## Capitulo II: El Volkswagen Sedán en México

Después de la larga lucha de Porsche por construir un auto popular, logró su objetivo tan exitosamente que el Sedán se convirtió en un auto de consumo internacional. Se vendió en gran parte de Europa y pronto se estaba importando incluso a América, dando gran competencia a las firmas automotrices más famosas.

### 2.1 Llegada de Volkswagen a México

La llegada del Volkswagen Sedán a México fue un acontecimiento que revolucionó la empresa automotriz, ya que, según Enrique Köhl, el mercado mexicano estaba fuertemente influenciado por compañías estadounidenses.

En los años 50 era difícil introducir un vehículo tan peculiar como el Volkswagen Sedán, mejor conocido como "Vocho". Era una época en que la gasolina no tenía un precio tan alto, así que no tenía ningún caso contar con un automóvil económico (Köhl, 1999).

La llegada del auto más popular de México fue por medio de la realeza, esto porque el príncipe Alfonso de Holenhoe (descendiente de un amigo de Ferdinand Porsche y gran amante de los automóviles, radicado en México), tomó la decisión de vender en nuestro país el vehículo germano; sin embargo, cuando tuvo comunicación con Alemania para solicitar la distribución, le dijeron que le había sido otorgada al general Martínez, que por su parte jamás había visto el coche.

Sin embargo, el príncipe no se dio por vencido, así que aprovechando que el general no conocía el auto, se entrevistó con él, llevando una foto del Sedán en su bolsillo. Cuando el General vio la imagen declaró que no era lo que esperaba y cedió el contrato al Príncipe Alfonso de Holenhoe, quien parecía hacerle un favor al general. Así, el príncipe llegó a ser el primer concesionario de la firma alemana, al fundar la Distribuidora Volkswagen Central en el D.F. en enero de 1954 (Köhl, 1999).

En una exposición llamada "Alemania y su industria" en el mes de marzo de 1954, el entonces expresidente Lázaro Cárdenas viajó desde el estado de Michoacán para conocer el pequeño automóvil. La prensa sacó la noticia un día después; decía: "Hombre del pueblo" con el "Auto del Pueblo".

Fue así como en septiembre de 1954 se firmó un contrato con Automex (Hoy Chrysler de México), y para junio del siguiente año, y hasta octubre de 1961, los autos se ensamblaron en Studebaker-Packard de México. Sin embargo, debido al aumento en la demanda, buscaron otra alternativa para aumentar la producción; así, en junio de 1962 se fundó en Xalostoc, Estado de México. “La sociedad Promotora Mexicana de Automóviles (PROMEXA), teniendo como accionistas a Ernesto Krauze, Edmundo Stierle y Rómulo O’Farril. Dos años más tarde se cambio el nombre a *Volkswagen de México*” (Köhl, 1999).

Un grupo de expertos llegó a México procedente de Alemania, cuya misión era encontrar un sitio para la nueva planta. Esto obedecía a que la producción de la fábrica de Xalostoc era insuficiente. Se necesitaba un espacio amplio, cerca de la Ciudad de México y con vías de comunicación que conectaran con el puerto de Veracruz. La búsqueda llegó a su fin cuando Barschkis (un administrador nacido

en Lübeck, el cual abrió camino a la producción local del *vocho*) encontró un terreno de dos millones de metros cuadrados de superficie, en las afueras de la ciudad de Puebla, que fue adquirido en febrero de 1965. En 1966 se creó la escuela de capacitación de nuevo personal para la planta, que proveía de una beca económica durante la duración del curso. La construcción de la planta se terminó en julio de 1967.

## 2.2 El primer Sedán en México

El primer Volkswagen Sedán de México se fabricó en la ciudad de Puebla, y salió al mercado el 23 de octubre de 1967; con ello la planta se convertiría en una parte importante del paisaje poblano y en motor de la economía del estado, porque se convirtió en la productora de automóviles más importante del país.

Poco después de su llegada a México comenzaron a surgir dudas sobre la durabilidad del “Vocho” a largo plazo, así que, tres semanas antes de la Carrera Panamericana de 1954, Holenhoe decidió participar con 7 sedanes en la competencia de 3,211 kilómetros para demostrar su calidad. Al final de la carrera los siete sedanes terminaron la prueba, aunque no en los primeros lugares. Estos autos contaban con motores de 1,200cc (1.2 litros) contra autos de ocho cilindros. Algunos diarios informaron sobre el rumor de que llevaban motores Porsche, por lo que se llamó a un experto mecánico de Houston Texas, que certificó que los motores eran VW sin modificaciones.

El éxito derivó en cientos de pedidos y fue el 12 de junio de 1968 cuando se llegó a la cifra de 100,000 vehículos del Sedán, logrando el primer lugar de ventas.

“En busca de una mayor cantidad de productos exportables, fueron encontrados en los sótanos de Wolfsburg las herramientas y planos para la

fabricación del tipo 181, que después fue conocido como Safari. La construcción de este coche se inició en noviembre de 1970. Este modelo constituyó el segundo modelo en producción después del Sedán”. (Köhl, 1999)

Los pedidos del Safari surgieron inmediatamente de Alemania y Estados Unidos a partir de 1973, donde el auto gustaba mucho, conociéndole con el nombre de *The Thing* (La Cosa VW).

