25 años de la generación 996 del Porsche 911

15/11/2022 Hace exactamente 25 años, esta generación del 911 con el código interno 996 aseguró, junto con el Boxster, que Porsche continuara siendo independiente.

Los aficionados quedaron asombrados cuando lo vieron por primera vez en el Salón del Automóvil de Fráncfort de 1997. Era un auto que rompía con lo convencional. A excepción del icónico diseño del 911, muy modificado, y del motor trasero de seis cilindros bóxer, todo era nuevo. Utilizaba la refrigeración por agua en lugar de aire y un innovador concepto de piezas compartidas con el Boxster 986. Hasta los pilares B, los elementos internos del 996 y del Boxster eran idénticos. Los ingenieros y diseñadores estaban resueltos a tomar caminos completamente nuevos.

Era el momento de “romper con los viejos hábitos”, recuerda hoy August Achleitner. De 1989 a 2000, ocupó el cargo de director de Planificación Técnica de Productos, Conceptos y Formatos de Vehículos, incluidos los Proyectos Especiales. Como tal, fue el responsable estratégico del concepto global del 996. “Porsche necesitaba un auto en un segmento de precio más bajo, para ayudar a generar un mayor

volumen de ventas. Así que esto llevó a la idea de que el Boxster y el 996 compartieran piezas". No había duda de que el nuevo 911 tenía que parecer un 911, pero qué motor se instalaría en la parte trasera no estaba claro inicialmente. “Experimentamos con el motor porque los diseños de dos válvulas por cilindro refrigerados por aire estaban al final del camino tecnológicamente, en términos de emisiones y potencia", dijo. "Y el bóxer de cuatro válvulas refrigerado por aire no funcionaba debido a varios puntos calientes que no podíamos controlar. En 1989, incluso instalamos un V8 compacto en la parte trasera a modo de prueba, pero esa idea también la descartamos. Así que eso nos llevó a los motores bóxer de cuatro válvulas refrigerados por agua".

El concepto de piezas compartidas

En la década de 1990, el director de Diseño Harm Lagaay definió las líneas maestras del 996. Recuerda cómo le sorprendió la estrategia, única en la ingeniería automovilística de la época, de crear un *roadster* con motor central y un coupé con motor trasero, completamente idénticos desde la parte delantera hasta el pilar B. “La tarea era un gran reto. Pero lo superamos diseñando primero una serie de piezas comunes para el Boxster y el 996”, dijo. Debido a las limitaciones de tiempo, los modelistas tuvieron que trabajar directamente en modelos a escala 1:1. Para conseguirlo todo en el plazo previsto, Porsche incorporó al equipo de Lagaay una gran cantidad de especialistas, hasta 80 miembros en el momento de mayor demanda.

Debido al éxito del *concept car* Boxster en su debut, en el Salón del Automóvil de Detroit de 1993, las propuestas de diseño seleccionadas se parecían mucho a él. Ese prototipo entusiasmó al público y fue nombrado ‘Best of Show’. "Supe inmediatamente que el frontal de aquel auto de exposición encajaría también con el 996", dijo Lagaay. “Lo que la gente olvida es que estábamos trabajando a la vez en los tres modelos (996, 986 y el *concept car*). De lo contrario, habría pasado demasiado tiempo antes de que el público conociera los autos”. El director de Diseño era consciente, por supuesto, del riesgo de mezclar los modelos Boxster 986 y 911 996, pero otras preocupaciones eran más acuciantes: “La presión y el imperativo de salvar la empresa eran la máxima prioridad”.

El nuevo concepto de piezas compartidas afectó a todos los departamentos implicados en la parte frontal, desde la suspensión hasta el sistema eléctrico, la carrocería y las proporciones. “El programa preveía que venderíamos un total de al menos 30 000 unidades de ambos vehículos con un buen retorno de la inversión”, dijo Achleitner. Esta fue también la razón por la que el Boxster fue lanzado en 1996, un año antes que el 996, que fue presentado en 1997. Y el plan funcionó: fueron vendidos más de 30 000 ejemplares de la generación 996 del 911 al año, con unas ventas totales que oscilaron entre 50 000 y 60 000 unidades.

Internamente, nunca fue criticado ni el concepto ni el diseño. En cambio, la forma y el efecto de los faros, con sus intermitentes integrados, no gustaron a la prensa al cabo de unos meses. Fue una sorpresa para los diseñadores, ya que el diseño había sido muy elogiado en el prototipo Boxster poco antes. “El diseño era totalmente único: cinco funciones en un solo módulo que no era caro y podía instalarse en minutos en la línea de montaje”, dijo Lagaay.

