Capitulo I: Historia del Volkswagen Sedán

1.1 Comienza la dinastía alemana

En marzo de 1948, Heinz Nordhoff, un ingeniero alemán que recientemente había sido designado director de la fábrica Volkswagen en Alemania, acudió a una junta en donde se encontraban Henry Ford II, directivo de la poderosa compañía norteamericana; Ernest Breech, presidente de la junta de consejo de la misma; el coronel C.R. Raddyffe, en representación del gobierno militar británico, así como los principales ejecutivos de Ford de Alemania y algunas compañías británicas. Esta reunión no era nada alentadora, ya que los británicos estaban tratando de deshacerse de la fábrica de Volkswagen desde la Segunda Guerra Mundial.

Nordhoff apenas llevaba al frente de Volkswagen dos meses y no tenía mucha confianza en el futuro de la planta, por lo que pensó en ofrecerle la planta gratis a Henry Ford II, lo cual era el motivo principal de dicha junta. La producción era insignificante, y la mayor parte de las instalaciones estaban en ruinas debido a los bombardeos de los aviones aliados.

“Henry Ford se volvió hacia Ernest Breech y le pidió su opinión, a lo que éste respondió: Señor Ford, ¡No creo que lo que aquí nos ofrecen valga un cacahuate!"(Ziechner, 1990).

Nordhoff hizo todo lo posible por vender el sedán, pero fue inútil, ya que mostrarles un auto que contaba con un diseño de apariencia de escarabajo, era demasiado aventurado; el Sedán no sólo lucía raro, sino que la historia de su origen era turbio. Incluso el propio Nordhoff no tenía esperanzas de vender una "creación Nazi" a los estadounidenses, a tan sólo cuatro años de haber terminado la guerra.

Para infortunio de los empresarios, perdieron la oportunidad de adquirir gratis el auto más exitoso de la historia automotriz. Millones de estadounidenses lo adquirieron, y Nordhoff dirigiría una de las más grandes productoras de automóviles del mundo, apenas atrás de General Motors, Ford y Chrysler.

"Nadie había querido al *Vocho*, sólo la gente. Hitler dio al carro su ímpetu, y luego lo estranguló con su guerra" (Zeichner, 1990).

1.2 Ferdinand Porsche, el padre del "escarabajo"

Ferdinand Porsche nació el 3 de septiembre de 1875, en Maffersdorf rechts der Niesse, Alemania. La electricidad era algo novedoso y Porsche se sentía atraído hacia ella. A los 20 años le otorgan la responsabilidad del taller experimental de la Compañía Eléctrica Unida.

"Porsche crea un total de 380 diseños, incluyendo el del Volkswagen; la ambición de Porsche era crear un automóvil eléctrico, pero a su vez no era el único con esa meta"(MacKenna, 2000).

Porsche construyó el Porsche-Lohner Chaise, que era capaz de viajar 80 kilómetros sin necesidad de recargar sus baterías. El Porsche-Lohner se mostró en la gran Exposición de París de 1900, donde Porsche se llevó el primer premio a sus 25 años de edad.

El siguiente paso del ya célebre inventor fue crear un auto nuevo que combinaba un motor de gasolina y uno eléctrico, al cual llamo “Mixto” y al que se le apodo “Tía Eulalia”. La función del motor de gasolina era generar la energía que alimentaba al motor eléctrico, y éste accionaba las ruedas. Walter Ziechner explica que:

“El auto tuvo mucho éxito y Porsche se dirigió a las plantas para hacer más carros; lamentablemente Ludwig Lohner (propietario de una compañía de carruajes, en Viena Florisdorf, quien lo contrató como su diseñador en 1898).

estaba indeciso y no quiso invertir más en la construcción de diseños más avanzados, y fue justo cuando Porsche recibió una tentadora oferta para unirse a Austro-Daimler (Creador de Mercedes Benz)”. (Ziechner, 1990).

