joven periodista del motor, un carismático Jefe de Desarrollo y un Porsche 928 S4: los elementos de una increíble historia reveladora de que algunos coches realmente tienen alma.

Cuando Tobias Aichele, escritor ("Porsche 911- Siempre joven"), periodista y organizador de eventos de coches clásicos, volvió a ver este 928 S4 por casualidad, después de décadas, fue el *déjà vu* de su vida. Ese coche en venta le recordó una época muy productiva de su larga carrera.

El año era 1987. En ese momento, Aichele (nacido en 1960) era un joven redactor de Motor-Presse en Stuttgart. Debía entrevistar al Jefe de Desarrollo de Porsche, Helmuth Bott, como parte de un monográfico sobre el 911. La entrevista sería en su oficina del Centro de Desarrollo en Weissach. "Fue allí donde vi aparcado su coche de empresa por primera vez. Llamaba la atención por su inusual color y por la curiosa antena para el teléfono Network C", recuerda Aichele. Lo que no podía saber entonces es

que no se trataba de un 928 S4 ordinario: Bott lo utilizaba como vehículo de prueba, con el motor de 5.4 litros y aproximadamente 350 CV, más otras piezas en fase de prototipo que solo se utilizarían en unidades de serie posteriormente.

La entrevista fue muy informativa y agradable para deleite del joven redactor, todavía algo nervioso. "También se me permitieron preguntas personales. Así que descubrí que todavía poseía un 356 SC Coupé y un 911 más viejo, con un catalizador instalado como componente de prueba, e incluso conducía un tractor Porsche Diesel". En este primer encuentro, Bott mostró un fuerte carisma desde el principio, recuerda Aichele: "Era cautivador, te sentías a gusto en su presencia. Pero también era introvertido, comparado con el entonces Diseñador Jefe, Anatole Lapine". El letón Lapine había relatado una anécdota que caracterizaba perfectamente la personalidad de Bott: no era el tipo de hombre que se daba a la charla y estar en un coche con él normalmente era algo relajado, salvo cuando se ponía a cantar ópera.

En 1992, Aichele se puso a trabajar en su libro "Porsche 911- Siempre joven" que, frente a todas las biblias del 911 publicadas anteriormente, quería que fuera la crónica definitiva de la saga del 911. Helmuth Bott, jubilado anticipadamente en 1988 a los 63 años, había aceptado revisar los capítulos. Ellos dos nunca perdieron el contacto en los años siguientes a esa primera entrevista. Aichele viajaba regularmente al pequeño pueblo de Buttenhausen (a unos 70 km al sur de Stuttgart) donde Bott estaba pasando su nada tranquila jubilación.

"Continuó estando muy ocupado. Había robots barredores dando vueltas por su patio constantemente. También tenía un pequeño museo para sus coches. Parecía conservar una excelente salud física y obviamente había encontrado su paz mental".

Cuando devolvió los primeros capítulos, entonces todavía por fax, Aichele se puso a revisarlos. Sin embargo, el texto estaba intacto. “Señor Bott, ¿no ha tenido usted tiempo de mirarlos?”, a lo que contestó: “Sr. Aichele, usted ha entrevistado a modelistas, diseñadores, ingenieros. No me corresponde a mí hacer correcciones, ya que solo tengo la perspectiva de un ejecutivo. Pero he puesto algunas cruces a lápiz junto a los pasajes de los que me gustaría contarle más". Al final, Bott solo añadió cosas al texto, no lo corrigió: "Me pareció extraordinario y realmente dice mucho de ese hombre tan carismático", comenta Aichele, todavía impresionado en retrospectiva.

Bott murió inesperadamente en 1994, a la edad de 69 años. Desde un año antes, Aichele trabajaba en Porsche como responsable del departamento de Prensa, y conducía un 928 que, en aquel entonces, era muy solicitado como coche de empresa hasta a nivel ejecutivo. El suyo llevaba un enganche de remolque, "porque siempre tenía mucho que transportar". La afinidad que sintieron por el 928 los aficionados al 911 fue creciendo y llevó a la fundación del Club Porsche 928, en 1997.

