

Michael Mauer: "El 914 fue increíblemente moderno"

27/01/2020 El diseño del Porsche 914 fue muy innovador, aunque se derivaba en gran medida de la historia de la marca, Michael Mauer lo explica y evalúa.

La idea vino de Porsche. Ferry quería un modelo de entrada que permitiera a los jóvenes conductores acceder a la marca con un precio asequible. Solo por eso el 914 ya era un auténtico Porsche. Se probaba algo distinto: el corazón del coche, el motor, estaba situado en el centro. Y la forma seguía a la función. El 914 es típicamente Porsche, aunque no lo parezca a primera vista. Pero el primer boceto conocido del diseño cita a un modelo que difícilmente podría ser más auténtico e impregnado de historia: el 550 Spyder.

Ferdinand Alexander Porsche y su equipo fueron responsables del estilo del 914. El diseño final para el modelo de producción lo desarrolló Heinrich Klie, uno de los miembros más importantes de su equipo. El hijo mayor de Ferry Porsche confió en él cuando asumió la responsabilidad del diseño en la empresa de su padre. Aunque el inicio real del desarrollo se remonta a agosto de 1966, el Archivo Histórico de Porsche AG contiene bocetos más antiguos, como el titulado "914, Modelo 1, agosto de 1964, diseño: Klie". Describe el desarrollo del coche como un proceso en el que la dirección dio un gran margen de libertad a los diseñadores. Los cambios solo se discutieron después de las presentaciones de los modelos a escala 1:5. Para Ferdinand Alexander Porsche, el camino a seguir estaba claro: "El 914 fue siempre un diseño completamente independiente que también era un éxito formal".

Michael Mauer ha sido responsable del diseño de Porsche desde 2004, el tercer Jefe de Diseño después de Ferdinand Alexander Porsche. Aquí habla de la proximidad del primer boceto al modelo 550 Spyder, del proceso de diseño de entonces y de ahora y del desarrollo de la identidad de la marca Porsche.

Michael Mauer: "La influencia del 550 Spyder es clara en el Modelo 1, que data de 1964.

Inmediatamente me pregunté sobre las especificaciones, la orientación básica. Para un Porsche de entrada, se podría haber desarrollado más el concepto del 912, un 911 de cuatro cilindros. Entonces, ¿por qué volvieron al concepto de motor central? La inspiración del 550 es obvia. Como diseñador, lo entiendo. Era la alternativa más pequeña, la más ágil. Minimalista, purista. Utilizar esto como punto de partida, como inicio para el desarrollo de un nuevo modelo, como inspiración, es lógico".

Desde el concepto 550 hasta el 914. ¿Es una evolución que dio lugar a un nuevo modelo en 1969?

Para mí, si lo examino más de cerca, esto no es ni siquiera una evolución formal. Los modelos dejan claro que el 914 no tuvo ningún predecesor real. Los diversos bocetos, algunos muy diferentes, muestran literalmente la búsqueda de un concepto en torno al tema del 550. Esto era alta tecnología en su día, ciertamente un verdadero coche de carreras. La idea de construir un pequeño coche con motor

central volvió a surgir de forma natural.

Al primer boceto de 1964 le siguió el Modelo 2, que iba en una dirección completamente diferente. En realidad era mucho más elegante, mucho menos deportivo. Esto me sugiere muchas cosas, pero no necesariamente el tema "pequeño, deportivo, purista". En mi opinión, esta diferencia relativamente grande muestra que la búsqueda estaba abierta en ese momento. Con los cinco modelos de 1964 a 1967, el proceso de diseño del 914 deja claro esta búsqueda de una nueva gama junto al 911. Se establecieron unas dimensiones básicas, pero las características formales eran todavía enormemente diferentes al principio. En orden cronológico, comenzamos con "algo como el 550", luego fue en una dirección diferente.

Desde un sucesor del 550 para los años 70 hasta un boceto que en realidad se ve bastante diferente.

¡Muy diferente! Esto ya se ve en el segundo boceto, que me parece sensacional, casi de inspiración americana. El cuarto modelo no es realmente moderno en absoluto, y luego llegamos a este (nota: el Modelo 5, Klie). En particular, la zaga es muy moderna para esa época. Se ve limpia, ordenada. Eso encaja con el proyecto. Por eso me sorprende que el proyecto de mayo de 1966 (nota: el Modelo 2) también haya sido creado por F. A. Porsche, porque no encaja realmente con su filosofía de diseño. Si observamos el primer modelo de 1964 y lo comparamos con el desarrollo de dos años más tarde, no tiene en absoluto las características o el atractivo del concepto básico del 550. El resultado es comparable con el desarrollo desde 356 hasta 911. Fue un paso increíblemente valiente en aquel entonces, pues el nuevo modelo tenía ese factor moderno. El 914 Modelo 3 está empezando a conseguir precisamente esa modernidad. Incluso si miras estas líneas frontales, estas superficies claras. Buenas proporciones. El boceto de julio de 1966 es bastante diferente y más adecuado que el Modelo 2. Dos bocetos contrapuestos que luego fueron discutidos. En ese momento, en mi opinión, tomaron la decisión absolutamente correcta y optaron por un diseño mucho más moderno.

