Los orígenes de Porsche

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

22/09/2021 La innovación es una de las grandes señas de identidad de Porsche desde su fundación hace ahora nueve décadas. En aquellos primeros años, Ferdinand Porsche y su equipo llevaron a cabo por encargo de varios clientes una serie de proyectos revolucionarios que cambiarían el curso de la historia. Porsche Engineering da continuidad hoy a esta tradición, con el mismo éxito.

En la década de 1930 era necesario tener mucho arrojo y una gran determinación para montar un negocio. Pero Ferdinand Porsche demostró que no le faltaba ni lo uno ni lo otro cuando, en plena Gran Depresión, decidió poner en marcha una oficina de ingeniería y diseño en Stuttgart. El 25 de abril de 1931 la inscribió en el registro mercantil de la ciudad con el nombre de "Sociedad de Responsabilidad Limitada Dr. Ing. h.c. F. Porsche, Diseño y Asesoramiento para Motores y Vehículos", sita en Kronenstrasse, número 24. Esta empresa fue la precursora de la actual Porsche AG y dio origen a la actividad de desarrollo para clientes de Porsche.

La exitosa y rápida transformación de aquel proveedor de servicios de ingeniería en una empresa de desarrollo independiente y, posteriormente, en una empresa de escala internacional es uno de los capítulos más exitosos de la historia del automóvil.

Antes de establecerse en Stuttgart a los 55 años con su propia compañía, Ferdinand Porsche había sido, durante casi un cuarto de siglo, el responsable de desarrollo de modelos pioneros para los principales fabricantes de automóviles, entre ellos Daimler-Motoren-Gesellschaft (Daimler-Benz AG desde 1926). Tras un breve paso por la localidad austriaca de Steyr, regresó a la metrópoli automovilística suaba, donde en 1931 supo rodearse de técnicos e ingenieros de probada solvencia, casi todos antiguos compañeros que decidieron seguir sus pasos. Eran los mejores de la época. Uno de ellos, el ingeniero Karl Rabe, se convertiría en la mano derecha de Porsche como Jefe de Diseño. Pero también estaban el experto en transmisiones Karl Fröhlich y el especialista en motores Josef Kales, a los que más adelante se sumarían el desarrollador de carrocerías Erwin Komenda y el experto en motores Franz Xaver Reimspiess. El hijo de Porsche, Ferry, formaba parte de aquel selecto grupo. Desde niño había admirado la energía creativa de su progenitor. "Siempre iba en busca de nuevos horizontes", declararía Ferry años más tarde, "y creaba automóviles adelantados a su tiempo".

Los salarios a menudo consistían en comida y alojamiento

Ferdinand Porsche gozó de un gran reconocimiento desde la fundación de la empresa, pero con el mundo sumido en una devastadora crisis económica también tuvo que luchar por conseguir trabajo. A menudo, el salario de los 19 trabajadores de la plantilla inicial consistía únicamente en alojamiento y

comida. Uno de los primeros encargos lo haría Wanderer, un fabricante de Chemnitz, en 1931. El equipo de Porsche desarrolló para la empresa sajona un motor de ocho cilindros en línea y una berlina de tamaño medio que alcanzó la fabricación en serie con el nombre de Wanderer W21/22. Después, llegarían encargos de otros fabricantes para el desarrollo de elementos de chasis y dirección. La amplia cobertura tecnológica que ofrecía el gran equipo técnico de Porsche, siempre motivado por las ideas del fundador, se reveló como una gran ventaja. "Ferdinand Porsche no era un hombre de libros", comenta el historiador Wolfram Pyta, "él era un técnico impulsado por sus propias inquietudes en constante búsqueda de la solución técnicamente óptima".

Pero el gran punto de inflexión llegaría en 1933 de la mano de Auto Union, una empresa creada un año antes en Sajonia que encargó el diseño de un coche de carreras completamente nuevo. En realidad, llevaban años dándole vueltas a algo así. Era el proyecto más ambicioso que podía proponerse en aquel momento a un diseñador técnico de vehículos. En el nuevo reglamento para coches de Gran Premio, el peso en vacío de los vehículos estaba limitado a 750 kilogramos, pero por lo demás apenas había restricciones técnicas. El diseño, denominado inicialmente P-Rennwagen (la P era por Porsche), resultó ser una auténtica genialidad. Gracias a la instalación del motor de 16 cilindros directamente detrás del conductor, el legendario "Flecha de Plata" de Auto Union tenía una distribución óptima del peso. Aún hoy este diseño sigue triunfando en las carreras. El historiador Pyta asegura que la competición "sentó las bases para el rápido crecimiento" de la empresa. "Nunca se podrá destacar suficientemente" la importancia que este encargo tuvo para la compañía. Las carreras han formado parte de la esencia de la marca hasta hoy.

