

Porsche produce în Zuffenhausen de 75 de ani

02/04/2025 Primul Porsche 356 produs în Germania a fost finalizat pe 6 aprilie 1950, marcând începutul unei povești de succes extraordinare. De-a lungul deceniilor, Zuffenhausen a devenit epicentrul producției de mașini sport Porsche.

- Primul Porsche 356 de producție germană a fost finalizat pe 6 aprilie 1950
- Zuffenhausen a devenit rapid casa Porsche
- O combinație între tradiție în producție și înaltă tehnologie

Primul Porsche 356 produs în Germania a fost finalizat pe 6 aprilie 1950, marcând începutul unei povești de succes extraordinare. De-a lungul deceniilor, Zuffenhausen a devenit epicentrul producției de mașini sport Porsche. Aici se fabrică și motoare, motoare electrice și sunt executate comenzile de personalizare.

Stuttgart. Producția modelului Porsche 356 a început la Stuttgart, în urmă cu 75 de ani. Prima mașină

din noua serie a fost finalizată la Zuffenhausen, pe 6 aprilie 1950. Cu producția de serie a Porsche 356, a început o extraordinară poveste de succes, care a legat indisolubil fabrica de mașinile sport ale mărcii: 911, care este în producție de serie acolo din 1964, linia de model 718 și Taycan complet electric. "Zuffenhausen este și rămâne casa mașinilor noastre sport. Ea întruchipează spiritul de pionier, tehnologia de producție de ultimă oră și calitatea producției", spune Albrecht Reimold, membru al Comitetului Executiv pentru producție și logistică la Porsche AG. „Dezvoltarea fabricii arată modul în care Porsche s-a transformat dintr-un mic producător de mașini sport într-un lider mondial care produce automobile exclusiviste."

De la Gmünd la Zuffenhausen: calea către producția internă

Porsche a început în Zuffenhausen în 1938, inițial ca un centru de dezvoltare. Producția proprie de mașini a companiei sub marca Porsche a început abia după cel de-al Doilea Război Mondial. La 8 iunie 1948, Porsche 356 „No.1" Roadster a primit autorizația generală de funcționare. Primele 52 de unități ale modelului 356 cu motor plasat în spate și cu scaune de siguranță în spate au fost construite manual, cu caroserie din aluminiu, în Austria între 1948 și 1950, și au servit drept model pentru modelul ulterior 356, de la Stuttgart.

După întoarcerea în Swabia, fabrica proprie Porsche a fost ocupată de Aliați. În timp ce centrul propriu-zis era situat într-o clădire de pe Schwieberdinger Strasse, Porsche a închiriat de la compania de caroserie Reutter, un spațiu peste drum, în cadrul centrului Reutter Plant II, ca să producă și să asambleze motoarele. Carosierul a fost însărcinat să construiască caroseriile finisate, vopsite și complet echipate, acestea fiind produse la Reutter Plant I din Augustenstrasse, din vestul orașului Stuttgart, până în 1953.

Primul Porsche 356 a fost finalizat la Zuffenhausen pe 6 aprilie 1950. Până la sfârșitul anului 1950, Porsche produsese deja 317 mașini. Datorită victoriilor timpurii în curse și a cererii enorme de pe pieţele de export, 356 s-a transformat rapid într-un succes uriaș pentru brand. Deoarece predarea clădirii proprii Porsche din Zuffenhausen, Werk 1, a fost amânată de administrația militară a SUA, Porsche i-a însărcinat renumitului arhitect din Stuttgart, Rolf Gutbrod, să proiecteze Werk 2. Această hală de asamblare, construită pe un șantier vândut lui Porsche de către Reutter, a intrat în funcțiune în 1952 și era deja extinsă până în 1954. La sfârșitul anului 1955, Porsche s-a întors și în propria clădire la Werk 1. Acolo și-a instalat departamentul de proiectare, personalul comercial, atelierul de reparații pentru mașinile companiei și ale clienților, precum și departamentul de testare și dezvoltare pentru mașini de curse. Producția, vânzările și furnizarea de piese de schimb au rămas la Werk 2.