Para 1905 el nombre de Ferdinand Porsche ya era célebre; Austria le concedió el Premio Peotting ese año, señalándolo como el hombre que a la edad de 30 años había realizado la más grande contribución a la industria automotriz de la nación.

Porsche continuó con sus diseños y participó en su primer evento importante, la carrera de Prinz Heinrich. Para el evento Porsche diseño un carro verdaderamente notable: el "Prinz Heinrich-Wagen" con motor de 80 caballos de fuerza, el cual alcanzaba una velocidad de 145 km/h.

Austro-Daimler sabía que, bajo tales circunstancias, Porsche iba a querer mayores recursos financieros para llevar adelante el diseño, pero Ferdinand fue requerido para ayudar a su país, ya que en 1911 Europa había comenzado a armarse.

Muy pronto Porsche se vio construyendo aviones y dirigibles, equipados con motores potentes y ligeros, logrando así grandes diseños y recibiendo el título honorario de Doctor en Ingeniería.

Poco después de la Primera Guerra Mundial se le ocurrió a Porsche la idea de un carro pequeño, para todos, su célebre “auto del pueblo” (Volkswagen, en alemán). Sin embargo, Alemania y Austria descartaban al público en general, y desde luego a los trabajadores, como compradores potenciales. El automóvil era considerado un producto exclusivo para las clases privilegiadas. Al respecto, MacKennna menciona que:

> La junta de directores de Austro-Daimler razonó que muchos austriacos seguirían queriendo automóviles grandes y vistosos, punto que Porsche no ponía en duda; pero percibía que el mercado se encontraba demasiado limitado, y consideraba cortos de visión a aquellos que no compartían su punto de vista. Pero aún así Porsche se dedicó a diseñar automóviles grandes y caros. (MacKenna, 2000).

Años más tarde Porsche volvió a presionar sobre su idea de un carro chico para el hombre común, pero fue rechazada por los directivos, ya que pudiera resultar demasiado costoso y que no dejara ninguna ganancia. El razonamiento de los ejecutivos parecía acertado; sólo que la población en general hizo más que sólo sobrevivir: muchos de ellos prosperaron, y éstos, los prósperos, acabaron siendo el corazón del mercado automotriz.

Porsche dejó la idea nuevamente y comenzó a planear la construcción de una versión modificada de los modelos Stuttgart y Mannheim de tamaño mediano, pero fue despedido de la compañía después de que se demostró que los autos no

arrancaban en clima frío. Entonces Porsche se le unió a Steyr, que había cambiado de la producción de armas a la de autos, aunque un tiempo más tarde éste se había derrumbado en cuestión financiera y Porsche tuvo que dejarlo para luego él abrir su propio taller el 1º de enero de 1931 en Stuttgart.

Normalmente las reuniones de Porsche para diseñar un auto con sus colaboradores eran cortas, pero en esta ocasión fue todo lo contrario; los dibujos de su diseño para el auto pequeño eran radicales y mostraban un carro con un aspecto raro, nada parecido a lo usual:

> El cofre caía hacia el frente con una curva carente de gracia, hacia la defensa delantera. El parabrisas era vertical, lo que le quitaba cualquier aspecto aerodinámico a la línea del carro; la línea del techo, con un ángulo tan agudo, parecía no permitir mucho espacio para la cabeza de los pasajeros de la parte posterior, y esta ventana, al parecer no iba a aportar mucha visibilidad, puesto que estaba en una posición muy alta. Aquello parecía un "escarabajo"; el auto iba a llevar un pequeño motor de 26 caballos de fuerza enfriado por aire, montado justo encima del eje posterior, porque en esta posición, el motor más barato, y de menor potencia, podría aportar el torque de forma más directa a las llantas posteriores. Además, la colocación del peso del motor sobre las ruedas traseras permitiría mejorar la tracción y contrarrestar el efecto del peso tan ligero del carro (MacKenna, 2000).

