

Porsche 804: ganador en Fórmula 1

18/11/2026 Motorsport Magazine repasa en una serie algunos de los monoplazas de competición clave de Porsche. En esta entrega, el protagonista es el Porsche 804. Con él, la marca logró en 1962 su primera y, hasta hoy, única victoria como constructor en la Fórmula 1.

Diciembre de 1960. En un banco de pruebas de Stuttgart-Zuffenhausen reina un silencio sombrío. El fabricante, entonces aún relativamente pequeño, tiene unos 1.250 empleados y es conocido por su competitividad. Pero esta vez el esfuerzo y la complejidad técnica han dado un resultado decepcionante: apenas 120 CV. Con ese motor, Porsche, que compartió el título mundial de Fórmula 2, no va a conquistar la Fórmula 1 a corto plazo.

Sin embargo, en la primera temporada de la nueva Fórmula 1, con motores de 1.5 litros, Porsche AG se desenvuelve incluso mejor de lo esperado. Su coche, algo anticuado, acaba tercero en la Copa Internacional de Constructores. Dan Gurney tiene mucho que ver, tanto al volante como fuera de la pista. Tras sufrir la falta de fiabilidad de BRM, el estadounidense valora la regularidad del probado Porsche 718/2 de cuatro cilindros. En cambio, el 787, desarrollado expresamente para esta categoría, no cumple las expectativas. Gurney es segundo en tres carreras y cuarto en la clasificación final de pilotos. Y todo ello con un bóxer de cuatro cilindros ya muy veterano y unos frenos de tambor de otra

época. El monoplaza nuevo que en principio debía pilotar no se estrena hasta mayo de 1962.

Hans Mezger y Hans Hönick logran finalmente arrancar 180 CV a 9.200 rpm al bóxer de ocho cilindros tipo 753, refrigerado por aire. Sobre el cárter, de aleación de magnesio, se asientan cilindros individuales con aletas, doble encendido y dos válvulas cada uno. Las válvulas las mandan dos árboles de levas en cabeza en cada lado del motor. Estos, a su vez, los acciona mediante engranajes cónicos un cigüeñal de una sola pieza con nueve apoyos. La carrera, extremadamente corta, de solo 54,6 mm, lo hace compacto, pero penaliza el par: no pasa de 153 Nm a 7.200 rpm. La mezcla la suministran cuatro carburadores dobles Weber de 38 mm. La relación de compresión es de 10:1.

La transmisión a las ruedas traseras corre a cargo de una caja de cambios *transaxle* de seis velocidades totalmente sincronizada, desarrollada por Porsche. Según Gurney, tantas marchas sirven para tener siempre contento al motor. Un diferencial autoblocante de ZF reparte la potencia. Para la refrigeración hay un ventilador de material sintético con accionamiento mecánico. Se sitúa en horizontal sobre el bloque para ahorrar espacio y, a unas teóricas 10.000 rpm, mueve unos 1.400 litros de aire.

El chasis multitubular de acero, obra de Helmuth Bott, soporta una carrocería de aluminio dibujada por Ferdinand Alexander Porsche. Delante y detrás, para la suspensión se montan dobles triángulos de distinta longitud. Como elementos elásticos se emplean barras de torsión longitudinales. Las accionan los triángulos superiores, que también actúan sobre los amortiguadores interiores. Porsche elige unidades bitubo de Koni, más duras que las monotubo de Bilstein, pero más rápidas en pista. También hay novedades en la dirección: la cremallera de ZF es la primera que usa Porsche. Además, por fin, llegan los frenos de disco. Eso sí, con una construcción poco habitual, pues los discos, de forma anular, van fijados por fuera a la mangueta y los muerden desde el interior pinzas de dos pistones. Gurney nunca llega a convencerse del todo con esta solución.

El tipo 804 debuta en el Gran Premio de los Países Bajos, en Zandvoort, con una advertencia clara de Ferry Porsche: si el coche no es competitivo en la clasificación, volverá a casa de inmediato. Gurney, según sus propias palabras, sobresale del habitáculo "como una jirafa". Al lado del nuevo Lotus 25 con monocasco, el Porsche parece un autobús londinense de dos pisos. Aun así, solo le faltan 2,2 segundos para la *pole position* . Desde el exterior de la tercera fila, Gurney remonta hasta el tercer puesto en la vuelta 11. Entonces se suelta la palanca del cambio. "Al cambiar de marcha no hay que andarse con delicadezas", comenta con sequedad. Hasta que vuelve a su sitio se pierden seis vueltas.