Construcția de motoare a început la Werk 3, în 1960, iar la 1 decembrie 1963, Porsche achiziționează atelierul de caroserie Reutter, know-how-ul acestuia și cei aproximativ 1000 de angajați – aproape dublându-și forța de muncă. În acest fel, Porsche asigură și fabrica din Zuffenhausen. În același an, primul 911, cunoscut pe atunci încă ca 901, iese de pe linia de producție din Zuffenhausen. Până la finalul seriei, în 1965, producătorul de mașini sport a produs aproximativ 78.000 de unități din 356. În deceniile care au urmat, Porsche și-a extins și și-a modernizat continuu capacitățile de producție.

Încă din anii 1950, Porsche Zuffenhausen a practicat un principiu de producție care se aplică și astăzi: flexibilitate pentru diferite variante, pe o linie comună. Variantele Coupé, Cabriolet, Roadster și Speedster ale Porsche 356 au fost toate fabricate în paralel și finisate individual. Acest principiu, de a avea o gamă de variante, combinat cu eficiență și calitate ridicate, a rămas un semn distinctiv al producției în fabrică. Până în ziua de azi, una dintre caracteristicile centrului de producție este că toate modelele și variantele 911 – de la Carrera până la modelele de top GT și mașinile Cup – sunt fabricate pe o singură linie de producție. Interioarele elaborate sunt și ele produse în "șelăria" fabricii.

De la 356 la 911 – creștere și expansiune

În anii 1960, modelul 911 înlocuiește cu succes veteranul 356. Producția este extinsă și sunt construite noi spații de producție. Construcția motoarelor este externalizată, iar Werk 2, care oricum era în continuă extindere, primește o hală suplimentară. În 1969 este construită Hala 41, ca un spațiu de producție cu mai multe etaje, pentru asamblarea finală. Porsche își optimizează fluxul de producție și își crește capacitatea.

În 1973, aproximativ 4000 de angajați lucrau la Porsche, iar până la sfârșitul anilor 1980, peste 8000 erau angajați în cele trei unități: producția din Zuffenhausen, centrul de cercetare și dezvoltare din Weissach și birourile din Ludwigsburg. În următoarele câteva decenii, unitatea din Zuffenhausen crește treptat, o dată cu volumul de producție. În anii 1970 și 1980, sunt fabricate aici modelele cu motor frontal, cum ar fi 928, 944 și 968, alături de 911.

În anii 1980, producția de caroserii din Zuffenhausen atinge, din nou limitele capacității. Cererea tot mai mare de mașini sport necesita o extindere a unităților de producție. Werk 5 este construit în 1988, conceput pentru producția de caroserie extrem de flexibilă. Un simbol vizibil al noii logici de producție este podul transportor, care transportă de atunci caroseriile fabricate peste aglomerata Schwieberdinger Strasse la o înălțime de aproximativ 35 de metri – direct până la linia finală de asamblare de la Werk 2, de peste drum.

De-a lungul deceniilor, centrul de la Zuffenhausen a fost modernizată continuu, printr-o serie de conversii, extinderi și noi clădiri. În acest proces, Porsche a răspuns în mod constant cerințelor tot mai mari pentru precizie, eficiență și flexibilitate, cu creativitate și inovație.

O altă schimbare semnificativă în istoria fabricii a fost pregătirea pentru modelul Taycan, complet electric, care a intrat în producție de serie în 2019. Ca parte a acestei transformări, Porsche a creat noi spații de producție: un nou atelier de caroserie a fost construit în Werk 5, în timp ce un atelier modern de vopsitorie a fost instalat în Werk 1 – toate adaptate cerințelor specifice mobilității electrice. Totodată, la Werk 2 a fost construită o clădire modernă de montaj cu structură liniară modulară, cu vedere la Adestrasse. Un al doilea pod transportor a fost construit peste Schwieberdinger Strasse, pentru a lega eficient noua configurație logistică de producție.

Locul în care Porsche combină high-tech cu măiestria

Zuffenhausen este un simbol al preciziei, inovației și măiestriei rafinate. Locul în care Porsche combină tradiția cu tehnologia de producție de ultimă oră: sisteme de transport fără șofer, un cloud central de fabrică și utilizarea inteligenței artificiale – sunt doar câteva dintre inovațiile utilizate în producția de mașini sport, „Made in Zuffenhausen".

Mai mult, pe o suprafață totală de aproximativ un kilometru pătrat în nordul Stuttgart-ului, motoarele boxer pentru mașinile sport, motoarele V8 pentru modelele cu motoare cu ardere internă cu patru uși și motoarele electrice pentru Taycan și Macan electric sunt produse în două fabrici.

