

La continuidad como principio: la filosofía de Ferdinand Porsche

27/11/2025 A principios del siglo XX, el ingeniero Ferdinand Porsche sentó las bases de una filosofía tecnológica y empresarial que aún hoy se sigue aplicando de forma coherente. Permanecer fiel a los orígenes es la clave del éxito de la compañía.

La historia de Porsche comenzó con la electricidad. A principios del siglo XX, Ferdinand Porsche construyó sus primeros vehículos eléctricos e híbridos.

Hoy, 150 años después del nacimiento del fundador (tuvo lugar el 3 de septiembre de 1875), esta historia está más viva que nunca, dado que en su gama actual Porsche combina eficientes motores de combustión, híbridos enchufables y 100 % eléctricos.

Tanto en tecnología como en negocios, Ferdinand Porsche estableció nuevos principios desde muy temprana edad, allanando el camino para los diseños y fundamentos que darían forma al desarrollo de la empresa. Lo que comenzó con él, su hijo Ferry lo continuaría más tarde. En 1948 presentó el 356 “No 1” Roadster, el primer vehículo con denominación Porsche. Desde aquel primer 356, el fabricante de

automóviles deportivos se ha asociado de forma inseparable con el nombre Porsche.

Volviendo a los inicios, ya a finales del siglo XIX el joven ingeniero se había interesado por las tecnologías de propulsión más modernas de la época. Su nombre se dio a conocer ante el público internacional en la Exposición Universal de París de 1900, donde presentó el sistema Lohner-Porsche, un innovador vehículo eléctrico propulsado por motores de cubo de rueda.

Ese mismo año, dio un paso más con la idea de combinar la propulsión eléctrica y la de combustión. Así, el Lohner-Porsche Semper Vivus (siempre vivo) se convirtió en el primer automóvil híbrido funcional del mundo.

Ferdinand Porsche siguió desarrollando este concepto: el Lohner-Porsche Mixte se diseñó como modelo de serie para demostrar por primera vez la idoneidad para el uso diario de la hibridación. Sin embargo, esta tecnología no se consolidaría hasta más de cien años después. En 2010, bajo el lema de "Intelligent Performance", el fabricante de coches deportivos retomó este legado del fundador de la empresa con tres vehículos híbridos diferentes.

Desde entonces, Porsche ha seguido por esta senda que lleva hacia el futuro de la movilidad con el lanzamiento de modelos puramente eléctricos, como el Taycan y el Macan Electric, pero también con otros con propulsión híbrida y con motores de combustión de alta eficiencia.

Los cimientos: el ADN Porsche

Ferdinand Porsche siempre estuvo convencido de que la competición acelera la innovación y la eficiencia. En este contexto, para compensar las deficiencias de rendimiento, redujo al máximo la resistencia al avance y el peso de los vehículos. Un ejemplo destacado de diseño ligero es el Austro-Daimler ADS-R "Sascha", la versión de carreras de un pequeño coche diseñado por Porsche y su patrocinador, Alexander ("Sascha") Joseph Graf Kolowrat-Krakowsky. Cuatro prototipos se estrenaron en 1922 en la Targa Florio, la conocida competición celebrada en las carreteras de Sicilia. Dos de ellos subieron a lo más alto en su categoría.

Poco después, el ingeniero se trasladó a Daimler-Motoren-Gesellschaft en Stuttgart, lo que supuso un gran paso adelante, tanto profesional como personal. Durante su tiempo en esta compañía, no perdió la oportunidad de seguir tomando parte en la Targa Florio. En este caso, el Mercedes SSK con compresor, diseñado bajo su dirección, consiguió un respetable tercer puesto en 1924 en la categoría de 1.501 a 2.000 cc.

En reconocimiento a sus destacados logros en la fabricación de automóviles en general y, en particular, como diseñador del coche ganador en la Targa Florio de 1924, la Universidad Técnica de Württemberg concedió a Ferdinand, el 4 de junio de 1924, el título honorífico de Doctor Ingeniero. Es por ello que la empresa sigue llevando hoy con orgullo "Dr. Ing. h.c." en su denominación.

La avanzada tecnología del compresor fue un invento de Paul Daimler, que Porsche desarrolló con éxito. Esto demuestra otra característica del diseñador: por lo general, no inventaba él mismo las tecnologías pioneras, pero tenía la virtud de identificar las que más potencial tenían para después perfeccionarlas con la ayuda de un equipo altamente competente. Se puede establecer una analogía directa medio siglo después con el uso de la tecnología turbo en Porsche, dado que no fue inventada por la empresa (la primera patente data de 1905), si bien se hizo viable en los años 70 bajo la dirección del nieto de Porsche, Ferdinand Piëch. Primero se aplicó en competición con el 917 y luego llegó a la producción en serie con el 911 (930) Turbo, fiel al principio "del circuito a la carretera". Esta transferencia de tecnología ha sido un *leitmotiv* desde el principio y sigue siendo un pilar central de la filosofía de la marca hasta el día de hoy. Desde 1974, las versiones Turbo se han situado en la cúspide de cada generación del 911.

Una familia que hace historia

La versión de producción del ADS-R "Sascha" representaba la visión de un coche pequeño y ligero para el pueblo. Ya en la década de 1920, Porsche quería hacer posible la movilidad para todos con un automóvil asequible y con espacio para toda la familia. Esta idea lo impulsó durante décadas y, finalmente, intentó hacerla realidad junto a su yerno, Anton Piëch, y Adolf Rosenberger, de Pforzheim, dentro de su propia oficina de diseño. Esta se registró en Stuttgart el 25 de abril de 1931, en plena crisis económica.