Avancemos rápidamente hasta 2019 y la feria Retro Classics de Stuttgart. Por una increíble coincidencia, Aichele se encuentra con un 928 en un estand, con una matrícula roja que le resulta extrañamente familiar. Duda y lee el pequeño anuncio de venta: "Se vende, antiguo coche de ejecutivo". Después de llamar al vendedor e inspeccionar el albarán de entrega, sus dudas se convierten en certeza:

"Puse a la luz el libro de mantenimiento. A pesar de que estaba tachado con corrector, todavía podía distinguir escrito a mano "Mr. Bott". Lo recordé todo y supe que tenía que tenerlo". Gracias a un registro ininterrumpido en papel, Aichele fue capaz de reconstruir la vida del 928 S4. La letra J en la décima posición del número de chasis reveló el año modelo 1988. Esto dejaba claro que se habían incluido una serie de extras con los que los clientes normales solo podían soñar.

Matriculado el 7 de diciembre de 1987, el coche ya tenía un motor de 5.4 litros, utilizado por primera vez en el nuevo 928 GTS del año modelo 1992. El diferencial hidráulico de deslizamiento limitado se utilizó por primera vez en el 928 GT, que se lanzó a nivel mundial en la primavera de 1990. El sistema de control de la presión de los neumáticos (TPMS), que se probó por primera vez en competición, se introdujo en el 928 de 1989, al igual que el nuevo ordenador de a bordo, que ahora mostraba múltiples funciones en relación con instrumentos de diferente visualización en dos pantallas LCD, con texto de color naranja. Otra novedad fue el diagnóstico de a bordo, que permitía a los mecánicos ver los fallos directamente. El pesado teléfono Network C sí se podía pedir como accesorio especial M496 y ha permanecido en el coche hasta hoy. Una reliquia de la era de los primeros teléfonos móviles que solo funciona cuando la gran cubierta plegable está abierta.

Los vehículos para los ejecutivos de Porsche estaban lujosamente equipados. Pero el 928 S4 de Bott también se distinguía por ser un prototipo de ensayo. "Para nosotros, cada viaje era un recorrido de prueba", recuerda Doris, la viuda de Bott. En mayo de 1988, el coche apareció en fotos de prensa. Cuando el Ministro Erwin Vetter visitó Weissach, Bott le mostró un 959 y le dejó sentarse en su 928 S4 Rojo Ladrillo Metalizado (811), un color que en ese momento no se podía pedir.

"Según lo previsto, Helmuth Bott debió haber entregado el coche en 1989 como muy tarde", dice Aichele. Para dejarlo listo para su venta y poder matricularlo de nuevo, se necesitaban ciertas modificaciones, como la sustitución del capó de plástico por el de aluminio de los modelos de producción y la colocación del número de serie 001 en el motor de 4.5 litros cuidadosamente reinstalado. Todos los demás componentes se cambiaron para ajustarse a la norma de serie.

El segundo propietario, de Múnich, compró el coche el 24 de enero de 1991, con 19.200 km. Cuando lo vendió, por razones de edad, ya había recorrido 210.000 km. Aichele: "El nuevo dueño del 928 invirtió tanto en el coche que, seguramente, le acabó costando prácticamente lo mismo que si fuera nuevo. Se le hizo un repintado profesional completo hace unos años, así como mantenimiento regular. Cuando Aichele visitó a Doris Bott en el curso de su investigación sobre este 928 S4, "recibí una bienvenida tan cálida como la de hace 27 años. Fue maravilloso ver cuán joven y con ganas de acción seguía a sus 76 años". En su casa de Würm, cerca de Pforzheim, también está todavía la habitación de Helmuth Bott. "Hay un gran cuadro, como en su oficina, de la pista de pruebas de Weissach. Tuvo mucho que ver en su desarrollo y fue muy importante para él".

Entonces Aichele logró, por fin, tener en la matrícula original: S-PW 980. Ahora con la adición de la letra "H". Así, el espíritu de Helmuth Bott vive en este 928 S4 y recuerda a su tercer propietario una vida muy productiva y un encuentro muy especial en cada viaje. Algunos coches realmente tienen alma.

Ficha técnica Porsche 928 S4 (año modelo 1988)

Motor: V8, refrigerado por agua
Caja de cambios: automática de cuatro velocidades
Cilindrada: 4.957 cc
Alimentación: Bosch LH Jetronic
Encendido: electrónico EZK con función de diagnóstico
Potencia máxima: 320 CV (235 kW) a 6.000 rpm
Batalla: 2.500 mm
Velocidad máxima: 270 km/h (automático: 265)

Información

Artículo publicado en el número 17 de la revista Porsche Klassik Magazine.
Texto: Thomas Imhof
Fotos: Markus Bolsinger

Copyright: Las imágenes publicadas aquí son copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, o de otros autores. No está permitida la reproducción total o parcial sin permiso expreso por escrito de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2020/es-porsche-klassik-magazine-tobias-aichele-928-s4-22482.html

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