

Porsche

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, normalmente abreviado como **Porsche AG** , es un fabricante de automóviles alemán especializado en automóviles deportivos lujosos, de alta gama, SUV y sedanes. Porsche AG es propiedad delGrupo Volkswagen,¹ que a su vez es propiedad mayoritaria de Porsche Automovil Holding SE. Fue fundada en Stuttgart en 1931 por Ferdinand Porsche y su hijo Ferdinand Anton Ernst Porsche

Índice

Historia

- Ferdinand Porsche
 - La oficina de proyectos
 - La 2.^a Guerra Mundial
- Ferry Porsche
 - Vuelta a Stuttgart
- El 911 y consolidación
- La crisis y el nuevo despegue

Modelos

Competición

- Porsche en los rallyes
 - Porsche 356*
 - Porsche 911 2.0*
 - Porsche 911S 2.2 y 2.5*
 - Porsche SC y 911 RS*
 - Porsche 911SC RS*
 - Porsche 959*
- Porsche en los circuitos
 - Porsche 935*
 - Porsche 917*

Línea de producción

- Línea de tiempo
- Modelos actuales

Pronunciación

Véase también

Referencias

Enlaces externos

Historia

Ferdinand Porsche

Porsche AG

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

PORSCHE

Tipo	Sociedad anónima
Símbolo bursátil	(Xetra: <u>POR3</u> , FWB: <u>POR3</u>)
Industria	<u>Automotriz</u>
Forma legal	Aktiengesellschaft
Fundación	1931 (87 años)
Fundador(es)	<u>Ferdinand Porsche</u>
Sede	 <u>Stuttgart, Alemania</u>
Área de operación	Mundial
Personas clave	<u>Oliver Blume</u> (CEO)
Productos	<u>Automóviles</u>
Ingresos	17.273 millones € (2010)
Propietario	<u>Grupo Volkswagen</u>
Empleados	12.000
Coordenadas	<u>48°50′08″N 9°09′07″E</u>
Sitio web	<u>www.porsche.de</u>

[[editar datos en Wikidata](#)]

Nació en Maffersdorf (entonces en Austria, hoy en la República Checa), el 3 de septiembre de 1875 y fue el tercero de los 5 hijos de Anton Porsche, ingeniero y empresario. Desde adolescente se interesó por experimentar con la energía eléctrica. En 1893 entró a trabajar en Brown Boveri, Viena, una empresa del sector eléctrico. Demostró ser un gran profesional y ascendió rápidamente. Hacia 1898 pasó a formar parte de la división de automóviles de Jacob Hans Bonza Lohner, también en Viena. En la exposición universal de 1900, en París, se presentó el coche eléctrico Daimler-Porsche, propulsado por 4 motores eléctricos integrados en las ruedas del automóvil.

Ferdinand pilotó sus propios diseños en carreras a principio del s.XX obteniendo algunas victorias. En 1906 se convierte en director técnico de Austro-Daimler. Porsche ganó en 1910 la *Prinz-Heinrich Fahrt* con un Austro-Daimler, ocupando otro de sus coches la 2.ª plaza. Posteriormente es ascendido hasta director general. En 1922 el Sascha gana la famosa Targa Florio en su clase (motor de 4 cilindros y 1,1 litros).

En 1923 es contratado por Mercedes como director técnico. Allí se encarga de desarrollar los motores con compresor de la marca, ganando en 1924 la Targa Florio en la clasificación absoluta. Méritos que le hicieron ser nombrado doctor honoris causa en ingeniería por el *Technische Hochschule de Stuttgart*. Porsche dejó su impronta en Mercedes-Benz para toda la historia, ya que se encargó del diseño de los magníficos Mercedes-Benz S, SS y SSK.



Mercedes-Benz SSK.

La oficina de proyectos

Tras un breve paso por Steyr, creó su oficina de ingeniería y diseño el 25 de abril de 1931 en Stuttgart. El primer proyecto se denominó n.º 7 porque no querían que se supiese que era el primero. Su primer encargo relevante fue el de Auto Union para un monoplaza de gran premio con motor de 16 cilindros: el Auto Union P-Wagen (Porsche tipo 22), que ganó una de cada dos carreras en las que participó.