El éxito duradero solo se puede lograr con un equipo comprometido. Con la fundación de la oficina de diseño, Porsche reunió a un grupo de técnicos e ingenieros de acreditada solvencia. Casi todos le habían seguido desde sus puestos anteriores y a menudo permanecieron lealmente vinculados al empresario y a la compañía durante toda su vida. Ese fue el caso de Karl Rabe, a quien Porsche conoció en Austro-Daimler en 1913. En Stuttgart, Rabe fue primero Jefe de Diseño, luego apoderado y finalmente Director General. Hasta su muerte en 1968, siguió siendo un consejero cercano a Ferry Porsche. El especialista en motores Josef Kales también procedía de Austro-Daimler, al igual que Franz Xaver Reimspiess, quien había comenzado allí a los 15 años como aprendiz.

El diseñador de carrocerías Erwin Komenda siguió a Porsche desde Steyr. Permaneció como Jefe de Diseño de Carrocerías hasta su muerte en 1966. La inclusión de la familia también jugó un papel crucial para la empresa. Ferdinand Porsche integró a su hijo Ferry desde una edad temprana. Ferry estaba entusiasmado con el poder creativo de su padre: "Siempre veía nuevos horizontes", diría más tarde, "y creaba una y otra vez automóviles que se adelantaban a su tiempo".

Diseños vanguardistas

Uno de los primeros clientes de la oficina de diseño fue la empresa Wanderer de Chemnitz. Entre otros proyectos, Porsche desarrolló un coche de gama media que más tarde entraría en producción: el Wanderer W21/22. A esto le siguieron encargos de otros fabricantes para el desarrollo de elementos

de chasis y dirección. El 10 de agosto de 1931, Porsche patentó la suspensión de barra de torsión. Se trata de un hito tecnológico que sigue utilizándose en la fabricación de automóviles hoy en día.

En 1932, con un proyecto del fabricante de motocicletas Zündapp, Porsche pudo perseguir uno de sus sueños más anhelados: el desarrollo de un coche pequeño. Con un motor radial de cinco cilindros en la parte trasera y una carrocería aerodinámica, el Serie 12 parece hoy el antepasado del Volkswagen que más tarde se conocería como el VW Escarabajo. Posteriormente, el NSU Serie 32 se convertiría en el primer coche con motor bóxer en posición trasera.

En la primavera de 1933 se logró un gran avance con un encargo de Auto Union: Porsche debía diseñar un innovador coche de carreras. El legendario "Silberpfeil" (flecha de plata) de Auto Union tenía un motor de 16 cilindros montado directamente detrás del conductor, lo que garantizaba una distribución óptima del peso. Este diseño sigue siendo exitoso en las carreras todavía hoy, y se extiende a lo largo de toda la historia de Porsche con modelos como el 550 Spyder, el 914, el Boxster o el superdeportivo Carrera GT.

El proyecto del coche pequeño continuó en 1934, cuando Porsche recibió un encargo de la Asociación Alemana de la Industria Automovilística para diseñar y construir un "Volkswagen" (coche del pueblo). El concepto consistía en una moderna carrocería aerodinámica con cuatro asientos y un motor bóxer de cuatro cilindros en la parte trasera. Después de la Segunda Guerra Mundial, este principio de propulsión no solo se implementó en el Escarabajo, sino que también se convirtió en la base de los deportivos 356 y 911. Este esquema técnico sigue dando identidad a la marca a día de hoy y define al excepcional y eterno 911.

A mediados de la década de 1930, la oficina de diseño también se convirtió en un centro de desarrollo y pruebas. Los primeros prototipos se crearon en el garaje de la finca de Porsche en el Killesberg de Stuttgart. Sin embargo, pronto se hizo evidente que se necesitaba mucho más espacio. En mayo de 1937, la empresa adquirió un terreno de unas tres hectáreas en Stuttgart-Zuffenhausen y construyó allí la primera fábrica, la semilla de la actual Porsche AG. En los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial, el hijo de Ferdinand comenzó a hacer realidad su visión de un coche deportivo: la base del 356. El apoyo del equipo de Ferdinand Porsche le permitió el desarrollo estratégico de la empresa en Stuttgart y la expansión de la oficina de diseño hasta convertirse en un fabricante de automóviles. Así se sentaron las bases para la empresa global que es hoy.

Esta evolución garantizó la estabilidad a largo plazo y, con ello, la conservación de los valores y tradiciones familiares, que siguen siendo el núcleo de la cultura corporativa. En el momento actual, abordar cuestiones críticas como el papel de Ferdinand Porsche durante el periodo del nacionalsocialismo es también una cuestión prioritaria para la empresa Porsche.

La oficina de diseño, fundada en 1931, es considerada el origen del desarrollo para clientes, que desde 2001 se agrupa en Porsche Engineering Group GmbH, con sede en el Centro de Desarrollo de Weissach. Lo que una vez comenzó a pequeña escala, continúa hoy en Porsche Engineering con alrededor de 1.700 empleados en Alemania, República Checa, Rumanía, Italia y China. La experiencia de la empresa

se ha extendido mucho más allá de las disciplinas pioneras del desarrollo automovilístico para incorporar temas funcionales y de *software* .

El legado de Ferdinand Porsche continúa vivo en el 150º aniversario de su nacimiento, tan vigente y vanguardista como el primer día.

Información

Artículo publicado en el número 416 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Texto: Thomas Ammann
Fotos: Archivo de Porsche

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/2025/porsche-ferdinand-filosofia-150-aniversario-continuidad-principio-41226.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/39db5342-c7e0-4d69-8877-1bdfe377e1a2.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/christophorus-site/es.html

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