Los primeros bocetos son claramente diferentes, luego uno se construye sobre el otro y los demás son creados por dos diseñadores diferentes al mismo tiempo.

Los diseñadores que finalmente terminan trabajando en el mismo proyecto hablan entre ellos. Para compararlo con lo que estamos haciendo hoy en día, esta fase es similar al desarrollo del Panamera. En ese momento, sabíamos lo que queríamos, el concepto estaba ahí y básicamente se nos ocurrieron dos variantes. Y, como se puede ver en los modelos 914, la gente trabaja codo con codo. Se inspiran mutuamente, se influyen de manera recíproca en su trabajo. Terminas mirando al otro lado de la habitación y pensando "sí, me gusta eso". Y lo incorporas.

El 914 de 1969 es un verdadero Porsche con motor central. Aunque se ve muy diferente al 911. ¿Son elementos como el techo Targa una forma de demostrar formalmente un vínculo familiar común?

Un coche deportivo con motor central es, de hecho, una cosa típica de Porsche. En la época de Auto Union, la competencia seguía con un motor por delante del piloto y Ferdinand Porsche desarrolló los primeros coches de competición con motor central trasero. El 356 "Nº 1" Roadster también es un

coche con motor central. Esto tuvo que cambiar a favor de la capacidad de producción en masa. Dados estos antecedentes, la idea de Ferry Porsche es comprensible: bien, hagamos otro de esos modelos de entrada. El motor central es el concepto correcto para cosas como esa. El techo Targa fue una solución para los problemas de seguridad y las nuevas regulaciones de Estados Unidos. En realidad, un techo mínimo es todo lo que puedes tener con el concepto abierto, reducido y minimalista del 550, o quizás también del Speedster. Pero si la nueva legislación ya no lo permitía, el camino a seguir estaba claro para los 914. Ya habíamos encontrado una buena solución para combinar la conducción abierta y la seguridad: la barra Targa. Después de todo, el concepto era combinar las ideas "descapotable" y "seguridad", ¡y ahora teníamos que hacerlo moderno! El diseño final es característico de la filosofía de Ferdinand Alexander Porsche. Este punto en común condujo casi automáticamente a la creación de una identidad de marca. Aunque ciertamente esa no era la intención inicial.

¿El concepto marca el rumbo del diseño?

Así es como veo a Porsche hasta el día de hoy. En primer lugar, nos preguntamos, ¿cuál sería el mejor concepto? De entrada, reducido, deportivo. A la hora de la verdad, ¿qué es lo que realmente necesito si quiero divertirme conduciendo? Un coche con motor central, obviamente. Y luego transferir las características formales es el siguiente paso lógico. Crear un coche con proporciones especialmente atractivas debido a la posición del motor. El 914 tiene las típicas proporciones de un motor central, está claro. No sé si había algo comparable en aquellos días.

Tipo 914

Una pregunta sobre fechas: el primer modelo data de 1964, pero el 914 no estuvo disponible en el mercado hasta 1969. ¿Es eso rápido? ¿Cuál es la situación hoy en día?

Con el nuevo 911, que presentamos a finales de 2018, se tardaron unos cuatro años desde el primer boceto hasta su lanzamiento al mercado. En este caso (nota: el Tipo 992) se trata de un desarrollo adicional, no de uno completamente nuevo. Pero el 914 lo era. Comenzó alrededor de 1964 y el lanzamiento al mercado fue en 1969, es decir, cinco años más tarde. ¡Es bastante impresionante! Las cosas fueron increíblemente rápidas, especialmente entre 1967 y 1969.

Detalles como el frontal, especialmente los faros, fueron objeto de largas discusiones. Faros dobles o simples, esa era la cuestión. La versión con los faros dobles emergentes fue formalmente la más coherente. Especialmente si recordamos cómo eran las cosas en aquellos días. Esos conceptos en 1965 - 1967 fueron una locura. Desde mi punto de vista, la cuestión de la filosofía es interesante. El 911 tenía los faros redondos simples, ¿pero el coche más barato se suponía que tenía faros dobles? Eso no era lógico. Pero los bocetos ya estaban muy avanzados.

Después de probar una serie de variantes de diseño, el 914 apareció con las aletas elevadas y con los intermitentes.

Eso encajaba con la filosofía vanguardista de Porsche. Enmarca el campo de visión del conductor con las aletas. En Porsche, esa idea viene del 911.

