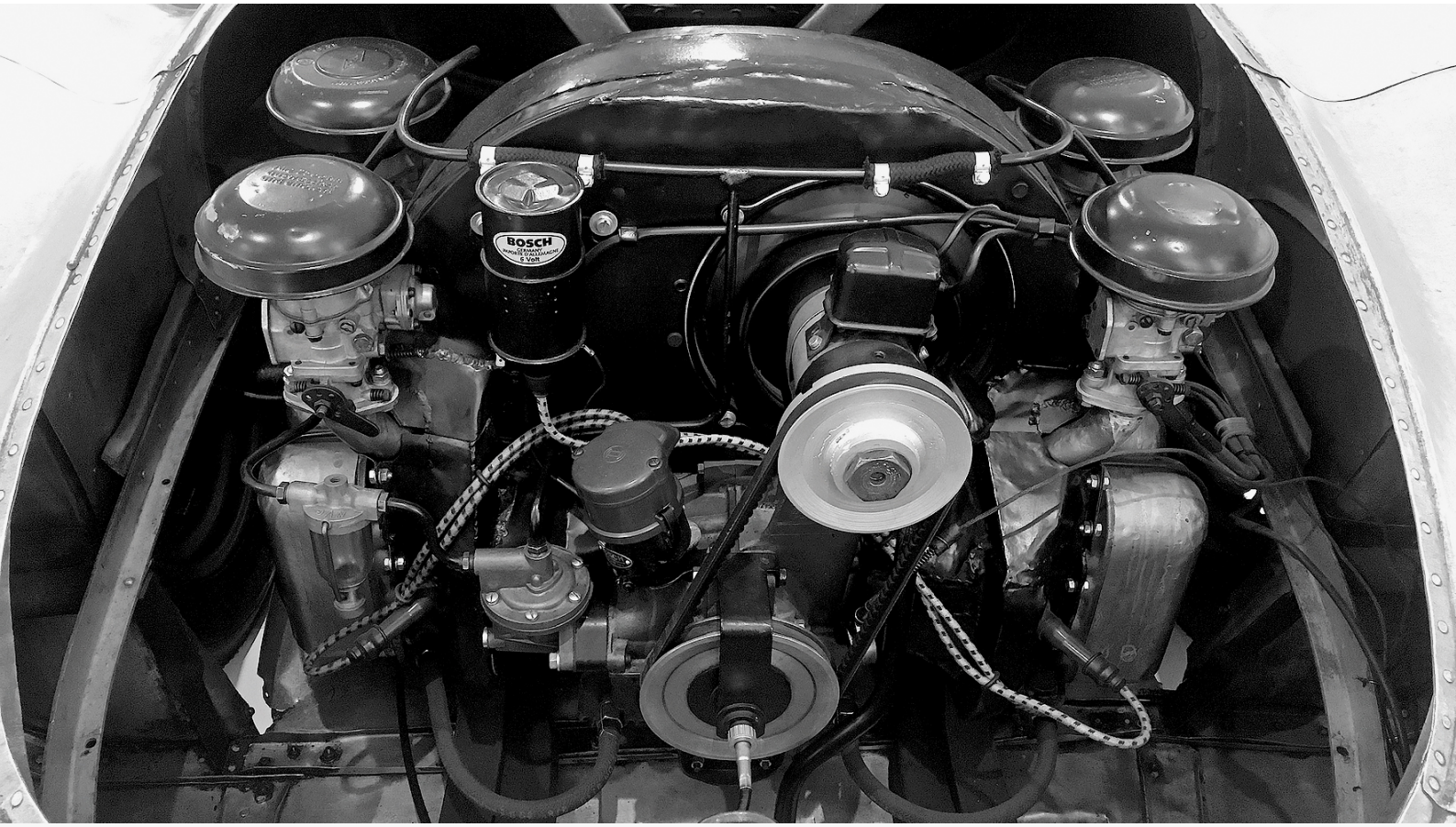


El motor Tipo 367 en los primeros años de Porsche

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

10/03/2020 El diseño con el número 367 es un proyecto interesante en la historia de la marca. Mientras el modelo 356 que se fabricaba en Gmünd ya tenía un "genuino" motor Porsche, el proyecto 367 fue el resultado de un largo proceso evolutivo.

