

La historia del Porsche 928

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

20/04/2022 En la primavera de 1977, la llegada de un nuevo Porsche supuso una auténtica revolución para la marca. Tras años de desarrollo, el 928 había superado todas las expectativas.

"El hombre no puede descubrir nuevos océanos a menos que tenga el coraje de perder de vista la costa". Esta cita proviene del escritor francés André Gide, premio Nobel de Literatura de 1947. Y a principios de la década de 1970, la frase se podía aplicar perfectamente al ambiente que reinaba en Porsche. ¿Qué pasaba en Zuffenhausen en aquel momento? Las familias Porsche y Piëch acababan de retirarse de la dirección ejecutiva de la empresa; las autoridades de Estados Unidos, por entonces el mayor mercado de Porsche, debatían nuevas normativas anticolisión; y el Porsche 911 se consideraba un modelo en vías de extinción debido, en gran medida, a la inminente llegada de nuevas y estrictas normas anticontaminación.

Se respiran aires de cambio en Porsche y no son pocos quienes quieren ser partícipes de ello.Ernst Fuhrmann, recién nombrado Presidente del Consejo de Dirección, impulsa un nuevo concepto que

rompe la implantación tradicional de motor trasero y supone un cambio radical frente a todo lo anterior. En el modelo que empieza a desarrollarse, el motor debe ir delante, la caja de cambios detrás y, en medio, el llamado "eje rápido", un diseño al que Porsche se refiere como "transaxle". Y esta debe ser una seña de identidad del Porsche 928.

El proyecto empieza a tomar forma en febrero de 1972

Aquella fue una decisión valiente, teniendo en cuenta la tradición de motor trasero imperante en Porsche. Pero una vez tomada, “todos la apoyaron”, recuerda Wolfhelm Gorissen, Director de Proyecto del Porsche 928. A partir de febrero de 1972 la evolución del vehículo empieza a ganar velocidad, mientras los ingenieros del Centro de Desarrollo de Weissach pisan terreno desconocido en todos los aspectos. El motor, un V8 de 4.5 litros refrigerado por agua y con bloque de aluminio (algo novedoso en Europa), tiene elementos provenientes de la competición. Para el chasis se diseña una suspensión trasera completamente nueva, que evita que las ruedas posteriores cojan convergencia en los apoyos: el eje Weissach. La carrocería es una mezcla de acero, aluminio y plástico. Y los parachoques de poliuretano están completamente integrados en el contorno del coche, lo que también supone algo absolutamente nuevo. Superan sin problemas las nuevas pruebas que obligan a que no tengan daños tras una colisión a 8 km/h.

Hoy en día esto resulta totalmente normal, pero en aquel momento los paragolpes supusieron un auténtico quebradero de cabeza para los ingenieros y diseñadores, y también para Gorissen, que estaba a los mandos de aquel proyecto. El problema no es solo la compleja fijación flexible, sino también la pintura. “Por aquel entonces no había ninguna pintura que fuera apta tanto para acero como para aluminio y poliuretano”, recuerda Gorissen. “En cada superficie se apreciaba una tonalidad distinta de color”. Esta pintura especial todavía estaba por inventar, algo que se consiguió antes de comenzar la producción en serie.

El primer Gran Turismo de Porsche

Mientras en Weissach se trabaja en infinidad de detalles para poder ganar un centímetro de espacio aquí o ahorrar un kilo de peso allá, los expertos del departamento de Pruebas llevan hasta el límite físico los prototipos que van fabricando. La distribución de peso prácticamente ideal de 50:50 entre el eje delantero y el trasero, el motor V8 de elevado cubicaje y el complejo chasis ya permiten intuir, desde la concepción sobre el papel, una dinámica excepcional. Pero el 928 resultó ser mucho mejor de lo esperado. Gorissen recuerda un primer recorrido nocturno por la Selva Negra: “Era invierno y las carreteras tenían algunas placas de hielo. La situación no era nada fácil”. Sin embargo, al finalizar el recorrido, los pilotos de pruebas se bajaron relajados y satisfechos. “El vehículo ofrecía un comportamiento mejor que el del 911 de la época”.