Porsche pensaba desde hacía tiempo la construcción de un automóvil de calidad y popular, que no fuese una versión de juguete de las berlinas tradicionales. Este deseo pudo materializarse gracias al encargo recibido por parte de la administración nazi durante el año 1934. De esta forma en el taller de proyectos de Zuffenhausen (Stuttgart) nace el primer prototipo de prueba Volkswagen denominado “V 1”, a este le siguieron otros prototipos como el “V 3” y finalmente el “VW 30”. Entonces corría el año 1938 y la guerra estaba a punto de estallar, con lo que los planes para producir en masa el Volkswagen Tipo 1 quedaron aparcados, fabricándose en 1940 una versión militar del mismo.

La 2.ª Guerra Mundial

Durante la guerra el estudio de Porsche se ocupó del diseño de material bélico tanto del tanque Maus, como de una de las dos versiones de la torreta del Panzer VI Tiger Ausf. B, o la versión anfibia y todo-terreno del Volkswagen (Kübelwagen).

Los bombardeos aliados forzaron al traslado de la Porsche desde sus instalaciones de Zuffenhausen a Gmünd, Austria, en 1944. En 1945, tras la guerra, como parte de las reparaciones de guerra, VW fue ofrecida a los franceses. Sin embargo, las objeciones de la industria francesa hicieron que no se llevara a cabo el traslado. Ferdinand Porsche, junto con su hijo Ferry y su yerno Anton Piëch (abuelo de Ferdinand Piëch, futuro presidente de VW), fueron arrestados y encarcelados en un presidio medieval en Dijon, Francia, por haber utilizado mano de obra esclava en su fábrica Nibelungenwerke donde producía vehículos militares para los nazis. Ferry se libró pronto de la condena, pero Ferdinand y Piëch estuvieron condenados 2 años sin juicio previo. Durante ese confinamiento, fue forzado a trabajar en diseños para Renault, del que saldría el futuro modelo 4CV.



Tiger II con torreta Porsche abandonado en Vimoutiers, 1944

Su hijo Ferry Porsche trató de recuperar la compañía, arreglando además otros vehículos y motores, y haciendo prototipos para terceros, como el 360 Cisitalia de competición, con 4 ruedas motrices y un motor 1.5 sobrealimentado para el industrial italiano Piero Dusio, proyecto que fue revisado por Ferdinand a su salida de prisión y que le llenó de orgullo por lo bien realizado que estaba el trabajo de su hijo.

Ferry presentaría el primer modelo de la actual marca Porsche, el 356, en junio de 1948, basado en el VW. Los primeros beneficios del vehículo se utilizaron para librar a su padre de la prisión. El 356 inicialmente se fabricaría artesanalmente en la localidad austriaca de Gmünd, y más tarde, en 1949, se trasladarían la familia Porsche y la producción a Stuttgart.

Ferdinand Porsche fue contratado también por VW como consultor, y recibió regalías por cada “Volkswagen Tipo 1” producido, lo que proporcionó notables ingresos a la familia, dado el éxito del modelo que tenía su tapicería de seda.

A finales de 1950, sufrió un accidente cerebrovascular, del cual no se recuperaría, y moriría semanas más tarde, el 30 de enero de 1951, viendo circular por la carretera los deportivos con su nombre.

En 1999, póstumamente, fue nombrado Ingeniero Automovilístico del Siglo XX.

Ferry Porsche

Ferry Porsche nació el 19 de septiembre de 1909, fue colaborador de su padre desde que en 1931 abriese su propia oficina de proyectos y fue adquiriendo responsabilidades. Ferry fue el responsable del departamento de investigación y desarrollo en el proyecto Volkswagen. Ferry junto a Karl Rabe y Erwin Komenda comienzan en 1947 el estudio de un deportivo biplaza sobre el Volkswagen, el proyecto nº356 que se convertiría en el primer Porsche 356, el primero de la historia de la marca. El Porsche original es un roadster biplaza con motor central y carrocería de aluminio. El motor era de Volkswagen, pero modificado para dar 35 CV a 4000 rpm. Este primer 356 era muy diferente de los posteriores 356 de serie. Este prototipo salió del taller de Porsche en Gmünd (una vieja serrería).

