Louise Piëch y el 911 Turbo Nº 1

12/08/2024 El primer 911 de carretera con motor turbo fue el regalo de cumpleaños para la primera dama de la familia Porsche y Piëch en 1974. Además de los coches rápidos, Louise Piëch adoraba la caza y la pintura, y destacó como empresaria de gran éxito.

El regalo de cumpleaños es algo único, un modelo sin igual, y eso mismo puede decirse también de la personalidad de la homenajeada. Con motivo de su 70º cumpleaños, el 29 de agosto de 1974, Ferry Porsche le regaló a su hermana Louise Piëch un prototipo especial salido del Centro de Desarrollo de Weissach. Se trata del 911 Turbo "Nº 1", una maravilla de la técnica y el primer 911 con turbocompresor homologado para carretera. Aún le faltaba un elemento característico posterior, las poderosas aletas ensanchadas. Y es que primer 911 Turbo no estaba muy recargado, sin embargo, sobre el capó trasero llevaba ya el prominente alerón con labio de goma en todo el contorno, que más tarde se llamaría en inglés *whale tail* ("cola de ballena").

El corazón de esta unidad exclusiva es un motor turboalimentado de 2.7 litros con 240 CV (177 kW) de potencia. En la versión de serie, el 930 —su denominación oficial— se presentaría con 3.0 litros y 260 CV (191 kW), lo que lo convertía en el coche de producción alemán más rápido de la época.

En las fotos de la fiesta de cumpleaños junto al lago Wörthersee se ve la satisfacción de Louise Piëch al recibir un regalo tan exquisito. Su entusiasmo por los deportivos era conocido, y lo acompañaba con una gran pericia al volante. “Me encanta conducir rápido”, reconoció en una ocasión. “No le gustaba que alguien fuera por delante de ella”, recuerda su hijo mayor Ernst, “quería llevar la voz cantante”, y no es ninguna sorpresa si uno piensa en la familia de la que proviene.

Louise nació en 1904 en Viena como hija mayor de Aloisia y Ferdinand Porsche. Cinco años después, en 1909, vino al mundo su hermano Ferdinand, conocido como “Ferry”. En aquella época, su padre ya era un prestigioso ingeniero en Austro-Daimler. Le gustaban los coches rápidos y ligeros y él mismo solía conducirlos en competiciones, con gran éxito. En 1910 se impuso en la prestigiosa carrera Prinz Heinrich, que cruzaba Alemania en un recorrido de casi 2.000 kilómetros. En la vuelta de honor llevaba sentada al lado a su hija. El Austro-Daimler AD 35 “Louise Wagen” de 1914 lleva este nombre en honor a ella. Con motivo de su 16º cumpleaños recibió como regalo uno de aquellos turismos descapotables, aunque ya sabía conducir desde hacía mucho. “En casa de mi abuelo todo giraba en torno a los coches”, explica Ernst Piëch, “y a ella también le fascinaban”.

Cuando su padre Ferdinand se mudó a Stuttgart, a la empresa Daimler-Motoren, el nombre de Louise Porsche salió a la palestra incluso en el mundo del automovilismo. Con el modelo de compresor de Mercedes participó frente a experimentados competidores en el campeonato de turismos del sur de Alemania y en el Kartellfahrt del AvD, en 1927. La apasionada *amateur* también dio mucho que hablar en carreras de montaña locales. Todo ello, en una época en la que una “dama al volante” (cita textual de la revista especializada Motor und Sport en 1927) era aún algo exótico. La boina era el accesorio de la época característico de la piloto, también aficionada a la moda.

La velocidad no lo era todo para la joven Louise Porsche, que cursó estudios universitarios en Viena para profundizar en su amor por la pintura. Las acuarelas de paisajes eran su motivo predilecto. La pintura le transmitía paz y fuerza, y la acompañó hasta una edad muy avanzada. “Nunca se aburrió, llevó una vida muy activa desde que era niña”, recuerda su hijo menor, Hans Michel. “En la pintura encontraba su equilibrio espiritual”.

Su carrera como piloto aficionada acabó en 1928, cuando Louise se casó con el abogado vienés Anton Piëch, que se convirtió en el asesor jurídico más importante de su suegro. La joven pareja se quedó en Viena y se instaló en el Hietzinger Küniglberg, no muy lejos del majestuoso Palacio de Schönbrunn. En 1929 nació su primer hijo, Ernst, al que siguieron Louise (1932), Ferdinand (1937) y Hans Michel (1942). “Aún después de casada siguió manteniendo una relación muy fuerte con su padre”, comenta Ernst Piëch. “Los dos se entendían a la perfección, y por eso siempre estaba muy bien informada de lo que sucedía en Stuttgart”.

Louise Piëch nunca se restringió al rol tradicional de ama de casa que imperaba en aquellos tiempos. Fue madre de cuatro hijos, pintora talentosa, cazadora entusiasta y, al igual que su hermano Ferry, integrada desde muy pronto en la actividad paterna, especialmente después de que Ferdinand Porsche fundara su estudio de ingeniería en 1931 junto con Anton Piëch y Adolf Rosenberger para asumir pedidos de desarrollo con su equipo bien compenetrado. “Ya desde muy joven, ella quería contribuir a

preservar lo que había construido mi abuelo", explica Hans Michel Piëch. "Pronto lo entendió como una tarea generacional".