En el nacimiento del primer Porsche hubo dos factores decisivos: una fuerza de voluntad sin límites y una escasez de recursos. Los primeros años después de la guerra fueron difíciles para el estudio de diseño que se había trasladado de Stuttgart a Gmünd. La empresa se mantuvo a flote con el desarrollo y la producción de equipos agrícolas, como cabrestantes y segadoras. Hoy, las imágenes de archivo de los primeros años de la posguerra nos permiten apreciar la audacia de la empresa, que entonces pensó en fabricar un deportivo propio.

Porque el joven Ferry Porsche en absoluto había renunciado a los ambiciosos planes de los días

anteriores a la guerra. El coche de la carrera Berlín-Roma, el Tipo 64 basado en el Escarabajo, se puede considerar el primer boceto del deportivo de Porsche. Muchos elementos del diseño del Tipo 64 de Erwin Komenda se pueden encontrar en el 356. La cuestión del motor estaba menos clara. El punto de partida de todas las consideraciones fue que la potencia de un Porsche naturalmente tenía superar a la del Escarabajo. En el Tipo 64, del motor bóxer de un litro se obtuvieron 35 CV en lugar de los 22 CV originales. Pero, en 1938, el Tipo 114 ya estaba en la mesa de dibujo: tenía un motor V10 de 1.5 litros, con doble árbol de levas en culata, refrigerado por agua y situado en posición central. Ese motor de 72 CV, en combinación con una carrocería extremadamente aerodinámica, similar a la del coche de la Berlín-Roma, habría hecho que el Tipo 114 fuera un superdeportivo en su época, ideal para conducir a velocidad alta en las primeras autopistas alemanas. Sin embargo, el comienzo de la guerra puso fin abruptamente a esos ambiciosos planes y el Tipo 114 nunca salió de la mesa de dibujo del estudio de diseño de Stuttgart. ¡Qué lástima!

Pero incluso durante la guerra, todavía se requería un motor KdF más potente. El bóxer de cuatro cilindros refrigerado por aire demostró ser extremadamente robusto y fiable, pero se debía modificar para usarlo en lanchas de desembarco, entre otras cosas. Se evaluaron prácticamente todas las posibilidades para aumentar la potencia, con los números de proyecto 115, 170, 171 y 174: más cilindrada, válvulas más grandes, turbocompresor, culatas hemisféricas, árboles de levas en cabeza e incluso una variante sin válvulas.

El motor bóxer Tipo 115 tenía dos árboles de levas en culata y alimentación forzada mediante un compresor tipo Roots. Sin embargo, la producción en serie de este complejo motor parecía irrealizable en el periodo de posguerra. Por lo tanto, el equipo buscó formas más sencillas de alcanzar el objetivo de un aumento de potencia superior al 100 % con relación al primer Escarabajo de la posguerra (de 24,5 CV). La solución más fácil fue el Tipo 366: basado en un motor de producción en serie con una cilindrada de 1.131 cc, se utilizó un carburador Solex 26 VFI para cada fila de cilindros. Junto con un aumento de la compresión de 5,8:1 a 7:1, el motor producía una potencia de 34 CV desde 3.500 rpm y un valor máximo de 40 CV a 4.000 rpm. Sin embargo, esta solución relativamente simple no alcanzó el objetivo deseado.

Por lo tanto, se hizo otro intento mucho más radical: el motor Tipo 367. Para ello se utilizó un bloque de producción en serie de 1944, equipado con unas culatas significativamente renovadas. Las válvulas, dispuestas en V y con un diámetro mayor, permitían un mejor intercambio de gases y una forma más favorable de la cámara de combustión. Además, se añadieron un árbol de levas con diferentes perfiles, una distribución de tres piezas reforzada y un cigüeñal pulido. Los cilindros mecanizados a mano con camisas secas y unos pistones más pequeños aseguraban no sobrepasar el límite de 1.100 cc, que se aplicaba en competición. No hay información en la documentación sobre la potencia exacta, pero se puede suponer que el alto nivel de complejidad del diseño significó que se superó fácilmente el objetivo de 50 CV. El número del proyecto y las fechas de los planos que se conservan ("Refrigeración del capó para el motor del Tipo 367", del 22 de junio de 1949) indican que el desarrollo fue paralelo al del 356, pero finalmente también se descartó. Probablemente fue debido a una producción significativamente más compleja que no se podía realizar en las instalaciones de Gmünd.