Por motivos de costes y practicidad, el prototipo se fue modificando para dar el 356 cupé con motor trasero, marcando una tradición en Porsche hasta hoy. En 1948 la producción del 356 en Austria fue lenta porque faltaba de todo. A partir de 1949, y tras la vuelta a Stuttgart, mejoró el ritmo de producción, por lo que pidió la participación del carrocerero alemán Reutter. 14 años después Porsche compraría todas las acciones de Reutter GmbH. En el Salón del Automóvil de Ginebra de 1949 se presentaron por primera vez los Porsche 356 cupé y cabrio.

Vuelta a Stuttgart

En el verano de 1949 se preparan para el traslado de la producción a Stuttgart, ya que sabían que el ejército estadounidense dejaría libre las instalaciones de Zuffenhausen al cabo de un año. A comienzos de los 50 se firma un acuerdo entre Volkswagen y Porsche por el que el primero suministraría componentes al segundo.

El último Porsche austriaco se fabrica el 20 de marzo de 1951, tras haber producido unos sesenta cupés con carrocería de aluminio. Los nuevos 356 alemanes serán con carrocería de acero. El primero de estos sale en marzo de 1950. En 1951, Porsche debuta oficialmente en competición, ganando las 24 Horas de Le Mans en la categoría hasta 1100cc.

En el año 1952 es creado el emblema actual de Porsche, compuesto por tres patrones. El primer patrón es el nombre de la compañía, ubicado en la parte superior del emblema. El segundo es el escudo de armas del antiguo Estado del Pueblo Libre de Wurtemberg del cual Stuttgart era capital y que luego pasó a hacer parte del actual Baden-Wurtemberg en la consolidación política de la República Federal de Alemania en 1949. Este patrón se ubica en la parte posterior del emblema y está conformado por dos recuadros con franjas negras y rojas y otros dos recuadros con cuernos, símbolos del estado. El tercer patrón que se ubica en frente del emblema es el escudo de armas de la ciudad de Stuttgart y se caracteriza por la yegua negra sobre fondo amarillo.



Volkswagen Kübelwagen.



El primer Porsche, el 356 original de 1948.



Porsche 550 Spyder, famoso por el accidente mortal de James Dean.

En 1955 se presenta el 356A. Coincidiendo con el 25 aniversario de la fundación de la oficina de diseño Porsche, sale de la cadena de producción el Porsche n.º 10000, un 356A cupé. Poco a poco los Porsche van perdiendo su herencia Volkswagen con motores cada vez más potentes y de mayor cilindrada, como lo demuestra el 356A Carrera 1500 de 1956 que desarrollaba 100 CV y alcanzaba los 200 km/h. También en la década de los 50 se incorpora la segunda fábrica en Zuffenhausen. En el Salón del Automóvil de Fráncfort de 1959 se presenta el 356B. El 1 de noviembre de 1960 entró en funcionamiento la fábrica n.º 3 y dos meses más tarde sale el Porsche 356 n.º 40000.

La última generación del primer modelo de la marca salió al mercado en 1963 bajo la denominación 356C, que permaneció en producción hasta el 28 de abril de 1965, después de 17 años de éxitos y 76 302 unidades fabricadas. Para entonces ya había cientos de 911 rodando por las carreteras.

El 911 y consolidación

A mediados de los 50, en Porsche se pensaba en la necesidad de crear un sustituto del 356. Tenía que ser un coche nuevo porque el margen de evolución del 356 ya era muy limitado por su origen Volkswagen. Este nuevo modelo se convirtió en la prioridad de los ingenieros y diseñadores de la marca. Para su concepción había solo dos premisas básicas: el motor debía ser trasero y estar refrigerado por aire (como en el 356). En las posteriores reuniones entre Ferry y sus colaboradores se fueron concretando características del vehículo: se prefería un motor bóxer, debía ser más largo que su predecesor para dejar más espacio a los pasajeros y la cola del coche tenía que ser tipo *fastback*. Al final se decidió sacrificar el espacio destinado a los pasajeros traseros, dejándolo como un 2+2.