Porsche decide el enfriamiento por aire: así no se necesita agregar un anticongelante en invierno y podría cruzar desiertos sin parar, o subir caminos montañosos sin sobrecalentarse; insistió que su nuevo auto estaría equipado con un sistema de suspensión independiente en las cuatro ruedas, utilizando las barras de torsión que acababa de inventar, pero que aún no había perfeccionado.

Porsche dio un plazo de 90 días a sus diseñadores para terminar el trabajo; mientras tanto, envió algunos mensajeros a la industria automotriz, esperando encontrar un patrocinador; lamentablemente nadie se interesó. Justo cuando Porsche dio la orden de detener el proyecto que había consumido todo el dinero con el que contaba Neumeyer (uno de los principales fabricantes alemanes de

motocicletas) se enteró de su diseño ya que necesitaba desesperadamente un producto nuevo, pero al ver el diseño de Porsche le hizo muchas modificaciones, como el sistema de enfriamiento. Porsche accedió, ya que era el único que patrocinaría su diseño:

> La fábrica de Neumeyer se encargaría de hacer los motores de las cajas de velocidades para tres prototipos (dos sedanes y un convertible). Las carrocerías se iban a construir en Carrocerías Reutter de Stuttgart, bajo la supervisión de Porsche, hechas completamente de acero (MacKenna, 2000).

Los desastres fueron continuos; en una ocasión, el aceite de los motores comenzó a hervir cuando los autos no habían recorrido más de 10 km:

> La elevada temperatura provocó que los pistones de dos prototipos quedaran soldados a las paredes de los cilindros, de tal forma que muy pronto las pruebas se suspendieron y tuvieron que hacerse diversas modificaciones. Una vez que estuvieron listos los carros, los dientes de los engranes comenzaron a despedazarse, y nuevamente, todo tuvo que detenerse para reparación; finalmente después de mil reparaciones Porsche pensó que los Volksautos estaban listos para las pruebas de alta velocidad y larga distancia. Durante una prueba en carretera de uno de los autos comenzaron a salir disparadas esquirlas de metal; finalmente el vehículo se derrumbo sin remedio sobre una de sus llantas delanteras; las barras de torsión de Porsche no habían soportado el esfuerzo; una detrás de la otra, todas las barras se fueron venciendo (Ziechner, 1990).

Antes de que terminara 1932, se presentó otro cliente interesado en el proyecto, Fritz von Faldenhayn, jefe de la fábrica NSU de Alemania. Esta vez los arreglos fueron supervisados por Ferry Porsche, hijo de 21 años de Ferdinand, quien comenzaba a seguir los pasos de su padre y posteriormente llegaría a la cabeza de la compañía Porsche de Stuttgart. De la planta salieron tres prototipos, los cuales fueron probados y se desempeñaron satisfactoriamente. Aún así el jefe de NSU hizo los arreglos para comenzar a fabricarlo, mientras que a Porsche le resurgían esperanzas para su escarabajo:

> La unión de Porsche con el Barón Fritz von Falkenhayn, jefe de la planta de NSU en Neckarsulm, dio como resultado el Tipo 32. En éste vehículo por primera vez se hizo

> una bifurcación en la parte trasera del bastidor para disposición del motor y del eje transversal. Otro de los aspectos que guardaban semejanza con el futuro Escarabajo fue el motor de 1470 cc, enfriado por aire con cuatro cilindros horizontales opuestos, el cual lograba velocidades superiores a los 110 km/h, pero hacía un ruido excesivo. En el terreno del diseño en carrocerías, con Erwin Komenda a la cabeza, todo parecía muy futurista, sobre todo si se comparaba con lo que estaban haciendo las otras compañías, como Ford por ejemplo (de echo, uno de esos prototipos, cuya carrocería está completamente hecha de acero, todavía se conserva en el Museo VW de Volfsburg). (MacKenna, 2000).

Lamentablemente, el infortunio siguió al lado de Porsche, pues el modelo causó el fracaso del proyecto. Como si esto no fuera suficiente, la Fiat, que también se encontraba en Heilbronn, escuchó hablar del nuevo proyecto de la NSU, y de inmediato fue a recordarles que tenían un contrato en el cual se obligaban a no usar más su nombre para fabricar autos. Con esta acción, Porsche se quedó sin un patrocinador para su anhelado 'auto del pueblo'.