Desarrollos para el fabricante de motocicletas Zündapp

Pero hubo otros proyectos impulsados por este visionario diseñador que también fueron clave. A finales de 1932, el fabricante de motocicletas Zündapp encargó a la oficina el desarrollo de un coche de pequeño tamaño denominado Typ 12. Gracias a él, Porsche pudo trabajar en profundidad un tema al que llevaba años dando vueltas. Desde hacía más de una década había estado soñando con un modelo pequeño y ligero que fuera asequible para el gran público. Quería que fuera espacioso, cómodo y que tuviera una buena motorización. Con su propulsor trasero y su carrocería aerodinámica, el Porsche Typ 12 diseñado para Zündapp parece hoy un antepasado de aquel Volkswagen que más adelante pasaría a la historia con el nombre de "Escarabajo". Sin embargo, debido a la depresión económica el fabricante de motocicletas descartó su producción en serie. Los diseñadores de Porsche crearon un coche con características muy similares, el Typ 32, para NSU.

El proyecto continuó en 1934, cuando la Unión Alemana de Industrias de Automoción encargó a Porsche el diseño y la fabricación de un "coche para el pueblo" (Volkswagen). Se trataba de un cuatro plazas con una moderna carrocería aerodinámica y un motor bóxer de cuatro cilindros en la parte trasera. Esta arquitectura mecánica no solo fue reproducida millones de veces en el "Escarabajo", sino que también sirvió de base a muchos otros deportivos de Porsche.

Con el encargo del Volkswagen, aquella oficina de diseño técnico con mesas de dibujo se convirtió

también en un centro de pruebas y desarrollo. Los primeros prototipos se construyeron en el garaje propiedad de Porsche en Killesberg, Stuttgart, pero pronto el espacio se quedó pequeño. Así, en mayo de 1937, la sociedad adquirió una superficie de unas tres hectáreas en el distrito de Zuffenhausen y montó la que sería su primera fábrica.

El nacimiento del Centro de Desarrollo de Weissach

Fue aquí donde, diez años más tarde, se empezó a fabricar en serie el primer deportivo con el nombre de la familia, el Porsche 356. Los desarrollos para clientes continuaron siendo uno de los principales pilares del éxito de la empresa durante las siguientes décadas. En 1961, Ferry Porsche puso la primera piedra de lo que serían las instalaciones de pruebas de Weissach. Concebidas en un primer momento fundamentalmente para realizar pruebas de chasis, con los años se fueron ampliando con otras plantas, como un túnel de viento, una instalación para pruebas de impacto, bancos de *test* de motores y centros de comprobación de gases de escape. Hoy en día, la empresa sigue utilizando estas instalaciones para los pedidos más exigentes de sus clientes, no solo los del sector automovilístico.

En 1981, por ejemplo, Porsche realizó en colaboración con Airbus un diseño pionero de una cabina para aviones comerciales. Fue la primera vez que se utilizaban monitores en lugar de indicadores analógicos. En 1983, los ingenieros de Porsche recibieron un encargo muy especial: un motor de Fórmula 1 para la escudería británica McLaren. Con una cilindrada de 1.5 litros y una potencia que llegó a alcanzar los 1.000 CV, el motor TAG turbo para el McLaren MP4 llevó al cliente a lograr tres campeonatos mundiales. El prototipo C88, prácticamente un Volkswagen para el mercado chino, fue otro de los proyectos visionarios. Porsche presentó el modelo en 1994, en Pekín, en tres variantes: el modelo estándar, una variante económica de dos puertas y una de lujo con carrocería de tres volúmenes y cuatro puertas. Los objetivos de desarrollo eran los de siempre: métodos de producción sencillos, alta calidad y un elevado nivel de seguridad para el vehículo.

Fundación de Porsche Engineering Group GmbH

En 2001 se fundó Porsche Engineering Group GmbH, con sede en el Centro de Desarrollo de Weissach. Con alrededor de 1.700 empleados en Alemania, la República Checa, Rumanía, Italia y China, Porsche Engineering se ha consolidado como uno de los proveedores de servicios de ingeniería más reconocidos y versátiles. Entre sus clientes se encuentran las marcas del Grupo Volkswagen y otros fabricantes de automóviles, así como empresas de suministros y de otros sectores. Hace tiempo que su *know-how* va más allá del mero desarrollo de automóviles. Los servicios abarcan desde la idea, el diseño y la construcción de prototipos hasta la producción, pasando por las pruebas, la planificación, la adquisición y la logística. También se incluye en su actividad el desarrollo de funciones, software y otros sistemas relacionados con el mundo de la digitalización. La sostenibilidad, la ecología y la eficiencia son parte de la idiosincrasia de la marca. Una tradición que lleva siendo garante de éxito desde hace 90 años.

Información

Artículo publicado en el número 398 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Image Sublines

Path: Los orígenes de Porsche/fotos/img_1.jpg
Title: Ferry Porsche y su padre Ferdinand frente a unos planos del VW Escarabajo en 1950.
Subline: Ferry Porsche y su padre Ferdinand frente a unos planos del VW Escarabajo en 1950.

Path: Los orígenes de Porsche/fotos/img_2.jpg
Title: Porsche Type 32, NSU, Kronenstrasse 24, Stuttgart, 2021, Porsche AG
Subline: Uno de los primeros desarrollos para clientes: Porsche Type 32 para NSU en Kronenstrasse 24, Stuttgart.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2021/es-ferdinand-porsche-engineering-christophorus-398-25810.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/061da762-68a6-4601-9f41-eeb15df491ae.zip

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

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