Porsche RSK
Spyder, 1959.

El diseño elegido para el nuevo modelo fue obra de Butzi Porsche, hijo de Ferry, cuyas formas básicas han perdurado por 40 años. Para el motor, la decisión final fue optar por un nuevo 6 cilindros bóxer, refrigerado por aire, 1991 cc. y 130 CV, obra del ingeniero Hans Mezger, cuya base se ha utilizado en el 911 hasta la generación 997, que data de finales de 2011, y en cuyo impresionante palmarés figuran victorias en rallyes como el Monte Carlo, Le Mans, CanAm, Dakar, F1, etc. En el desarrollo del motor también intervino un joven Ferdinand Piëch Porsche, el ingeniero que creó el Audi Quattro y que llegó a ser presidente del grupo Volkswagen.



Porsche 911.

Así, en el Salón del Automóvil de Frankfurt de 1963 se presentaba el nuevo Porsche 901. Peugeot reclamó el derecho exclusivo de utilizar nombres de tres cifras con un cero en medio por lo que, para evitar problemas, Porsche cedió y el 10 de noviembre de 1964 nace la denominación 911.

Según la gama 911 se diversificaba con versiones más potentes, también se encarecía. Esto alejaba al 911 de muchos compradores potenciales. Por eso, y para dar un sustituto de 4 cilindros al 356, salió una versión económica del 911 equipado con un motor 1600 y equipamiento reducido. El 911 de 4 cilindros se denominó 912, era un 25 % más barato y con 90 CV, aunque renunciaba a las altas prestaciones. El 912 tuvo un gran éxito tanto en Europa como en Estados Unidos y en tres años se vendieron más de 30 000 unidades.

1969 fue un año importante: se renueva el 911, que pasa de 2.0 a 2.2 (en versiones T, E y S con 125, 155 y 180 CV respectivamente) y el 912 es sustituido por el 914, modelo muy criticado pero que se vendió bien. Durante los 70 el 911 siguió evolucionando y aumentando de cilindrada y potencia. En 1973 aparece el 911 Carrera RS, versión deportiva pensada para la homologación para la competición y con 210 CV que en su versión de calle se vendió mejor de lo esperado. En 1975 se retira el 914 tras casi 120.000 coches vendidos. En 1974, el 911 sufre sus primeras modificaciones estéticas de relevancia con la llegada del 911 2.7.

En la segunda mitad de los 70 la gama se fue enriqueciendo y ampliando con nuevos modelos: el 930/911 Turbo, el 912E, el 924 y el 928. Este último se había ideado como sustituto del 911 y era radicalmente distinto: motor V8 delantero, refrigerado por agua y un equipamiento abundante y lujoso. En 1978, al 928 se le otorgó el título de coche del año en Europa, siendo el único gran turismo en alzarse con este galardón. Siguiendo la línea iniciada con el 924 y el 928, en 1981 se les une el 944.

Cuando el 911 debería haber concluido sus días bajo el peso del 944 y el 928, no fue así, y en 1983 se le añade una versión cabrio al 911SC. El 911, en vez de ir al cementerio, renace en 1984. Recibió un rediseño profundo y se convierte en el 911 Carrera 3.2 con 231 CV, que terminó siendo una de las gamas más amplias de este modelo: cupé, targa, cabrio, speedster, más la opción turbo look y el propio 911 Turbo 3.3 de 300 CV.

Pensado para competir en el grupo B, aparece el primer Porsche 4x4, el 959, presentado como prototipo en 1984. Debutó en competición en el París-Dakar 1985. Los retrasos en la producción supusieron que no pudiese ser homologado antes de la prohibición del grupo B en 1987, por lo que el Super-Porsche no pudo llegar al mundial de rally. Los 250 ejemplares fabricados se convirtieron, junto al Ferrari F40 y al Lamborghini Countach, en los superdeportivos por excelencia de los 80. Actualmente el 911 es el “Buque insignia” de la marca.