Ferry Porsche no está nada entusiasmado con este nuevo fallo en el mando del cambio. Pero Gurney le convence para competir también en Mónaco. Allí se clasifica quinto, a solo un segundo de la *pole position* de Jim Clark. Sin embargo, todo termina ya en la primera horquilla: el BRM de Richie Ginther llega lanzado con el acelerador atascado y deja a Gurney fuera de la carrera. Después, Ferry Porsche impone su criterio: en lugar de acudir al Gran Premio de Bélgica, la marca se centra en seguir desarrollando el 804.

En el Grand Prix de l'ACF, en julio, en Rouen, se presenta un 804 profundamente modificado. Delante lleva brazos longitudinales superiores adicionales; detrás, una barra estabilizadora. El mando del cambio

también es nuevo. Los depósitos de combustible desplazados y un volante desmontable permiten una posición de conducción más baja y más reclinada. Gurney sale desde el interior de la tercera fila. Tras 14 de las 54 vueltas, es tercero. No logra seguir del todo el ritmo del BRM de Graham Hill y del Lotus de Jim Clark, pero cuando ambos sufren problemas, Gurney se pone en cabeza.

Una semana después, Gurney gana ante rivales modestos la carrera de Solitude, que no puntúa para el Mundial. Animados por el triunfo de Rouen, inesperado pero merecido, y por el de Solitude, 250.000 espectadores acuden en agosto al circuito de Nürburgring. Gurney se asegura la *pole position* con tres segundos de ventaja. La última sesión de entrenamientos, pasada por agua, le favorece. Pero ese crono no es ninguna casualidad. Lidera las dos primeras vueltas. En la quinta, sin embargo, se suelta la batería. Gurney pierde doce segundos respecto al nuevo líder, Graham Hill, y cede la segunda plaza a John Surtees, con un Lola. Resuelve el problema enseguida: sin pensárselo, la sujeta con el pie del embrague. Pero bajo la lluvia ya no puede adelantar a unos contrincantes que no cometen errores y tienen mejor tracción a la salida de las curvas lentas.

Mientras tanto, el desarrollo del 804 avanza a pasos agigantados. Se añaden un frontal y un contorno del habitáculo de fibra de vidrio. Para Monza, el coche recibe tapas de rueda y triángulos de suspensión carenados. Un embrague eléctrico permite separar del motor el ventilador de refrigeración. Así se liberan 9 CV adicionales. En el Gran Premio de Estados Unidos, Gurney es quinto, aunque no gracias a esta nueva técnica. Con ello sube también a la quinta plaza de la clasificación de pilotos, donde se mantiene hasta final de temporada. No hay una explicación oficial, pero cuando Porsche no acude a la última prueba, en Sudáfrica, en diciembre, ya se intuye su retirada. Desde entonces, la marca no ha vuelto a competir como constructor en la Fórmula 1.

Decir que el tipo 804 superó las expectativas sería probablemente excesivo. Pero con él desapareció para siempre el silencio sombrío del banco de pruebas de Zuffenhausen.

Ficha técnica

Motor: bóxer de ocho cilindros y 1.5 l
Chasis: multitubular de acero, carrocería de aluminio
Potencia: 180 CV
Caja de cambios: manual de seis velocidades
Suspensión (delantera y trasera): dobles triángulos con barras de torsión y amortiguadores interiores
Peso: 461 kg

Información

Artículo publicado en Motorsport Magazine.

Texto: Paul Fearnley

Fotos: Jonathan Bushell, Porsche AG

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/2026/804-formula-1-43743.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/e0a36da2-6ab9-4f09-bf65-d58792b14099.zip

External Links
https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/december-2026/7/porsches-718-and-804-reveal-a-lesser-known-racing-history/?srsltid=AYCX9vlevaOmruLMorNumWTn7pehOq4JFLj94eUf-6UA4S3lGBvleWyf

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