

Trabajo en madera

09/04/2025 A mediados de la década de 1960, el departamento de Desarrollo de Porsche se regía por una máxima: la construcción ligera conduce a la victoria. En el Porsche 908/03 Spyder, el ahorro de peso se llevó al extremo con elementos como el característico pomo del cambio fabricado en caoba.

Causó furor en dos prestigiosas carreras, la Targa Florio de Sicilia y los 1.000 Kilómetros de Nürburgring. Basta mirar el puesto de conducción bajo el deflector de aire para entender hasta dónde llegaba el trabajo de detalle en su día. En los tubos del chasis, el volante, el cuentarrevoluciones, la carcasa del asiento o los pedales predominaban los materiales ligeros como el plexiglás, el aluminio, el plástico o el cuero. Y también la madera, ya que en lo alto de la palanca de cambios lucía un pomo redondo de caoba.

“Un pomo del cambio de la época tenía aproximadamente un volumen de 33,5 cc”, explica Peter Falk, que ahora tiene 92 años y en la década de 1960 dirigió el área de Predesarrollo y Pruebas de coches de competición en Porsche. Uno de los motivos para elegir la caoba fue su ligereza. El aluminio (2,7 g/cc), el magnesio (1,8 g/cc) o el plástico (1,4 g/cc) son mucho más pesados que esta madera, con unos 0,7 g/cc. El pomo del 908/03 solo pesa 24 gramos, mientras que el mismo elemento fabricado en aluminio arrojaría 90 gramos más en la báscula. Esto supone un ahorro de peso cercano al 70 por ciento.

"Naturalmente, detrás estaba Ferdinand Piëch", recuerda Peter Falk. "Puso en marcha un sinfín de medidas de construcción ligera". Piëch entró en la empresa en 1963 y dirigió el departamento de Desarrollo desde 1965. Siempre fue un firme defensor de la fabricación liviana, algo que planteó continuamente grandes desafíos a los diseñadores de Porsche. ¿80 CV más de potencia en el motor con unos 50 kilos menos de peso? ¿14 gramos menos en el interruptor de encendido? ¿Es indispensable la tapa de la caja de fusibles?

Daba igual qué coche se le presentara a Ferdinand Piëch para su aprobación, siempre había que examinar al detalle hasta el último gramo. Eso ocurrió también con el 908/03, al que Piëch denominaba cariñosamente "comadreja" por su ligereza y agilidad. El pomo de caoba es el ejemplo perfecto de la filosofía de construcción de aquella época. De hecho, aquella bola de madera estuvo presente en el puesto de conducción de muchos coches de carreras hasta 1971.

Inspirado en un modelo de subidas de montaña, el 908/03 supuso un reto especial para los diseñadores, que tenían que trasladar la extrema ligereza de este tipo de coches a un vehículo para carreras de resistencia. El 908/03 Spyder se presentó en la salida de la Targa Florio de 1970 con 545 kilos, 350 CV (257 kW) y un motor de ocho cilindros y tres litros. Y se llevó la victoria. En Nürburgring consiguió igualmente terminar en primera posición, algo que también hay que agradecer al pomo de caoba. Este componente se presenta casi como un *leitmotiv* en la historia de Porsche y sale a colación siempre que se habla de aplicaciones en las que hasta el último gramo cuenta.

La filosofía de la construcción ligera ha pervivido hasta nuestros días, también fuera de los circuitos. Porsche recurre en ocasiones al pomo de madera –ahora de nogal– como signo distintivo en la palanca de cambios. Por ejemplo, en el Carrera GT, el superdeportivo de motor central de 2002, o en el actual 911 Carrera T (992), que se distingue por su puesta a punto de chasis y su transmisión manual, que proporcionan una experiencia de conducción muy emocional.

Información

Artículo publicado en el número 414 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Texto: Wilfried Müller
Fotos: Sarah Fürbringer

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-trabajo-en-madera-39143.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/a9eacb63-4c7a-4e11-a97a-6ec37d17f58c.zip

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

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