1.3 Nace el "escarabajo"

Lo que necesitaba Ferdinand para hacer realidad su proyecto era alguien con visión, confianza y, por supuesto, más dinero para poder financiar todo el proyecto. En este momento se encontró con Adolfo Hitler.

Hitler fue lo suficientemente persuasivo como para convencer a la RDA, la asociación alemana de fabricantes de autos, para que contrataran a Porsche, y que el estado financiara el nuevo proyecto.

La forma en que el proyecto llegó a manos de Hitler fue como una estrategia política de Jakob Werlin, quien formaba parte su círculo y, queriendo ganarse el favor del Führer, se puso en contacto con Porsche en cuanto se quedó sin trabajo, para así darle a Hitler el Volksauto que quería: un auto que representara al partido Nazi, triunfador en las pistas de carreras. (Para esto

Porsche era el indicado, con toda su experiencia después de trabajar para Mercedes). “Hitler también era un experto en automóviles, y dio algunas especificaciones sobre cómo quería su *auto del pueblo*: un auto familiar con cuatro lugares, con sistema de enfriamiento por aire y que sólo consumiera 7 litros de gasolina por cada 100 km, y que alcanzara fácilmente los 100km/h”. (Ziechner, 1990).

Para cumplir con las exigencias de Hitler, Porsche pidió que se le diera un año para construirlo, pero sólo le concedieron 10 meses. Por otro lado, el precio tentativo de venta, de 1,550 marcos, fue reducido a 900.

“El resultado fue el Tipo 60, un auto con características del antiguo Tipo 32, pero con modificaciones ordenadas por el Führer, como la reducción del contorno del cofre para hacerlo más aerodinámico”. (Ziechner, 1990)

Para 1935 ya se tenían dos prototipos, evolución de los Tipos 12 y 32, los cuales eran un sedán y un convertible. Se construyeron muchos motores y el tiempo del plazo se alargó a 12 meses más. “Los motores que surgieron fueron designados con una letra: el primero fue "A", un impulsor de dos tiempos que fue rechazado por no proporcionar el suficiente frenado de motor; el "C", aún de válvula lateral, enfriado por aire y muy similar al de una motocicleta; y el "E", que fue el primero que ofrecía un buen rendimiento para el precio acordado”. (Ziechner, 1990)

“A finales de 1936 se entregaron los prototipos para las pruebas del motor; después de los 80,000 Km., de pruebas los motores demostraron sus deficiencias: rupturas de la palanca de velocidades y de la bomba eléctrica de gasolina, la cual

fue sustituida por una mecánica; posteriormente, fallas por los cables de los frenos y la suspensión delantera". (Ziechner, 1990)

Sin embargo, en 1937, fue publicado el informe de la RDA con resultados positivos para con el denominado Tipo 60.

> Se destinaron 500,000 marcos para la construcción de más prototipos, la firma de Daimler-Benz fue la encargada de manufacturar más coches de la Serie 30. La parte delantera era parecida a la del Sedán, los faros montados en las salpicaderas y la línea del cofre que bajaba a lo largo de la trompa del coche, una serie de grandes rejillas cubrían casi por completo la tapa del motor para que éste se beneficiara con la entrada de todo el aire posible (Ziechner, 1990).

Una vez aceptados los cambios, se fabricaron 44 ejemplares de la nueva Serie 38 para someterlos a pruebas.

Ya para mediados de 1938, resultó evidente que Porsche había cumplido exitosamente la creación y desarrollo del Volkswagen Sedán. Hasta los más escépticos terminaron por ser convencidos de ello. Porsche había probado con creces la viabilidad de un auto popular con prestaciones superiores. Este fue su enorme aporte a la causa del Sedán. Un difícil camino había sido superado; restaba únicamente su producción en masa y posterior perfeccionamiento.