



PORSCHE



50 Years of the Porsche 911 – Tradition: Future

Información para la Prensa

Diseño

Diseño

Uno de los elementos claves del mito 911 es, sin duda, el diseño intemporal de la gama. El Porsche 911 puede reconocerse como tal desde cualquier perspectiva, incluso aunque no lleve ni el escudo ni los distintivos típicos de Porsche. En la fase inicial de desarrollo, sin embargo, existía en Porsche una gran inseguridad sobre cuál sería el diseño del sucesor del modelo 356. Tras haber realizado varios estudios internos y externos, el hijo de Ferry Porsche, Ferdinand Alexander, diseñó un nuevo concepto. F.A. Porsche, como le llamaban sus trabajadores, entró a trabajar en la oficina de construcción de proyectos del antiguo Dr. Ing. h.c.F. Porsche KG en 1958 demostrando muy pronto su enorme talento creativo cuando, en 1956, modeló en plastilina un modelo futurista que sería el sucesor de la gama 356. En base a sus diseños, en 1960 se fabricó el prometedor prototipo 754 "T7" de cuatro plazas cuya zaga, sin embargo, no se adaptaba del todo a las exigencias de Ferry Porsche que rechazó seguir desarrollándolo. En su lugar, diseñó un coupé fastback de 2+2 plazas denominado "T8" que, a partir de 1962, se desarrollaría con el nombre de proyecto "Tipo 901".

F.A. Porsche que, por entonces tenía 27 años de edad, consiguió un gran éxito con este modelo. A principios de los años 60, la forma del automóvil tan funcional como emocional enlazó, por primera vez, el diseño automovilístico con el diseño del producto, dos ámbitos que, en aquellos tiempos, estaban estrictamente divididos. F.A. Porsche destiló en el 911 original el ADN de diseño de Porsche convirtiéndolo en un concentrado magistral. El resultado fue la creación de un diseño de la marca inconfundible que es sinónimo de éxito e individualidad para todas las gamas Porsche. La forma arquetípica da la sensación de ser una escultura orgánica que lo hace inconfundible desde cualquier perspectiva como modelo 911, incluso sin equipar los distintivos Porsche. Los diseñadores de Porsche nunca sucumbieron a la tentación de dejarse llevar por las tendencias modernas del momento al diseñar las siete generaciones del 911, sino que, más bien, perfeccionaron el diseño cuidadosamente manteniendo siempre su identidad propia. Una de las divisas principales de Porsche, que se ha mantenido durante cinco décadas, es que la forma se rige por la función. Por esta razón, los diseñadores del Porsche 911 nunca utilizaron efectos estilísticos efímeros. Como buen clásico que es, su diseño ha sido siempre innovador, sin embargo, nunca se adaptó a las tendencias del momento. A lo largo de su historia, el 911 ha seguido fielmente la divisa de su creador, F.A. Porsche: "Un buen diseño debe ser sincero".

El diseño del 911 ha sido siempre un reflejo del trabajo de cada Responsable de Diseño. Tras F.A. Porsche, que fundó su propia empresa “Porsche Design Studio” en 1972, Anatole Carl Lapine se convirtió en el nuevo Responsable de Diseño del fabricante de deportivos y mantuvo el puesto hasta 1989. Seguidamente tomó el relevo Harm Lagaay. En 2004, le llegó el turno a Michael Mauer que desarrolló la obra maestra actual, la gama 991, tras 50 años de historia del 911.

Evolución del diseño del 911

Tras el memorable diseño del 911 de F.A. Porsche, cada diseñador posterior implicado en la historia de la marca se ha visto enfrentado al gran reto de mantener la iconografía del 911 y transferirla, al mismo tiempo, al futuro mediante un lenguaje de formas conforme a la época. Cada generación de modelos lo ha conseguido – actualmente, el 911 es un deportivo absolutamente inconfundible. El primer 911 determinó la forma básica que se mantiene hasta hoy. Algunos de sus rasgos característicos son las líneas laterales, el diseño de la zaga de tipo fastback, la forma de las ventanillas laterales, los guardabarros delanteros independientes y el plano capó situado entre ambos.