La crisis y el nuevo despegue

Desde finales de 1980 los resultados y las ventas de la empresa se resienten y se empiezan a acumular fracasos. Se estaba cocinando una crisis que llegó a poner en entredicho la supervivencia de Porsche a principios de los 90. En 1984, las ventas de Porsche eran de 50.000 coches; a principios de la nueva década eran la mitad. Especialmente alarmante fue la caída de ventas en Estados Unidos en 1984 absorbía el 50 % de la producción mientras que en 1991 solo se consiguió vender 6.000 Porsches.

Esto se reflejó en la gama de modelos. En 1988 se retira el 924, sin ser sustituido. En 1991 aparece la última versión del 928, el 928 GTS que sería retirado sin pena ni gloria en 1995. También en 1991 se presentó el 968 como sustituto del 944, que fue un rotundo fracaso. Se dejó de fabricar en 1995 después de 11.602 unidades ensambladas, muchas menos de lo previsto. El 911 estaba envejeciendo frente a la competencia, debía cambiar y en 1989 se presenta el 911/964 con un motor que ofrecía 250 CV, que tenía la misión de ser el sostén de Porsche para los siguientes años. Fue el primer modelo de Porsche en llevar tracción a las cuatro ruedas, con lo que se formaba el primer *Carrera 4*. El nuevo 911 fue incapaz de cumplir con su misión. Además, la construcción del 911/964 resultó ser muy cara.

Con este panorama, Porsche entró en la década de los 90 con una enorme preocupación. Solo les quedaba una carta y no podían equivocarse. Se tenía que simplificar la gama para recortar gastos y había que concentrar los recursos financieros en la creación de un 911 de éxito. Se encargó a un veterano de la marca, Peter Falk, la elaboración de un amplio dossier sobre el que se definirían las pautas de desarrollo del futuro 911/993. En este dossier se antepone ante todo la agilidad. Así el nuevo modelo debía girar en torno a agilidad, comportamiento y juventud. Para mejorar la agilidad se decidió rediseñar por completo el tren trasero. Al final el 911/993 no heredó nada del 964 a excepción de la línea del techo. Por otro lado, la simplificación de la gama fue radical, quedando el 911/993 como único modelo durante algunos meses en 1995-1996.

El 911 Carrera cupé (993) debutó en diciembre de 1993, con un nuevo motor que ofrecía 272 CV. El 993, a diferencia de su antecesor, sí fue un éxito; se recuperaron las ventas y fue rentable. Esto hizo que con el tiempo el 993 fuese ampliando el número de carrocerías y recibiese un ligero aumento de potencia hasta 282 CV. A la gama 993 se le añade el nuevo Turbo de 408 CV en 1995, y más tarde, llegó el Turbo S de 450 CV en edición limitada. Al conseguir superar el bache económico, la marca se animó a producir el Boxster en primavera del 96, aunque el prototipo había sido presentado tres años antes. El Boxster se había desarrollado en conjunto con el futuro 911/996 que saldría en 1997. El objetivo era que ambos vehículos compartiesen el mayor número de piezas posible para contener los costes y mejorar la productividad (dos causas de los problemas económicos antes mencionados).

1997 fue un buen año para Porsche. Se había dejado atrás las dificultades, el 993 era un éxito, el Boxster se vendía bien, se empezaba a recuperar su imagen y la gestión realizada por el nuevo presidente, Wendelin Wiedeking, parecía eficiente. Además, salía al mercado el nuevo 911, el primero con motor refrigerado por agua. Este fue el último modelo de la marca a cuya presentación acudió



1972 Porsche Carrera RS.



1987 Porsche 928 S4.



2009 Porsche 997 GT3

Ferry Porsche, que murió el 27 de marzo de 1998. En 2003, Porsche celebra el 40 aniversario del 911 de la mejor forma posible porque el 911/996 se convirtió en uno de los mejor vendidos de esta longeva saga, y lo hizo con una edición limitada de 1963 ejemplares del 911, con un diseño mezcla del 911 básico y el Carrera 4S, y una evolución del motor hasta 345 CV.

