


# Porsche cumple 75 años fabricando en Zuffenhausen

**02/04/2025** El primer Porsche 356 producido en Alemania se terminó el 6 de abril de 1950, lo que marcó el comienzo de una extraordinaria historia de éxito. A lo largo de décadas, Zuffenhausen ha sido el centro de producción de automóviles deportivos Porsche. Aquí también se fabrican motores, sistemas de propulsión eléctricos y se personalizan los vehículos de los clientes.

La producción del Porsche 356 comenzó en Stuttgart hace 75 años. La primera unidad del nuevo modelo se terminó en Zuffenhausen el 6 de abril de 1950. Con la fabricación en serie del Porsche 356 comenzó una historia de éxito que todavía hoy está indisolublemente ligada a los deportivos de la marca: allí se producen el 911 –desde el año 1964–, la gama de modelos 718 y el Taycan totalmente eléctrico.

“Zuffenhausen es y seguirá siendo la cuna de nuestros deportivos. Encarna el espíritu pionero, la tecnología de producción vanguardista y la calidad de fabricación”, afirma Albrecht Reimold, miembro del Consejo de Dirección de Porsche AG como responsable de Producción y Logística. “El desarrollo de este emplazamiento muestra cómo Porsche ha pasado de ser un pequeño fabricante de coches

deportivos a una empresa líder mundial que produce vehículos exclusivos".

## De Gmünd a Zuffenhausen: el camino hacia la producción propia

Porsche nació en Zuffenhausen en 1938, inicialmente como un estudio de ingeniería. La producción de automóviles propios bajo la marca Porsche comenzó después de la Segunda Guerra Mundial. El 8 de junio de 1948, el Porsche 356 "Nº 1" Roadster recibió su permiso de circulación. Las primeras 52 unidades del 356 con motor trasero y 2+2 plazas se hicieron a mano con carrocerías de aluminio en Austria, entre 1948 y 1950, y sirvieron de modelo para el posterior 356 de Stuttgart.

Tras regresar a Suabia, la propia planta de Porsche fue ocupada por los aliados. Mientras que el estudio de ingeniería estaba en un barracón en Schwieberdinger Strasse, Porsche alquiló un espacio en la Planta II de Reutter, al otro lado de la calle, para la producción y montaje de motores. A cambio, se encargó a esa empresa la fabricación de las carrocerías acabadas, pintadas y totalmente equipadas, que se produjeron en la Planta I de Reutter, en Augustenstrasse, al oeste de Stuttgart, hasta 1953.

El primer Porsche 356 de Zuffenhausen se terminó el 6 de abril de 1950. A finales de ese año, Porsche había fabricado 317 unidades. Debido a los primeros éxitos en competición y a la enorme demanda en los mercados de exportación, el 356 rápidamente supuso un gran éxito para la marca. Como la entrega de la Nave 1 se retrasaba por la administración militar estadounidense, Porsche encargó al renombrado arquitecto de Stuttgart Rolf Gutbrod el diseño de la Nave 2. Esta instalación de montaje, edificada sobre un terreno que la compañía Reutter vendió a Porsche, entró en funcionamiento en 1952 y ya se estaba ampliando en 1954.

A finales de 1955, Porsche también regresó a su propio edificio en la Nave 1 de Zuffenhausen. Estos edificios albergarían los departamentos de diseño y comercial, el taller de reparación de coches de la empresa y de los clientes, así como el departamento de pruebas y desarrollo de los vehículos de competición. La producción, las ventas y el suministro de repuestos permanecieron en la Nave 2. La fabricación de motores comenzó en la Nave 3 en 1960 y el 1 de diciembre de 1963 Porsche adquirió el taller de carrocería de Reutter, con su amplia capacidad técnica y unos mil empleados, lo que casi duplicó la plantilla. Con eso, Porsche también se aseguró la sede de Zuffenhausen. Ese mismo año, salió de allí el primer 911, entonces todavía conocido como 901. En 1965, el fabricante de automóviles deportivos había producido unas 78.000 unidades del 356, hasta el final de su etapa. En las décadas siguientes, Porsche amplió y modernizó continuamente sus instalaciones.

Ya en la década de 1950, Porsche en Zuffenhausen practicaba un principio que todavía se aplica hoy en día: la producción flexible de diversas variantes en una línea compartida. Las versiones Coupé, Cabriolet, Roadster y Speedster del Porsche 356 se montaban en paralelo y se acababan individualmente. Este principio de tener una gama combinada con alta eficiencia y calidad ha seguido siendo un sello distintivo de la producción en la sede. Incluso hoy en día, es característico de la planta que todos los modelos y variantes del 911, desde el Carrera hasta las versiones GT y las unidades de las Porsche Cup, se fabriquen en una sola línea de producción. El elaborado equipamiento interior se produce en la

guarnicionería de la fábrica.

## Del 356 al 911: crecimiento y expansión

En la década de 1960, el 911 suplantó con éxito al 356. Se aumentó la producción y se levantaron nuevos edificios. La construcción de motores se externalizó y la Nave 2, que era sometida a ampliaciones continuas, recibió una sala adicional. En 1969 se construyó la Nave 41 como edificio de producción de varias plantas para el montaje final. Porsche optimizó su flujo de producción e incrementó sus recursos.

En 1973, Porsche contaba con unos cuatro mil empleados y, a finales de la década de 1980, más del doble de personas trabajaban en las tres sedes: la planta de Zuffenhausen, el Centro de Investigación y Desarrollo de Weissach y las oficinas de Luisburgo. Durante las décadas siguientes, Zuffenhausen creció gradualmente debido al aumento de la producción. En los años 70 y 80 se fabricaron modelos con motor delantero, como el 928, el 944 y el 968, junto con el 911.