El Cabriolet le siguió en 1998

En abril de 1998, el Cabriolet se unió al Coupé, con una capota totalmente eléctrica que subía o bajaba en 20 segundos. Cuando se retraía, desaparecía bajo una placa metálica, eliminando la necesidad de una tapa de protección. Unos seis meses más tarde, Porsche añadió a la gama el 911 Carrera 4 de tracción total, en versiones Coupé y Cabriolet, ambas con la carrocería del 911 básico. Este Carrera de tracción total y el 911 Turbo con tracción total, que fue ofrecido a partir de enero de 2000 con un motor biturbo de 420 CV de potencia y 305 km/h de velocidad máxima, formaron parte de la planificación del producto desde el principio. “En el diseño del 996 hicimos el túnel de transmisión lo suficientemente grande como para que cupiera en él un árbol para la tracción a las cuatro ruedas”, dijo Achleitner. “Esto requirió algunos sacrificios: debido al plan de piezas compartidas, el Boxster también tenía este mismo detalle, aunque nunca estuvo disponible con tracción total”.

Mientras que las versiones Turbo y Carrera 4 estaban planificadas, el 911 GT3 lanzado en mayo de 1999, por el contrario, surgió casi por casualidad: debido a los cambios en la normativa de competencias automovilísticas, Porsche construyó una versión del 911 de 360 CV como vehículo homologado para carretera y sucesor del 911 Carrera RS. “El éxito comercial y el número de unidades no fueron grandes al principio”, dijo Achleitner. “Y, sin embargo, el 911 GT3 estableció una marca independiente, porque con el 911 GT3 de la generación 996 logramos distinguir claramente entre un 911 de uso cotidiano y un auto de carretera inspirado en las carreras”. Le siguió, en enero de 2001, el 911 GT2, basado en el 911 Turbo, con un motor bóxer de 3600 cm^3 y 462 CV. Fue el primer modelo con frenos cerámicos de serie.

La generación 996 fue renovada en 2002. La cilindrada aumentó a 3.596 cm^3 y la potencia a 320 CV (en las versiones Carrera y Carrera 4). El 911 Targa y el 911 Carrera 4S Coupé con la carrocería más ancha del 911 Turbo se unieron a la familia. La versión 4S con techo abierto llegó en 2003. Para 2004, Porsche también ofreció una versión descapotable del Turbo y, como uno de los varios modelos especiales, el 911 Carrera Coupé ‘40 Años’ con 345 CV, suspensión deportiva y techo solar eléctrico. A partir de 2005, el Turbo S estuvo disponible en versión Coupé y Cabriolet con 450 CV. Nunca antes había habido tantas variantes del 911 como en la generación 996. Porsche llegaría a vender unos 175 000 ejemplares.

Image Sublines

Path: media/imágenes/img_1.jpg
Title: Adelante: 911 GT3 996, 911 Turbo S Coupé 996, 911 Carrera 4 Millennium 996 y 911 Carrera 4 Cabriolet 996. Atrás: 911 GT1 `98, 911 Targa 996, 911 GT3 RSR, versión de carretera del 911 GT1 y 911 GT3 Cup 996, 2022, Porsche AG.
Subline: Adelante: 911 GT3 996, 911 Turbo S Coupé 996, 911 Carrera 4 Millennium 996 y 911 Carrera 4 Cabriolet 996. Atrás: 911 GT1 `98, 911 Targa 996, 911 GT3 RSR, versión de carretera del 911 GT1 y 911 GT3 Cup 996.

Path: media/imágenes/img_2.jpg
Title: 911 Carrera 4 Millennium (996), 2022, Porsche AG
Subline: 911 Carrera 4 Millennium 996.

Path: media/imágenes/img_3.jpg
Title: 911 Carrera 4 Cabriolet (996), 2022, Porsche AG
Subline: 911 Carrera 4 Cabriolet 996.

Path: media/imágenes/img_4.jpg
Title: 911 GT3 (996), 2022, Porsche AG
Subline: 911 GT3 996.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2022/historia/PLA-porsche-25-anos-aniversario-911-generacion-996-30399.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/fe8e08ec-3429-486b-a306-f5e7f798347b.zip

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