En 2002, Porsche inaugura su nueva fábrica en Leipzig, de donde salen los nuevos Cayenne, el primer Porsche todo-terreno y el primero en poder ser utilizado para viajar con la familia. El Cayenne suponía entrar en un segmento mucho más grande que el de los deportivos, como lo demuestra su nivel de ventas, en torno a 30.000 unidades anuales. Fue un éxito rotundo. En 2003, se añade el superdeportivo Carrera GT de 612 CV. Al año siguiente se renuevan el Boxster (987) y el 911 (997), y en 2005 aparece un quinto modelo, el Cayman derivado del 987 y el 997. En el año 2008, Porsche presenta el nuevo 997 MkII. Esta renovación hace cambiar los faros delanteros y traseros, incorporándose a las últimas modas de los ledes. Una de las grandes incorporaciones al 997 MkII es la nueva caja automática de Porsche (PDK), dejando atrás a la caja Tiptronic.

En 2009 se empezó a comercializar una berlina de cinco puertas con el nombre de Panamera. En 2013 se presentó un segundo todoterreno, el Macan.




En la actualidad Porsche está bajo la tutela de VW al ser esta la propietaria mayoritaria.

En 2015 Olivier Blume es nombrado nuevo presidente de Porsche.

Modelos

Años	Modelo	Observación	Imagen
Serie de autos deportivos con motor bóxer			
1948-1965	<u>Porsche 356</u>	El primer coche de producción de Porsche y un antepasado directo del Porsche 911. Fue vendido como 356, 356 A, 356 B, 356 C	
1954-1956	<u>Porsche 550</u>	Uno de los coches de carreras Porsche 356 desarrollado, se vendió en pequeñas cantidades a los clientes	
1964-1989	<u>Porsche 911</u>	El clásico y el más conocido de la producción de automóviles deportivos de Porsche. Fue introducido en el Salón del Automóvil de Fráncfort en 1963, por primera vez como un Porsche 901. El nuevo Porsche 901 al final pasó a llamarse 911 debido a que Peugeot tenía reservados los números de tres cifras con un cero en medio para nombrar a sus modelos.	
1965-1969 y 1976	<u>Porsche 912</u>	Una versión más económica de la 911 con un motor de cuatro cilindros del 356 SC. El 912 fue sustituido por el 914 en 1970	
1970-1976	<u>Porsche 914</u>	El VW-Porsche 914 fue desarrollado en colaboración con Volkswagen. Se ofreció el 914/4 con cuatro cilindros, o bajo el nombre de 914/6 con el motor de seis cilindros del 911 T. Se construyeron un total de 115.646 unidades del 914/4 y 3.360 unidades del 914/6	
1971	<u>Porsche 916</u>	El Porsche 916 se basa en el 914/6 con motor de seis cilindros del 911S o el 2.7 del Carrera RS. Se construyeron solamente un total de 11 vehículos 916	
1975-1989	<u>Porsche 930</u>	Mejor conocido como «911 Turbo» fue el primer modelo Porsche con motor <u>turbo</u> . Se ofreció en <u>cupé</u> , <u>cabriolé</u> y <u>targa</u>	
1987-1988	<u>Porsche 959</u>	Basado en el 911 y del <i>Gruppe-B-Studie</i> a partir de 1983. El primer superdeportivo de Porsche surgió a partir de aplicaciones de carreras. 337 unidades son fabricadas al precio exclusivo de 560.000 <u>marcos alemanes</u> , (\$200.000 dólares).	
1988-1993	<u>Porsche 964</u>	Contenía muchos elementos del Porsche 959. Por primera vez, hubo un 911 de cuatro ruedas motrices, el Carrera 4, con tecnología también del resultado del 959. El 964 tuvo numerosas variantes de carrocería.	
1993-1998	<u>Porsche 993</u>	El Porsche 993 es la última versión del 911 con <u>motor bóxer</u> refrigerado por aire. El cierre de su producción marcó el final de los Porsche refrigerado por aire, dándole un lugar especial en las mentes y los corazones de los fanes. Siguiendo la tradición, Porsche construyó el coche en diversas variaciones de carrocería y modelos. Los espartanos Carrera RS y <u>GT2</u> fueron específicamente para la competición.	
1997-2006	<u>Porsche 996</u>	Una carrocería totalmente nueva de los «911» ahora con un motor refrigerado por agua fue instalado. Los modelos son: Carrera, Carrera 4 y Carrera 4S y las versiones cabriolé y Targa, así como Turbo, Turbo S (ambos modelos en cabriolé) y <u>911 GT2</u> <u>911 GT3</u> , así como una homologación limitada del 911 GT3 RS, que se vendieron cerca de 300 unidades	
2004-2012	<u>Porsche 997</u>	El actual Porsche 911. Disponible en Carrera, Carrera S, Carrera 4, Carrera 4S, Targa 4, Targa 4S, Turbo GT3, GT3 RS, GT2 y GT2 RS. Todos los modelos excepto el GT3, GT3 RS, GT2 RS y GT2, y los modelos Targa están también disponibles como cabriolé.	