Tras el modelo original, en el año 1973 se dió el siguiente gran paso con el modelo G. A primera vista llamaba la atención el diseño de sus parachoques, pintados del color de la carrocería y rodeados por perfiles de goma, que integraban los intermitentes y, además, ofrecían fuelles laterales de plástico. Los parachoques eran el resultado de una nueva legislación en los EE.UU. que indicaba que, a velocidades de colisión inferiores a 5 km/h, no debían producirse costes de reparación. En respuesta a esta ley, Porsche fabricó los parachoques con un sólido metal ligero que, en los automóviles de EE.UU., podían fijarse al bastidor, de forma flexible, mediante un tubo parachoques o una construcción de muelles. Otros de los detalles del Carrera pintados del color de la carrocería eran los retrovisores exteriores y los biseles de los faros que, hasta entonces, habían sido cromados. Entre los faros traseros se ubicaba un panel rojo oscuro con el distintivo Porsche en negro. Dentro del modelo G, el 911 Turbo ha seguido manteniendo el diseño: uno de los detalles más llamativos es el gran alerón trasero con bordes flexibles de poliuretano. Junto con el ensanchamiento de los guardabarros y los retrovisores y los biseles de los faros pintados

del color de la carrocería, el alerón trasero del Turbo le confirió al modelo un aspecto absolutamente individual. Este estilo Turbo pudo ser después aplicado a otros modelos de la gama 911; para algunos años de fabricación incluso también sin el gran alerón trasero. A partir de 1982, podía adquirirse opcionalmente el Turbo como “construcción plana”, de modo similar a la que Porsche ya había utilizado para los coches de carreras: los faros abatibles posibilitaron un capó plano. En 1982 se presentó, asimismo, el pionero 911 SC Cabriolet. La innovadora capota, compuesta por perfiles de chapa de acero en un 50%, se diseñó de acuerdo con la técnica de bridas de fijación. Gracias a esto, podía garantizarse una protección en caso de colisión y una estabilidad estructural incluso a altas velocidades.

La gama 964 se presentó en el año del modelo 1989. A pesar de su gran parecido con el 911, el diseño de la carrocería de la gama 964 era completamente nuevo. Dos de las características principales: el frontal y la zaga estaban ahora integradas en la forma de la carrocería y el alerón trasero se elevaba automáticamente como en los modelos Carrera 2 y Carrera 4. La lisa cubierta de los bajos es un detalle difícil de reconocer a primera vista pero, sin embargo, es un elemento funcional muy importante. El Turbo equipó la nueva carrocería dos años después.

En el año 1993 se presentó la generación de modelos 993. En comparación con el 911, ofrecido hasta el momento, el frontal y la zaga del nuevo modelo se habían perfeccionado. Algunas de las novedades eran faros más planos y una zaga más ancha y plana. Las ventanillas laterales estaban ahora adheridas a ras a la carrocería. La capota del Cabriolet había sido completamente perfeccionada siendo más plana en el área trasera. El resultado es que el Cabriolet resultaba mucho más deportivo con la capota cerrada. El Targa se estrenó en 1995 en el Salón del Automóvil de Frankfurt IAA. Además, el 911 Turbo obtuvo rectificados finos de la carrocería, por ejemplo, con un frontal y una zaga de nuevo diseño y un diseño de las estriberas que armonizaba aún más con los protuberantes guardabarros. También de nuevo diseño: el alerón trasero fijo.

1997: perfeccionamiento de la carrocería y mejor coeficiente aerodinámico

En 1997, la gama 996, no sólo introdujo, por primera vez, motores refrigerados por agua, sino también un nuevo diseño de la carrocería. La línea del techo, con un parabrisas cinco grados más plano, se mostraba más fluida en la perspectiva lateral. Además, el cuerpo del automóvil se alisó, en general, por ejemplo, a través de un número menor de fisuras y ventanillas completamente integradas al ras en la carrocería. El conjunto de todas las medidas adoptadas se traduce en un coeficiente aerodinámico de resistencia de 0,30 (como característica funcional) – el coeficiente de la gama 993 era de 0,34. Los dos retrovisores no se ubicaban en la puerta, como era el caso del modelo anterior, sino que se montaron en las ventanas laterales triangulares. El Cabriolet ofrecía una capota de metal ligero de serie del color de la carrocería, con un peso de sólo 33 kilos, que podía ser montada y desmontada fácilmente por dos personas. En 2001 se llevó a cabo un profundo perfeccionamiento del diseño de la carrocería del 911 Turbo. Las diferencias más importantes con los modelos del tipo Carrera eran revestimientos del frontal y de la zaga diferentes, un alerón trasero con ala móvil y canales de admisión hacia el enfriador del aire. Los guardabarros delanteros se ensancharon para poder integrar los faros bi-xenón. El alerón trasero extensible del Turbo era un elemento de desarrollo completamente nuevo que, a grandes velocidades, ejercía una gran influencia en la aerodinámica del automóvil y, con ello, en la estabilidad de conducción. El alerón trasero se componía de dos alas superpuestas que, a velocidades de 120 km/h permanecían juntas, pero a velocidades superiores se elevaba el ala superior en 65 mm a través de un elemento hidráulico. A una velocidad inferior a 60 km/h, el ala volvía a la posición inicial. En el año del modelo 2002, la gama 996 obtuvo nuevos faros y, con ello, un frontal ligeramente rediseñado, inclusive el guardabarros delantero.