Si estás con un 911 en un puerto de montaña es una verdadera ayuda. En muchos otros coches deportivos, lo único que se ve es el parabrisas, no dónde termina el coche. Estas distintivas aletas proporcionan orientación cuando estás sentado al coche. Esto también se implementa en el 914. No sé si el tema de la identidad de marca, lo que ahora llamamos "movimiento sobre el capó", ya estaba jugando un papel en ese momento. Probablemente no. Por el contrario, hace unos años con el Panamera no se trataba de crear un borde de guía, sino de transferirle la identidad de la marca. La que se ha establecido con el 911 en un vehículo diseñado para un segmento completamente diferente. Por difícil que sea cuando el motor está en la parte delantera, era claramente un elemento estilístico con el objetivo de transferir la identidad de la marca.

El 914 tiene un valor de Cx asombrosamente bueno de 0,37. Incluso con los faros desplegados y sin complejas simulaciones por ordenador. ¿La tecnología actual limita la influencia del diseño humano?

A pesar de toda la simulación y las tecnologías modernas, creo que nuestra creatividad no está limitada. Al igual que en los años 60. Entonces tenían, por supuesto, un conocimiento básico de cosas como lo que funciona bien aerodinámicamente y lo que no. Hoy en día, sabemos que tener hendiduras delante de las ruedas y en la parte trasera es lo peor cuando se trata de la aerodinámica. Si observas la disposición brutalmente recta del 914, es la respuesta a la búsqueda de una forma extremadamente moderna. En ese caso, es probable que la aerodinámica funcionara de maravilla desde la intención de hacer un coche muy moderno. Seguramente el resultado no fue una coincidencia, había suficiente gente en la empresa que desde el principio sabía exactamente lo que funciona y lo que no. Y sin los métodos de simulación de hoy en día, también.

En los viejos tiempos, los ingenieros también eran diseñadores. ¿Cuántas tareas técnicas tiene que hacer un diseñador hoy en día?

Tienes que tener un entendimiento básico. Si quieres lograr ciertas cosas, no puedes hacerlo sin un conocimiento básico de lo que estás haciendo. Porque sin eso, no podríamos argumentar contra los técnicos clásicos si hubiera alguna duda.

¿Cuáles son tus impresiones personales sobre la forma del 914?

Lo sigo encontrando peculiar, pero la impresión cambia a medida que lo miras más de cerca. No me he sentido atraído por el 914 hasta la fecha. Por lo que hemos estado diciendo durante la última hora y el hecho de que yo tenía uso de razón cuando se creó, he vuelto al punto en el que creo que el coche era moderno.

Es impresionante ver cómo destacaba en su época. Esa parte central es extremadamente compacta. Tener el coraje de diseñar algo como esto, tan grande pero sin una sola nervadura, sin modelar nada, es realmente fantástico. Creo que la zaga es muy buena. El proceso hasta ese punto es fascinante también

con la perspectiva actual. Debo confesar que todavía soy un poco reacio cuando se trata de este coche, pero reconozco que cómo perdura en el tiempo lo supera todo. Y también están las soluciones de detalles: los faros anchos son magníficos. O los tiradores de las puertas, integrados de forma minimalista. Completamente nuevo para Porsche. Me parece fascinante cómo F. A. y su equipo lograron introducir este estilo moderno y simplificado, de manera similar a la transición del 356 al 911. Ese enfoque reducido y purista.

¿Hay un futuro para el 914? ¿O al menos proporciona inspiración?

Tenemos esta discusión todo el tiempo. Se trata del Porsche de entrada. Creo que es muy interesante, pero las opiniones difieren en cuanto a las características de un vehículo como ese. Porsche es probablemente la única marca que se podría hacerlo de una forma inusual. Un Porsche de entrada no en términos de precio, sino en el sentido de reducción. Un coche casi sin electrónica, todo mecánico, purista. Encuentro esa idea emocionante. Otra sería un coche para un grupo objetivo de personas que conducen Audi TT RS o Golf R32. Un Porsche que se destaque ofreciendo lo que querría expresar en términos formales, muy simple y sin pretensiones. Un 550 moderno, por decirlo así. Pero hay límites en las dimensiones por razones de seguridad. Esto requiere automáticamente que los coches tengan un cierto tamaño. De todas maneras, los comerciales pueden ver las cosas de manera diferente. Desde este punto de vista, un Porsche de entrada mucho más barato sería lo correcto, pero ese no es mi enfoque. Purista, reducido, "de vuelta a nuestras raíces". Creo que ha llegado el momento. Eso sería típicamente Porsche de nuevo.

Información

La entrevista completa está publicada en el libro de Delius-Klasing "50 Jahre Porsche 914" [50 años del Porsche 914], ya a la venta.

Entrevista: Frank Jung

Fotos: Deniz Calagan

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/2020/es-porsche-entrevista-michael-mauer-estilo-porsche-914-19813.html