

Del 754 hasta el 911, pasando por el 901

19/06/2024 A finales de los años 50, el Porsche 356 se acercaba al límite de sus posibilidades. Creado como un derivado del Volkswagen, estaba prácticamente agotado en términos de motor, chasis y carrocería. Tras varias ideas preliminares, incluido un cuatro plazas, la configuración del sucesor del 356 finalmente tomó forma.

Ferry Porsche anotó en un papel cuadriculado las siguientes características: "2 plazas con 2 cómodos asientos auxiliares. Espejo retrovisor integrado en las aletas. Entrada más fácil". Al mismo tiempo, el departamento de ventas exigió: "Mantener la línea anterior de Porsche. No un coche fundamentalmente nuevo. Carácter deportivo". Por tanto, la dirección estaba clara: evolución, no revolución. Lo mismo se aplicaba a la tecnología. Se mantendría la propulsión, con un motor plano en la parte trasera, pero se modernizaría el concepto de chasis.

Al principio, el trabajo se centró en la forma exterior del futuro modelo. Porsche no contaba entonces con un departamento de diseño, y dar forma al coche era parte del proceso de desarrollo de la carrocería. Porsche recibió varias propuestas de ingenieros y diseñadores de renombre. Aunque algunas

de ellas estaban dibujadas con mucha elegancia, ninguna encontró la aprobación de Ferry Porsche. Por muy bonitas que fueran, el máximo responsable de la empresa consideraba que no representaban a la marca. El factor decisivo fue el diseño de un nuevo empleado que, en 1957, se había incorporado a la oficina de diseño de la antigua Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG. En 1959, Ferdinand Alexander, hijo de Ferry Porsche, presentó un modelo de coupé que por primera vez se acercaba a las ideas del fundador. Sobre esta base se creó el prototipo 754, un prometedor estudio de cuatro plazas.

El Tipo 754 de 1959, precursor del 911

El Tipo 754 presentaba la mayoría de las características del icono del diseño moderno que es el 911: el capó plano entre las prominentes aletas delanteras; la inclinación de los faros integrados, los pilares A y el parabrisas; y la elegante sección trasera. Casi todos los requisitos del pliego de condiciones se habían cumplido en el diseño de F.A. Porsche, como le llamaban sus colegas. Con una excepción, el estilo *fastback* (la parte posterior de un solo trazo) que se había solicitado. Ferry Porsche insistió en esta característica, lo que hacía imposible un cuatro plazas. Como solución, la distancia entre ejes de 2,40 metros del diseño inicial se redujo a 2,20 metros.

En 1962, se empezó a desarrollar el coupé *fastback* con una disposición de asientos 2+2. Su número de modelo era el 901. La tarde del 9 de noviembre de 1962, el primer prototipo salió de la fábrica de Zuffenhausen para realizar una prueba. El tiempo apremiaba. En otoño de 1963 se necesitaba un coche listo para circular, de modo que pudiera celebrarse el estreno mundial en el Salón de Fráncfort. Los ingenieros estaban ocupados trabajando no solo en el 901, sino también en toda una serie de otros encargos. Al fin y al cabo, Porsche seguía siendo una oficina de ingeniería muy ocupada, además de un fabricante de automóviles. Otra complicación era que Reutter, el proveedor de la carrocería, se mostraba reacio a realizar la inversión necesaria para el nuevo modelo. Para que la producción en serie fuera posible, Porsche tuvo que coger el toro por los cuernos. En verano de 1963, se hizo cargo de la planta de prensado, incluidos los cerca de 1.000 empleados que trabajaban en ella.

En 1963, el 901 debuta en el Salón de Fráncfort como vehículo de preserie

En el Salón de Fráncfort, que abrió sus puertas el 12 de septiembre, Porsche celebró el estreno mundial del 901 con una unidad de preserie que distaba mucho de ser definitiva. En mayo de 1964, el desarrollo no había avanzado hasta el punto de poder presentar el nuevo modelo a los profesionales del sector. El motor bóxer de seis cilindros con ocho apoyos de cigüeñal era completamente nuevo. La lubricación por cárter seco garantizaba un suministro adecuado de aceite, incluso con altas aceleraciones longitudinales y transversales. Un árbol de levas giraba en cada una de las culatas, accionado por ejes intermedios y una cadena. Con una relación de compresión de 9:1, el motor entregaba una potencia de 130 caballos a 6.200 rpm, con una cilindrada de 1.991 centímetros cúbicos.

Porsche tomó del 356 un método de probada eficacia, la calefacción del vehículo mediante

intercambiadores de calor. Los tubos de calefacción se instalaron en los estribos, con rejillas de ventilación a la altura de los pies. La luneta trasera y el parabrisas recibían aire caliente directamente a través de las rejillas del desempañador. Para evitar que disminuyera el confort en comparación con los vehículos refrigerados por agua fabricados por la competencia, la parte delantera del 901 disponía de calefacción adicional de serie. Para transmitir la potencia se utilizó una caja de cambios de cinco velocidades de nuevo desarrollo, también montada en el 904 Carrera GTS, que debutó al mismo tiempo.

Del 901 al 911, un cambio de nombre al comenzar la producción

El 14 de septiembre de 1964, Porsche inició la producción en serie del 901. Uno de ellos se envió al Salón de París, que se celebraba ese mismo mes. Sin embargo, aquella exposición planteó a Porsche un problema inesperado. A principios de octubre de 1964, un asombrado equipo directivo de Porsche recibió una reclamación del fabricante de automóviles francés Peugeot, indicando que la denominación de 901 constituía una infracción de los derechos de autor y de la protección de la marca francesa. El equipo de gestión de ventas sugirió que se cambiara el nombre del vehículo sustituyendo el "0" por un "1". Una de las ventajas de esta solución pragmática era que evitaba realizar grandes cambios en los diseños de impresión que ya se habían preparado para los textos de ventas y publicidad, el manual de uso y otros documentos.

El 22 de octubre de 1964, Ferry Porsche dio la orden de cambiar el nombre y el 901 pasó a llamarse 911. Y ese mismo día salía de la línea de producción un vehículo 901 que más tarde llegaría a la carretera con la nueva denominación 911. Fue el tercer y último vehículo fabricado aquella jornada. El coupé rojo llevaba el número de chasis 300 057. Hoy, después de haber sido hallado y restaurado, el "Número 57" es el orgullo del Museo Porsche.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2024/evolucion-754-901-911-36564.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/c062ff2a-86c4-40a6-b302-f53701de8ea7.zip

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