La propia Louise Piëch afirmó al respecto en una ocasión: "El trabajo de mi padre me interesaba mucho, pero nunca me había propuesto convertirme en empresaria".

Pese a ello, las cosas cambiarían. Su experiencia, su perspicacia empresarial y su conocimiento de la naturaleza humana eran la combinación perfecta para reiniciar la actividad con buen pie después de la Segunda Guerra Mundial. Por motivos de seguridad, el estudio de ingeniería se trasladó ya en 1944 de Stuttgart a Gmünd, en la región austríaca de Carintia. "Mi padre fue el que eligió el lugar", relataría Louise más tarde, "ya que era austríaco de nacimiento". Además, la "Schüttgut", una antigua granja a unos 125 kilómetros de Zell am See, se convirtió ya desde 1941 en la sede de la familia Porsche y Piëch junto a otros parientes. Varias generaciones vivían bajo el mismo techo hacia el final de la guerra. "Siempre había mucho bullicio, ya que a veces nos juntábamos más de 30 niños y adultos", recuerda Ernst Piëch, "y mi madre lo llevaba todo, por así decirlo, con mucha elegancia".

En la posguerra, Louise Piëch asume la responsabilidad de sus cuatro hijos y también de los cuatro hijos de su hermano, puesto que este, su padre y su marido seguían prisioneros bajo custodia francesa. Tambi´rn se hizo cargo de la granja y de la oficina de diseño. Junto con el ingeniero jefe Karl Rabe, volvió a poner en marcha el viejo aserradero de Gmünd con la antigua plantilla de Porsche. Con algunos pedidos de reparación y produciendo cabrestantes y tractores en series pequeñas logró mantener a flote el taller con mucho esfuerzo, gracias a la ayuda de los trabajadores de siempre. Por el momento, los deportivos no eran más que un sueño, y lo siguieron siendo tras el regreso de su hermano Ferry.

Gmünd funcionaba como segunda fábrica de Porsche KG, que seguía existiendo. Con la fundación de Porsche Konstruktionen GesmbH en Gmünd, en la primavera de 1947, los hermanos Louise y Ferry dieron otro paso para preservar la obra de la vida de su padre y el futuro de la empresa familiar. En ese momento, recibir pedidos era vital para sobrevivir. A sus 43 años, Louise recibió la ayuda de viejas amistades, y Karl "Carlo" Abarth contactó con ella. Era el marido de la antigua secretaria de Anton Piëch, que lo había ayudado a huir a Yugoslavia al comienzo de la guerra. A través de Abarth, que ya se había asentado en Italia, la familia Porsche y Piëch entró en contacto con Piero Dusio.

El adinerado industrial hizo, entre otros, un pedido de un coche de Gran Premio para su marca de deportivos Cisitalia. "Una joya de la técnica, uno de los coches de Gran Premio más interesantes del mundo", afirmaría años después Louise Piëch aún entusiasmada. Es cierto que el modelo 360 nunca disputó ninguna carrera, pero sí sirvió para salvar la joven empresa. "En primer lugar, los pedidos de Dusio nos permitieron tener actividad en Gmünd", recordaría más tarde Louise Piëch, "y, por otra parte, pudimos recaudar la fianza para liberar a mi padre y a mi marido de Francia". Cuando Ferdinand Porsche volvió a Austria ya liberado de prisión, con casi 72 años, su hijo Ferry le mostró los borradores del modelo 360. "Le pregunté qué le parecían nuestros trabajos", rememoró Ferry Porsche en una ocasión. "Lo habría hecho exactamente igual que tú", me dijo mi padre y me dio una palmada en el hombro".

Animado por aquel apoyo, Ferry Porsche decidió cumplir un sueño que albergaba hacía mucho.

Tomando como base el Volkswagen Escarabajo creó en 1948 el primer deportivo con nombre Porsche, el 356 "Nº 1" Roadster. Esta nueva obra maestra de la cooperación familiar se tradujo en un acuerdo con Volkswagen que incluía, entre otras cosas, la autorización para utilizar piezas de esa marca en los deportivos de Porsche, unos *royalties* por cada Volkswagen construido y el estatus exclusivo de importador general de esta marca para Austria.

A partir de 1948 se construyeron en Gmünd, en una serie muy reducida, los primeros deportivos con motor trasero bajo la dirección de Ferry Porsche. Louise Piëch y Ferry Porsche los presentaron por primera vez en el Salón del Automóvil de Ginebra, en 1949. En Salzburgo se iniciaron las importaciones de las primeras 14 berlinas Volkswagen bajo la dirección de Louise y Anton Piëch. Al año siguiente, Ferry Porsche se trasladó a Stuttgart con la producción de deportivos, mientras que Louise y su marido se quedaron en Austria para establecer la organización comercial. Los hermanos ya tenían participaciones en ambas empresas.