2011-presente	<u>Porsche 991</u>	La séptima generación del 911 se presentó en septiembre de 2011 en el <u>Salón del Automóvil de Fráncfort</u>	
1996-2004	<u>Boxster Tipo 986</u>	La primera versión del <u>Porsche Boxster</u> . El coche tenía un <u>motor central-trasero tipo bóxer</u> con 6 cilindros, se lo ofreció solo como <u>urroadster</u> .	
2004-presente	<u>Boxster Tipo 987</u>	La versión más reciente del <u>Boxster</u> , salió al mercado el 27 de noviembre de 2004.	
2005-presente	<u>Porsche Cayman</u>	Está basado en el Porsche Boxster y esta en el mercado desde noviembre de 2005 como un Cayman S. A diferencia de la 911 el Cayman es un cupé biplaza puramente deportivo. Desde el otoño de 2006, se ofrece el Caimán de nivel de entrada.	
Serie de autos deportivos con motor en línea			
1976-1988	<u>Porsche 924</u>	El coche fue diseñado originalmente como el sucesor del VW-Porsche 914 desarrollado para Volkswagen y Audi lo proporcionó inicialmente con un motor modificado.	
1979-1982	<u>Porsche 931</u>	El Porsche 931 fue vendido bajo el nombre de «Porsche 924 Turbo» en la década de 1980.	
1981	<u>Porsche 937</u>	Se mercadea como «Porsche 924 Carrera GT», que encarna la versión de carreras homologadas para la circulación del Porsche 924 Carrera GTR. Este coche fue homologado para carreras Grupo B	
1981-1991	<u>Porsche 944</u>	Este modelo, con el 911 en la década de 1980 generó más ingresos. La carrocería llega del Porsche 924, pero los guardabarros se ampliaron para que se parecía al 924 Carrera GT	
1985-1991	<u>Porsche 951</u>	El Porsche 951 se comercializó como un «Porsche 944 Turbo». Este coche fue el modelo tope de la serie 944.	
1992-1995	<u>Porsche 968</u>	El 968 se convirtió en el modelo final de una línea de evolución de casi 20 años con la introducción del Porsche 924 y terminando con el Turbo S, RS Turbo y Turbo RS Lemans, que son tres versiones distintas del 968.	
Serie de autos deportivos con motor en V			
1977-1995	<u>Porsche 928</u>	El modelo de Porsche que debió sustituir a la 911. Este coche es uno de los de Gran Turismo. Tenía un motor V8 y fue construido hasta 1995. El primer modelo tope de gama fue el 928 GTS.	
2003-2006	<u>Porsche Carrera GT</u>	El Porsche Carrera GT es un <u>automóvil superdeportivo</u> con <u>motor central-trasero / tracción trasera</u> y carrocería <u>descapotable</u> de dos puertas y dos plazas. El Carrera GT fue designado como el coche más rápido del año 2005.	
2013 →	<u>Porsche 918</u>	El prototipo de <u>automóvil deportivo</u> del 918 Spyder fue mostrado por primera vez en la edición número 80 del <u>Salón del Automóvil de Ginebra</u> en marzo de 2010. El lanzamiento está previsto para 2013 con el nivel de precios del <u>Porsche Carrera GT</u> (450.000 euros) al que sustituye.	