Por desgracia, la demanda no era suficiente, y se acordó que sería el Sedán el que debía llevar el grueso de las exportaciones. Así, en 1971 comenzó la exportación del Sedán a Costa Rica y a Europa, comenzando a verse cada vez más "Vochos" mexicanos en las calles del viejo continente.

## 2.3 Una producción exitosa

A principios de los 70´s, el gobierno mexicano, con intereses económicos, se mostró interesado en crear una empresa paraestatal. El entonces presidente de la república, Luis Echeverría, estuvo al frente del consejo de administración, pero el secretario de hacienda, Hugo B. Margáin, no tuvo ningún interés.

Con ello, el equipo a cargo se encontró con la necesidad de idear un plan de supervivencia, lo que obligó a Wolfsburg a realizar grandes inversiones en nuestro país.

La crisis obligó a que cada empresa buscara cómo hacerse de divisas. Las exportaciones de VW de México aún no eran suficientes para proveer el dinero necesario para las adquisiciones a Alemania, así que se convino con el gobierno la exportación de café mexicano, convirtiendo a VW de México en el mayor exportador de café en aquel entonces (Köhl, 1999).

En 1978 y 1979 las exportaciones crecieron, y la participación en el mercado nacional de VW aumentó. En 1980 se inauguró la nueva planta de motores, capaz de fabricar 1,600 motores diarios, de los cuales 1,200 se destinaban a la exportación. En septiembre del mismo año se llegó a la gran cifra de: un millón de vehículos producidos en México. El honor correspondió, tanto los 100,000 como a los 500,000 a un Volkswagen Sedán. El 15 de mayo de 1981 salió de la planta de Puebla, el VW Sedán número 20,000,000 producido mundialmente, con lo que el consorcio hizo historia nuevamente con el automóvil más numeroso en el planeta.

"Desde la construcción de la planta de la Volkswagen en México,hasta 1999, se han producido 3,385.545 vehículos, entre ellos 3,128.019 automóviles de pasajeros y 257,526 Combi y Panel. El Sedán se ubica en la cumbre con 1,470,674 unidades. Y debemos recordar que ya desde fines de los noventa, México es el único país que produce al viejo escarabajo y lo exporta a todo el mundo: ni Alemania ni Brasil lo producen más "(Köhl, 1999).

Después se llegó, al millón de Sedanes producidos en México, y los dos millones de vehículos producidos en total por la planta de Puebla. La mágica cifra mundial de 21 millones de VW Sedan se cumplió el 23 de junio de 1993, con lo que el Vocho volvió a dejar huella en la historia.

El Vocho gozaba ya de una reducción en su precio desde 1988, fruto de un acuerdo entre Volkswagen México, el gobierno y los proveedores, lo que ayudó a mejorar las ventas después de una baja importante. Además, el Sedán se actualizó para poder cumplir con las normas ambientales; así entre 1991 y 1993

se montó un convertidor catalítico, y posteriormente se añadió un sistema de inyección electrónica. La actualización del veterano motor le dio nueva vida al *Escarabajo*.

"En 1994, con la aceptación del Tratado de Libre Comercio con Norteamérica y el decreto automotor para el fomento del libre comercio en la región, se modernizó la industria y se redujo la integración nacional y la compensación de importaciones y exportaciones. Aunado a este impetú comercial, se implementan las medidas del ISO 9000 para incrementar las oportunidades de exportación. Por supuesto se aumentó la producción del Sedan de 84 a 170 autos por día". (Köhl, 1999)

Sin embargo, la crisis de diciembre de 1994 y 1995 golpeó las ventas del Sedán, ya que en 1993 se habían vendido cerca de 100,000 unidades, pero al llegar 1995 la facturación total fue de 14,581.

Aunque en años recientes la historia de Volkswagen en México es distinta, (ya no hay Príncipes involucrados con el Vocho), el eterno Sedán ha tomado su lugar como el rey en las preferencias del pueblo mexicano.

"La planta de Volkswagen de México en el estado de Puebla acaba de cumplir la construcción de su vehículo número 5 millones, una cifra que fácilmente se dice, pero que ha requerido de un largo camino para ser alcanzada". (Köhl, 1999).

En el 2000, el Sedán continúa con su motor 1600cc de inyección electrónica de combustible, pero no puede recuperar el terreno, comenzándose a rumorar el final de su producción.

Al final del año se comercializaron 40 mil unidades. En el 2001 la producción del Sedán continúa, y el rumor que una vez hubo del fin de la producción del mismo, dejo de ser un rumor para convertirse en una realidad cuando el 30 de julio se fabrica la ultima unidad del *escarabajo*.

"Es muy importante remarcar que el Volkswagen se ha arraigado en México como en su propia casa; de hecho, se podría decir que México es la casa del Volkswagen y, en particular, es la casa del *Escarabajo* que naciera, por azares de la historia, en otra latitud y para distintos fines." (Köhl, 1999)