Además, la necesidad de mantenimiento habría sido enorme, lo que una vez más contradecía el principio de que el primer Porsche debía ser absolutamente adecuado para el uso diario y requerir poco mantenimiento. Los primeros 356 producidos en Carintia, con carrocería de aluminio, estaban equipados principalmente con motores de Escarabajo y Kübelwagen, reconstruidos y equipados con dos carburadores. Tras el traslado a Stuttgart, se utilizó el motor Tipo 369, una económica solución de compromiso entre el 366 y el 367. Combinaba la disposición en V de las válvulas con una sola culata en cada lado. Con una capacidad de 1.086 cc, este motor también se mantuvo por debajo del límite de 1.100 cc. Los apenas 40 CV a 4.000 rpm fueron suficientes para lograr incontables victorias del 356 en su categoría.

Aparentemente, en Gmünd ya existían ocho de estas culatas de alta potencia. Lo que es seguro es que al menos dos motores con esta tecnología punta se construyeron en los primeros años de posguerra. Una unidad entró en fase de pruebas en Gmünd, pero fue rápidamente olvidada después de decidir no hacer el Tipo 367. El ingeniero de diseño de Volkswagen, Gustav Vogelsang, construyó un segundo motor para el coche de récord de Petermax Müller, que puede verse hoy en el museo de prototipos de Hamburgo. Parece ser que, en una colección privada alemana, existe un tercer motor fabricado con piezas de repuesto. La economía de posguerra obligaba a no perder tiempo con lo descartado. En el verano de 1950, la producción en serie del 356 ya estaba en marcha cuando el primo de Ferry Porsche, Herbert Kaes, en Salzburgo, recibió una carta de Otto Mathé. El año anterior, el piloto tirolés había comprado el coche de la Berlín-Roma y estaba corriendo con éxito. Preguntó si podía comprar también el motor "Vogelsang". La respuesta positiva llegó unos días después: el motor iba a costar 9.000 chelines, el equivalente a unos 1.500 marcos alemanes. Para comparar: los primeros 356 de Stuttgart costaban 9.950 marcos alemanes en ese momento.

En los primeros años de posguerra, Otto Mathé fue el piloto a batir en la región austriaca y bávara; el motor "Supersport" contribuyó sin duda a estos éxitos. También se puede decir con cierta certeza que el Tipo 367 se utilizó en el coche de la Berlín-Roma al menos en alguna ocasión. Así parece por los cortes que se hicieron posteriormente en la carrocería, probablemente con ese propósito. Con el fin de la carrera deportiva de Otto Mathé, el motor quedó de nuevo olvidado. Como objeto poco atractivo, durante más de 30 años quedó almacenado y completamente ignorado en un granero. Fue una suerte que el Tipo 367 no acabara en un desguace, porque sólo los mejores expertos podían distinguir el sofisticado "Supersport" de un motor normal de Escarabajo.

Después de la muerte de Otto Mathé, en 1995, el coche de la Berlin-Roma y el motor Tipo 367 volvieron a tomar caminos separados. El motor fue a parar a un coleccionista austriaco, que lo restauró con todo detalle. Hoy en día, este motor único entre otros muchos motores Porsche, ha encontrado su lugar permanente en una importante colección. Está en buenas condiciones y se puede escuchar en Internet (búsqueda en YouTube: Projekt 367).

Información

Artículo publicado en el número 16 de la revista "Porsche Klassik".

Texto: Christian Kornherr
Fotografías: Archivo histórico, Porsche AG

Copyright: Las imágenes y el sonido aquí publicados tienen copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania u otras personas. No se debe reproducir total o parcialmente sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2020/es-porsche-klassik-367-gmuend-motores-20198.html

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