En pleno auge inicial, la familia se vio sacudida por dos golpes del destino. Ferdinand Porsche murió a los 75 años, el 30 de enero de 1951. Solo año y medio después también falleció, a los 57 años y de forma totalmente inesperada, Anton Piëch, el marido de Louise que, con 48 años, asumió la gerencia de la empresa salzburguesa. "Mi madre asumió esa tarea sin dudarlo ni un segundo", afirma Hans Michel Piëch. "Siempre sabía tomar la iniciativa cuando era necesario". Añade que eso reflejaba su comprensión del sentido del deber, pero también su mentalidad positiva. Ernst Piëch continúa: "A pesar de todos los reveses, conservo una imagen de ella siempre optimista". Su comportamiento y su trato responsable con los empleados caracterizaron la cultura de la empresa.

Gracias a la prudencia y a la intuición comercial de la conocida como "Sra. asesora comercial", Porsche Salzburgo fue evolucionando con el paso de las décadas hasta convertirse en la mayor empresa de comercio de automóviles de Europa. También viajaba a menudo a Stuttgart para organizar los negocios junto con su hermano. En 1971, Louise Piëch y Ferry Porsche adoptaron una decisión importante y dispusieron la salida de todos los miembros de la familia de los cargos directivos de las empresas en crecimiento, tanto en Salzburgo como en Stuttgart. A partir de entonces, los negocios ya solo estarían en manos de gestores externos. Louise Piëch y Ferry Porsche pasaron a los Consejos de Supervisión. Los hermanos se sintieron muy unidos durante toda la vida, también como fieles socios comerciales.

"Diría, quizá, que ella era la más resolutiva de los dos, mientras que mi tío aportaba el punto de equilibrio", opina Ernst Piëch, "pero se complementaban muy bien". Como una de las empresarias más exitosas de Austria, Louise Piëch siguió estando considerada "gran dama" en Salzburgo, es decir, un miembro extremadamente respetado de la sociedad.

El Turbo "Nº 1" de su 70º cumpleaños no fue ni mucho menos su último Porsche. Con más de 90 años le gustaba sentarse al volante de algún deportivo que, muy probablemente, sin ella nunca habría existido. "Hasta cuando ya era muy mayor su favorito para conducir era el 911", recuerda Ernst Piëch, "pero en todo momento fue consciente de sus límites".

Louise Piëch falleció el 10 de febrero de 1999, justo un año después de su hermano menor Ferry.

Siguiendo la tradición, está enterrada en la capilla familiar de la finca “Schüttgut”. A sus 94 años, Louise Piëch tenía a sus espaldas casi un siglo en el que vivió todas las etapas de la empresa familiar y marcó decisivamente sus designios. “Su éxito”, afirma Hans Michel Piëch, “fue siempre un modelo para nosotros como niños.”

Image Sublines

Path: Louise Piëch y el 911 Turbo Nº 1/fotos/img_1.jpg
Title: Los abuelos Porsche con sus nietos Ernst, Louise Piëch (fila superior), Ferdinand Piëch, Gerd y F. A. Porsche (i-d abajo), 2024, Porsche AG
Subline: Los abuelos Porsche con sus nietos Ernst y Louise Piëch (fila superior), Ferdinand Piëch, Gerd y F. A. Porsche (abajo, de izquierda a derecha).

Path: Louise Piëch y el 911 Turbo Nº 1/fotos/img_2.jpg
Title: Louise, nacida en 1904, y su hermano Ferdinand (Ferry), nacido en 1909,▪fotografía tomada en 1915, 2024, Porsche AG
Subline: Louise, nacida en 1904, y su hermano Ferdinand (Ferry), nacido en 1909. Fotografía tomada en 1915.

Path: Louise Piëch y el 911 Turbo Nº 1/fotos/img_3.jpg
Title: Louise Porsche y Anton Piëch se casaron el 28 de junio de 1928. Sentados a la izquierda, los padres del novio, Hermine y Anton Paul Piëch, y sentados a la derecha, Aloisia y Ferdinand Porsche. Ferry Porsche, detrás entre los novios, 2024, Porsche AG
Subline: Louise Porsche y Anton Piëch se casaron el 28 de junio de 1928. Sentados a la izquierda, los padres del novio, Hermine y Anton Paul Piëch, y sentados a la derecha, Aloisia y Ferdinand Porsche. Ferry Porsche aparece detrás entre los novios.

Path: Louise Piëch y el 911 Turbo Nº 1/fotos/img_4.jpg
Title: Hans Michel Piëch (delante), su hermano Ferdinand y un primo (detrás a la derecha). Ferry Porsche está sentado en el 356/2 Coupé, 2024, Porsche AG
Subline: Hans Michel Piëch (delante), su hermano Ferdinand y un primo (detrás a la derecha). Ferry Porsche está sentado en el 356/2 Coupé.

Path: Louise Piëch y el 911 Turbo Nº 1/fotos/img_5.jpg
Title: Ferry Porsche y Louise Piëch en 1994, 2024, Porsche AG
Subline: Ferry Porsche y Louise Piëch en 1994.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2024/louise-piech-porsche-turbo-numero-1-37049.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/052d6e76-9c98-4bf0-b211-97379dadd3b1.zip