În plus, site-ul mai găzduiește trei producători: Porsche Exclusive Manufaktur, unde mașinile clienților sunt personalizate pe scară largă, departamentul Sonderwunsch, unde sunt create mașini unice, și CFRP Manufaktur, în care părțile exterioare ale caroseriei sunt asamblate manual, în afara liniei obișnuite de producție, pentru realizarea modelelor de mașini sport cu design special ușor, cum ar fi 911 S/T și 911 GT3 RS.

Alături de Zuffenhausen și Weissach, Leipzig joacă, de asemenea, un rol cheie în lumea Porsche. Cayenne a ieșit inițial de pe linia de producție de acolo, din 2002 până în 2016, alături de Carrera GT, din 2003 până în 2006. Sedanul sport Panamera a fost construit acolo din 2009, precum și Macan, din 2014. Pentru producția acestuia din urmă, Porsche a construit o uzină completă în Leipzig din 2011 până în 2014.

O aniversare care privește spre viitor

La sediul său din Zuffenhausen, Porsche combină beneficiile producției industriale de serie cu exclusivitatea exemplarelor unice, fabricate artizanal. "Zuffenhausen este și rămâne casa mașinilor noastre sport. Aici producem mașini care fascinează lumea - cu o producție care combină măiestria și abilitățile inginerești de 75 de ani", subliniază Reimold. Odată cu această aniversare, Porsche nu doar că sărbătorește trecutul său impresionant, ci și privește spre viitor: site-ul de la Zuffenhausen, ca și omologul său din Weissach și uzina completă din Leipzig, reprezintă tehnologii inovatoare, calitatea producției și aspirația constantă a Porsche de a se apropia din ce în ce mai mult de mașina sport perfectă.

Informații suplimentare, precum și materiale de film și foto, sunt disponibile în Newsroom Porsche: newsroom.porsche.com

MEDIA ENQUIRIES



Loredana Matei

loredana.matei@porsche.ro

Date consum

911 Carrera GTS (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.6 – 10.1 l/100 km; CO_2 emissions combined: 242 – 230 g/km; CO_2 class: G

911 Carrera GTS Cabriolet (WLTP)*: Fuel consumption combined: 10.6 – 10.3 l/100 km; CO_2 emissions combined: 240 – 235 g/km; CO_2 class: G

Taycan Turbo S (WLTP)*: Electrical consumption combined: 19.9 – 17.8 kWh/100 km; CO_2 emissions combined: 0 g/km; CO_2 class: A

*Informații suplimentare privind valorile oficiale referitoare la consumul de carburant și emisiile de CO2 specifice oficiale ale autoturismelor sunt disponibile în "Leitfaden √ºber den Kraftstoffverbrauch, die CO,ÇÇ-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO,ÇÇEmissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars) care este disponibil gratuit la reprezentanțele de vânzare, de la DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Subtitlu Imagine

Cale: media/Imagini/img_1.jpg
Titlu: Albrecht Reimold, Membru al Consiliului Executiv, Producție și Logistică la Porsche AG, 911 Carrera GTS (992.2), 911, 356 Pre-A (s-d), Stuttgart-Zuffenhausen, 2025, Porsche AG
Subtitlu: Albrecht Reimold, membru al Comitetului Executiv pentru producție și logistică la Porsche AG.

Cale: media/Imagini/img_2.jpg
Titlu: Fabrica Porsche, Stuttgart-Zuffenhausen, 1956, Porsche AG
Subtitlu: 1956: Vedere la zona Porsche din Zuffenhausen

Cale: media/Imagini/img_3.jpg
Titlu: Producția 356 Coupé și Cabriolet, Stuttgart-Zuffenhausen, 1951, Porsche AG
Subtitlu: 1951: Hala de producție Werk 2, Porsche 356 Coupés și Cabriolets

Cale: media/Imagini/img_4.jpg
Titlu: Producția 928, Stuttgart-Zuffenhausen, 1981, Porsche AG
Subtitlu: 1981: Montaj de vehicule de tip Porsche 928

Listă de linkuri

Link către acest articol
https://newsroom.porsche.com/ro/2025/istorie/Porsche-produce-in-Zuffenhausen-de-75-de-ani.html

Pachet Media
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/5ed34bcd-0b70-4f53-a37d-1fa9975d4ade.zip

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