Desde un principio queda claro que el 928 es un modelo más avanzado: había nacido el primer Gran Turismo de Porsche. El nuevo automóvil ofrece cuatro plazas, si bien es cierto que las dos traseras no

resultan propicias para realizar recorridos largos, además de un habitáculo amplio y un maletero de considerable tamaño. Aunque hoy parezca compacto, en aquel momento se consideraba un coche grande. “No hay ningún otro deportivo V8 tan plano y elegante”, comenta Harm Lagaay, Director de Diseño de Porsche entre 1989 y 2004, quien llegó a conducir “al menos tres 928” como vehículos de uso privado.

Un gran debut en el Salón del Automóvil de Ginebra

Con el 928, el conductor y los pasajeros tienen la sensación de deslizarse por encima de la calzada. El nivel de ruido es claramente inferior al del *nueveonce* con motor bóxer refrigerado por aire; la dinámica es más benévola con quien está al volante y el confort a bordo resulta extraordinario. El sistema de aire acondicionado incluye la refrigeración de la guantera y, además, el volante y el asiento del conductor se pueden regular en altura. También tiene otros detalles que marcan la diferencia, como el sistema limpiaparabrisas, que dispone de un depósito independiente con una bomba adicional capaz de rociar esporádicamente un detergente especial sobre el cristal para que no queden marcas. Para el 928 se desarrolla, además, un equipo de audio radiocasete con excelentes propiedades de sonido, un manejo claro y sencillo.

Durante su presentación en el Salón del Automóvil de Ginebra de 1977, el 928 causa sensación y un gran entusiasmo entre el público. “Rudolf Leiding, anterior Presidente de Volkswagen, compró inmediatamente uno para su mujer”, según informaba la publicación alemana Spiegel, que afirmaba que “ningún otro vehículo ha resultado tan decisivo para el crecimiento de Porsche como el 928”. En otras palabras: este modernísimo deportivo de desarrollo totalmente nuevo y elegancia atemporal reunía todos los requisitos para convertirse en el digno sucesor del 911.

Un total de 61.056 unidades fabricadas

Hoy sabemos que en realidad no reemplazó al mítico *nueveonce* , pero lo cierto es que el 928 tuvo su momento de gloria. Suyo es el mérito de haber sido el primer y único deportivo galardonado -hasta hoy- con el título de “Coche del Año en Europa”. Con el paso de los años fue sometido a un proceso continuo de optimización y mejora, y aumentó su potencia de los 240 CV iniciales a los 350 de la última fase evolutiva, el 928 GTS de 1991. El fin llegó en 1995, cuando se interrumpió la producción tras haberse fabricado algo más de 61.000 ejemplares.

Lagaay sigue admirando todavía hoy el lenguaje formal del 928. En algún momento de la conversación sobre la elegante estética atemporal de este coche y sobre la coherencia de su concepto, formula una frase que evoca la cita de André Gide: “El Porsche 928 supuso un nuevo continente en el mundo conocido hasta entonces por Porsche”.

Nacido en Connecticut, Estados Unidos, es el orgulloso propietario del primer 928, perteneciente a una serie inicial de once unidades que debutaron en el Salón del Automóvil de Ginebra de 1977.