En el año 2004 debutó una generación completamente nueva del 911 en forma de la gama 997. Uno de los rasgos característicos de esta gama eran los faros principales ovalados. A gran distancia, los faros parecían ser casi redondos acercando el 911 una vez más al diseño del 911 original. Junto con la luz de conducción, detrás de la pantalla de plástico nítido de los faros se integraban también la luz de posición, la luz antiniebla y la de los intermitentes, característica que le confería al frontal del automóvil un aspecto claramente estructurado y ordenado. El túnel aerodinámico fue una herramienta muy importante para el desarrollo de la gama 997. Todas las medidas aerodinámicas adoptadas resultaron en un coeficiente aerodinámico de resistencia de 0,28 – el valor más bajo jamás medido para un automóvil de serie de Porsche hasta el momento.

2011: el diseño del 911 inicia una nueva era

El Porsche 911 de la gama 991, estrenado en 2011, es la versión actual de este deportivo por excelencia. El proyecto de diseño no dejó un solo radio inalterado. Este 911 ofrece una silueta más plana y alargada, tensas superficies, bordes extremadamente agudos y detalles muy precisos y, sin embargo, puede reconocerse a primera vista como el inconfundible 911. El punto de partida del nuevo diseño eran las proporciones modificadas del deportivo. El aumento de las batallas en 100 mm, el paso de rueda ensanchado delante, la reducción de la altura y las grandes llantas de 20 pulgadas establecen la base de partida para un nuevo coupé con un aspecto mucho más atlético. Los diseñadores desarrollaron la nueva forma 911 con una relación altura-ancho optimizada. Sin variar el ancho total del automóvil, resultó un deportivo que se adhiere mucho más a la carretera. Los faros bi-xenón de serie de nuevo diseño adoptan la gráfica de los faros redondos del 911. Otros de los tradicionales detalles del nuevo 911 es que no dispone de parrilla, sino de entradas de aire laterales – un detalle característico de los deportivos Porsche con motor trasero. Los otros elementos luminosos del frontal (intermitentes, luz de conducción diurna y luz de posicionamiento LED) avanzaron hacia adelante prolongándose ahora hasta el lateral y discuriendo por el frontal, detalle que acentúa aún más el efecto de anchura del frontal del 911. Los retrovisores exteriores se ubican ahora en el reposabrazos de las puertas. La perspectiva lateral del 911 ofrece líneas precisas con una dinámica marcadamente tensa. El parabrisas más plano y arqueado le confiere, asimismo, a la silueta un aspecto plano y rápido. Uno de los rasgos típicos del 911 es la característica gráfica de las ventanas laterales con la ventana triangular que se agudiza aún más según discurre hacia atrás. Con ello se mantiene la línea del techo inclinada hacia atrás, denominada ‘Porsche Flyline’, que desemboca por encima de las ruedas traseras acentuando el punto por el cual el 911 transmite su fuerza a la carretera.

La zaga se estructura, por primera vez, a través de un borde, situado sobre los nuevos y llamativamente estrechos faros traseros, que se extiende por toda la parte trasera acentuando la sensación de anchura del nuevo modelo. Los vigorosos hombros de los guardabarros traseros, fuertemente modelados, son otro de los detalles que le confieren al 911 un aspecto más ancho. Otro de los elementos de nuevo diseño es el alerón trasero situado debajo de las entradas de aire de la tapa del motor. Los faros traseros se han realizado completamente en técnica LED.

El Cabriolet de la gama 991 es otra de las piezas maestras del diseño actual, ya que, gracias a su capota de tela, que sigue casi exactamente la forma marcada por el techo del coupé, el 911 Cabriolet ofrece una forma tan perfecta como la del coupé. Este mérito es sobretodo de los constructores del techo que han desarrollado una técnica de tensión y plegamiento mediante la cual puede crearse esta precisa forma.