En la década de 1980, la sección de carrocerías en Zuffenhausen volvió a alcanzar los límites de su capacidad. La creciente demanda de deportivos requería una ampliación de las instalaciones. La Nave 5 se inauguró en 1988, diseñada para una producción de carrocerías altamente flexible. Un símbolo visible de la nueva lógica de producción fue el puente transportador. A partir de entonces, llevaba las carrocerías sobre la transitada calle Schwieberdinger, a una altura de unos 35 metros, directamente a la línea de montaje final de la Nave 2, al otro lado de la calle.

A lo largo de las décadas, la planta de Zuffenhausen se ha modernizado continuamente mediante una serie de conversiones, ampliaciones y nuevas construcciones. En el proceso, Porsche ha respondido constantemente a las crecientes demandas de precisión, eficiencia y flexibilidad con creatividad e innovación.

Otro cambio significativo en la historia de la planta fue la preparación para la producción del Taycan totalmente eléctrico, iniciada en 2019. Como parte de esta transformación, Porsche creó otras áreas: un nuevo taller de carrocería en la Nave 5 y una moderna sección de pintura en la Nave 1, todo ello adaptado a los requisitos específicos de la movilidad eléctrica. Al mismo tiempo, inauguró un moderno edificio de montaje con una estructura lineal modular en la Nave 2, frente a Adestrasse, junto con un segundo puente transportador sobre Schwieberdinger Strasse para conectar de forma eficiente la nueva configuración logística.

## Donde Porsche combina alta tecnología con artesanía

Zuffenhausen es un símbolo de precisión, innovación y exquisita artesanía. Es el lugar donde Porsche combina la tradición con la tecnología más avanzada: sistemas de transporte sin conductor, una nube central para la fábrica e inteligencia artificial, por nombrar solo algunas de las innovaciones utilizadas en

los coches deportivos “Made in Zuffenhausen”. El centro de producción del 911 y del Taycan totalmente eléctrico se encuentra en esas instalaciones. Además, en un área total de alrededor de un kilómetro cuadrado al norte de Stuttgart, se producen los motores bóxer y V8 para los modelos de combustión, así como los propulsores eléctricos para los modelos eléctricos Taycan y Macan, en dos fábricas.

Las instalaciones albergan un total de tres talleres: Porsche Exclusive Manufaktur, donde se personalizan los coches de los clientes, el departamento Sonderwunsch, donde se crean coches únicos, y CFRP Manufaktur, donde se ensamblan manualmente las piezas exteriores de la carrocería fuera de la línea de producción habitual para modelos de coches deportivos con un diseño ligero especial, como el 911 S/T y el 911 GT3 RS.

Junto con Zuffenhausen y Weissach, Leipzig también desempeña un papel clave en el mundo de Porsche. Inicialmente, el Cayenne salió de esas instalaciones entre 2002 y 2016. A este modelo se unió el Carrera GT, que se produjo de 2003 a 2006. La berlina deportiva Panamera se ha fabricado allí desde 2009, así como el Macan desde 2014, para cuya producción Porsche amplió la planta de Leipzig hasta convertirla en una fábrica integral, entre 2011 y 2014.

## Un aniversario que mira hacia el futuro

En su planta de Zuffenhausen, Porsche combina las ventajas de la producción industrial en serie con la exclusividad de los automóviles únicos. “Zuffenhausen es y seguirá siendo el hogar de nuestros coches deportivos. Aquí es donde producimos los modelos que fascinan al mundo durante 75 años, combinando artesanía y habilidades de ingeniería”, subraya Reimold. Con este aniversario, Porsche no solo celebra su impresionante pasado, sino que también mira hacia el futuro: la planta de Zuffenhausen, al igual que su homóloga en Weissach y la de Leipzig, son sinónimo de tecnologías innovadoras y calidad de fabricación, y representan la aspiración permanente de Porsche de acercarse cada vez más al deportivo perfecto.

### Consumption data

**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

*Further information on the official fuel consumption and the official specific $CO_2$ emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die $CO_2$-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, $CO_2$Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

## Image Sublines

Path: 75º aniversario de Zuffenhausen/fotos/img_1.jpg
Title: Albrecht Reimold, miembro del Consejo de Dirección de Porsche AG como responsable de Producción y Logística, 356 Pre-A, 911, 911 Carrera GTS (992.2) (i-d), Stuttgart-Zuffenhausen, 2025, Porsche AG
Subline: Albrecht Reimold, miembro del Consejo de Dirección de Porsche AG como responsable de Producción y Logística.

Path: 75º aniversario de Zuffenhausen/fotos/img_2.jpg
Title: Fábrica de Porsche, Stuttgart-Zuffenhausen, 1956, Porsche AG
Subline: Año 1956: vista aérea de la planta de Porsche en Zuffenhausen.

Path: 75º aniversario de Zuffenhausen/fotos/img_3.jpg
Title: Fabricación de los 356 Coupé y Cabriolet, Stuttgart-Zuffenhausen, 1951, Porsche AG
Subline: Producción en la Nave 2 del Porsche 356 Coupé y Cabriolet, en 1951.

Path: 75º aniversario de Zuffenhausen/fotos/img_4.jpg
Title: Fabricación del 928, Stuttgart-Zuffenhausen, 1981, Porsche AG
Subline: Montaje del Porsche 928 en 1981.

## Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2025/75-aniversario-fabricacion-planta-zuffenhausen-39067.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/8b5fcc4f-82fc-4e49-a100-b809ff58fa54.zip

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