“Era un adolescente cuando descubrí por primera vez un Porsche 928 en el programa de televisión *The Six Million Dollar Man* . Tanto me impactó aquel coche que he tenido unas veinte unidades distintas hasta hoy. Pero este es diferente: se lo he comprado a Jim Doerr, un entusiasta que en 2011 lo encontró abandonado en algún lugar de Michigan. La carrocería tenía agujeros y faltaban varias piezas. Pero el motor era original, como también lo era la pintura blanco Grand Prix. Firmé el contrato de compra el 22 de febrero de 2017, justo 40 años después de su nacimiento. El 23 de febrero de 1977, once Porsche 928 fueron presentados al mundo en Ginebra y este es uno de ellos. La documentación del vehículo se conserva prácticamente completa. En 1979 Porsche lo vendió a un cliente privado de Hamburgo. En 1983 dio el salto a América y, debido a las normas de importación, tuvo que cambiar su instrumentación de kilómetros a millas. Actualmente ha superado las 90.000 millas. Sé que tengo un tesoro. A menudo me siento en el garaje junto a él y pienso que me gustaría que pudiera hablar y contarme cosas de sus orígenes”.

Nacido en 1940, Clausecker se convirtió en experto en suspensiones y se unió al equipo de desarrollo del 928 poco antes de su estreno. Participó en los recorridos de prueba con neumáticos de invierno y en la construcción del único coche de carreras oficial creado sobre la base de este modelo.

“Aproximadamente un año antes de que se presentara el 928 empecé a trabajar en distintos *tests* . Se trataba básicamente de probar diferentes neumáticos de invierno en trayectos por Austria. Para las pruebas de conducción más exigentes nos dirigíamos a Nürburgring o al circuito Contidrom, cerca de Hannover. Gracias a su distribución de peso ideal, el 928 se podía conducir con mucha más facilidad que el 911. A mí me parecía extremadamente confortable. Mi colega Günter Steckkönig y yo veíamos en este Porsche un vehículo muy apropiado para el Campeonato Europeo de Turismos que se celebraba por entonces. Finalmente logramos la autorización para participar y en 1983 ya teníamos un coche listo para la competir. Lamentablemente, la producción no alcanzó las 5.000 unidades al año que exigía el reglamento del Campeonato Europeo de Turismos y con ello se desvaneció el sueño de un futuro en el mundo de las carreras para el 928. Tuvieron que pasar más de 30 años hasta que el 928 de competición volviera a cobrar vida. El trabajo de restauración corrió a cargo de algunos aprendices de Porsche y dos jubilados de la marca: Günter Steckkönig y yo mismo. Ahora vuelve a lucir como en 1983”.

En 1970, con apenas 23 años, empezó a trabajar para Porsche tras acabar sus estudios de carrocería y diseño en Hamburgo. Estuvo involucrado en el proyecto del 928 desde sus inicios, primero como diseñador de interiores y más tarde de exteriores.

“En agosto de 1970 empecé a trabajar en Style Porsche bajo la dirección de Hans Braun. Al poco tiempo todo empezó a girar en torno al futuro deportivo de Porsche. Había unanimidad en que la carrocería no debía presentar las formas angulosas y afiladas habituales de la época, sino que debía ofrecer una impresión muy distinta: más orgánica y moderna. En definitiva, más Porsche. Creo que, gracias a ello, el 928 sigue exhibiendo hoy una estética atemporal. En un primer momento mi tarea consistía en materializar el interior diseñado por Hans Braun. Una novedad absoluta la constituía el asiento del conductor, regulable en altura -igual que la columna de dirección-, así como la consola central que se alzaba en el salpicadero y envolvía al conductor y al acompañante. A finales de 1973 pasé al

departamento de diseño exterior. Aquí, el mayor reto eran los parachoques integrados en la carrocería, algo totalmente novedoso por aquel entonces y que surgió de la necesidad de dar respuesta a las exigencias impuestas por las autoridades estadounidenses. Finalmente logramos una solución brillante gracias a la colaboración entre los equipos de ingenieros y diseñadores de Porsche".

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2022/es-porsche-928-historia-desarrollo-transaxle-andrew-phinney-hans-clausecker-hans-georg-kasten-28062.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/e5610872-36e3-4f82-991b-dd9991e07738.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/en

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