Cincuenta años del Porsche 914

20/05/2019 Con el 914, Porsche fue el primer fabricante alemán en llevar al mercado un deportivo de producción en serie con motor central, en 1969.

Para celebrar el aniversario del original y llamativo modelo, el Museo Porsche ha invitado a todos los fans de este biplaza al "Typically Porsche Day" ("Día Típicamente Porsche"), que tendrá lugar el domingo 2 de junio con motivo del comienzo de la exposición especial "50 Años del 914: Típicamente Porsche". Estarán presentes más de 120 propietarios del modelo 914.

Además de una gran variedad de actividades, los visitantes del "Día Típicamente Porsche" también podrán disfrutar de paneles de expertos sobre el 914. Por ejemplo, el antiguo ingeniero de desarrollo y de carrera Roland Kussmaul, el antiguo ingeniero de chasis y piloto de competición Hans Clausecker, así como el ingeniero y piloto Günter Steckkönig y el autor Jürgen Lewandowski repasarán la génesis y los momentos legendarios del Porsche 914. Anthony Hatter, responsable de Calidad de Diseño en Porsche, el ex ingeniero de desarrollo de Porsche, Jürgen Kapfer, y el desarrollador de producto para coches de competición Hermann-Josef Steinmetz, analizarán la cuestión de las raíces y, sobre todo, el futuro del concepto de motor central en Porsche, tratando de responder a por qué esta configuración, diseño, tecnología y estilo de vida son hoy típicamente Porsche. La entrada al "Día Típicamente Porsche" del domingo 2 de junio es gratuita.

Las doce espectaculares unidades que se exhiben en la exposición especial cubrirán el amplio abanico de los 914 y las creaciones que inspiró. Estarán incluidos los modelos de producción 914/4 y 914/6, con el motor Volkswagen de cuatro cilindros y el Porsche de seis cilindros, respectivamente. También se podrá ver el primer 914 construido y uno de los dos prototipos Porsche con motor ocho cilindros de competición. Otro de los coches que se mostrará es el 914/6 GT. Se realizó en 1972 para que la ONS (Obersten Nationalen Sportbehörde o Máxima Autoridad del Deporte Nacional) lo utilizara como el primer safety car del mundo, y estaba equipado con novedosos sistemas de seguridad, entre ellos uno de extinción de incendios muy moderno. Además, se va a poder ver un proyecto de reconstrucción de iniciativa privada, que incorpora un motor V8 de 350 caballos del 928 GTS para un 916. Y también estarán presentes las creaciones deportivas del 914 realizadas por el renombrado diseñador de automóviles Albrecht Graf von Goertz y el carrocero francés Heuliez. La exposición permanecerá en el Museo Porsche hasta el 7 de julio.

"50 Años del 914": segundo deportivo para clientes Porsche más jóvenes

A mediados de los sesenta, Porsche trataba de expandir su posición en el mercado con un deportivo que se situara en el prometedor segmento por debajo del 911. Sin embargo, un proyecto así no era viable para que lo llevara en solitario una empresa pequeña. El fabricante de automóviles con sede en

Zuffenhausen encontró un socio en Volkswagen, que en aquel tiempo buscaba un sucesor para su ya anticuado deportivo coupé Type 34, más conocido como Karmann Ghia. Ferry Porsche y el Director de VW, Heinrich Nordhoff, se unieron para el proyecto a mediados de los sesenta. Cuando Nordhoff falleció repentinamente en 1968, este proyecto estuvo a punto de fracasar. Ferry Porsche trabajó en una solución con el nuevo Director General de Volkswagen, Kurt Lotz, que consistió en que ambas empresas establecerían la sociedad de ventas VW-Porsche. El producto se comercializó en el mercado europeo como VW-Porsche, disponible en dos versiones: el 914 con motor de cuatro cilindros Volkswagen y el 914/6 con un propulsor Porsche de seis cilindros. En Estados Unidos ambas variantes se vendieron bajo la marca Porsche.

El mayor éxito de un 914 oficial fue el triplete conseguido en la Marathon de la Route, celebrada en Nürburgring en 1970. También muchos clientes lograron triunfos en competición. La versión de seis cilindros tuvo un exitoso comienzo en diferentes campeonatos de Estados Unidos y alcanzó numerosas victorias en su categoría. Además, un 914/6 GT del Equipo Sonauto ganó la categoría GT en Le Mans, en 1970.

Deportivo puro: gran potencia, bajo peso y motor central

El motor VW era de nuevo diseño y fue el primer propulsor de serie con inyección ofrecido por la marca. Este 1.7 litros de cuatro cilindros desarrollaba 80 caballos de potencia a 4.900 rpm, para acelerar de 0 a 100 km/h en 13 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 177 km/h. En contraste, el motor Porsche de seis cilindros provenía del 911 T y estaba diseñado para lograr las mejores prestaciones, con árboles de levas en cabeza, carburadores triples y encendido de condensador de alto rendimiento. El dos litros bóxer tenía 110 CV a 5.800 rpm y, por tanto, era más potente y subía de revoluciones con más alegría que su homólogo de Volkswagen. Con un peso en vacío de 900 kilogramos o de 940 en la versión con la mecánica de seis cilindros, el 914 lograba una excepcional relación peso/potencia.

914 S: dos modelos únicos con un motor de competición de ocho cilindros

Por último, pero no menos importante, hubo dos unidades de un modelo especial legendario que ayudó a cimentar la extraordinaria reputación de este biplaza: el 914 S con ocho cilindros. El motor bóxer de tres litros procedente del Porsche 908 de competición, un coche que dominaba en los circuitos en los años setenta, iba colocado por delante del eje trasero. Gracias a su sistema de inyección, el primer vehículo que se produjo tenía unos 300 caballos. Fue entregado a Ferdinand Piëch, el responsable de desarrollo en aquella época, como coche de pruebas. En la segunda unidad, el motor de ocho cilindros con carburadores daba 260 CV. Fue un vehículo matriculado para poder circular por carretera y que se le entregó a Ferry Porsche como regalo por su 60 cumpleaños. Ambos 914 S tenían una velocidad máxima de alrededor de 250 km/h y, en 1971, sirvieron de base para una corta serie de modelos 914 de altas prestaciones.

Así nacían once coches que se equiparon con motores de seis cilindros procedentes de los que entonces eran los deportivos más potentes: el 911 S y el 911 Carrera RS, con 190 y 210 caballos, respectivamente. Fueron optimizados para competición y bautizados como 916.

Éxito en el mercado

El distinguido biplaza con su característico techo Targa estaba dirigido principalmente a jóvenes compradores. Con un precio básico inicial de 11.955 marcos (unos 6.000 euros al cambio), el Porsche 914 se convirtió en un auténtico éxito de ventas. Entre 1969 y 1975 se fabricaron 115.631 unidades del 914 de cuatro cilindros. La mayoría de ellos se exportaron a EE. UU., donde el 914 se vendía exclusivamente como Porsche, sin el prefijo VW. Es, por tanto, uno de los deportivos más vendidos del mundo. En Estados Unidos el 914 fue elegido “Coche Importado del Año” en 1970. En contraste, el 914/6 fue un purasangre más exclusivo, del que se produjeron 3.338 unidades entre 1969 y 1972. También logró varios triunfos en competición.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2019/es-porsche-museum-jubilee-50-years-914-typically-porsche-day-special-show-9035.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/87eff75a-a73b-43cf-8920-ed24c0b55907.zip

External Links
https://www.porsche.com/museum/en/

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