		En este año se ha presentado el 918 spyder 2017 que cuesta 7'000.000	
Vehículo deportivo utilitario			
2002-2010	<u>Porsche Cayenne I</u>	El primer modelo <u>SUV</u> de Porsche en producción en serie. Disponible en Cayenne, Cayenne Diesel, Cayenne S, Cayenne S Hybrid, Cayenne Turbo y el Cayenne GTS (Presentado en el 2007). Basado en una plataforma común con el los actuales <u>Audi Q7</u> y <u>Volkswagen Touareg</u> .	
2010-presente	<u>Porsche Cayenne II</u>	El sucesor del Cayenne I. Disponible en cinco motorizaciones: 3.6 litros V6, un V8 de 4.8 litros, un V8 de 4.8 litros en el Cayenne Turbo, un diésel de 3 litros y la versión híbrida para el Cayenne S tendrá un motor 3.0 V6 de 333 cv acompañado de un motor eléctrico de 52 cv	
2015-presente	<u>Porsche Macan</u>	El segundo SUV de la marca, de tamaño compacto basado en el Audi Q5.	

Competición

El éxito de Porsche en competición ha sido inmenso, sumando más de 30.000 victorias en todo tipo de categorías. Porsche ha sido capaz de ganar al más alto nivel de resistencia, gran turismo, rally, raids y monoplazas. En los primeros años, debido a que Porsche ofrecía motores de pequeña cilindrada, las victorias eran dentro de su clase. A partir de los 60 llegaron las victorias absolutas (mientras seguían acumulando las victorias de clase). Porsche también se ha caracterizado porque en muchas ocasiones ha delegado la responsabilidad sobre equipos semioficiales y privados.

Porsche en los rallyes

Las victorias más importantes en el mundo de los rally han sido el título por marcas en el mundial de rallyes de 1970 (entonces campeonato internacional) y las victorias en el París-Dakar de 1984 y 1986. También ha conseguido 20 campeonatos europeos de montaña y ha ganado 11 Targa Florio. Además de 17 victorias absolutas en las 24 Horas de Le Mans, siendo el fabricante con más victorias absolutas en el circuito francés.

Porsche 356

El Porsche 356, al ser el primer modelo fabricado en serie de la marca, lógicamente también fue el primero en competir en rally, siempre en manos privadas y mostrándose muy competitivo. La primera victoria llegó en 1952 en el “Rally del sol de medianoche” (Suecia), prueba que dominó a la perfección, pues volvió a ganar en 1953, 1954, 1955 y 1963. El otro rally en el que el 356 se desempeñó notablemente fue el Lieja-Roma-Lieja, donde, debido a la gran cantidad de kilómetros de recorrido, la fiabilidad era muy importante. Este rally lo ganó en cuatro ocasiones: 1952, 1954, 1957 y 1959. A los mandos de un 356 se proclamaron campeón de Europa Helmuth Polensky en 1953 y Hans-Joachim Walter en 1961.

Fuera de Europa el 356 consiguió ganar dentro de su categoría la Carrera Panamericana en 1952 y 1953 (las victorias en esta carrera fueron el origen de la denominación Carrera utilizado para los 356 y 911).

Porsche 911 2.0

El 911 debutó en los rally en el Rally de Montecarlo de 1965, obteniendo una quinta plaza. Al año siguiente cambió la reglamentación de las homologaciones; Porsche consiguió homologar el mismo modelo para todos los grupos (aunque para el grupo 1 lo hiciese con el 912). La primera victoria en los rally de máxima categoría llegó en el Rally de Alemania de 1966. Hasta 1969



Porsche 962 IMSA de Mario Andretti.



Circuito de La Sarthe, donde se celebran las 24h de Le Mans.

sumó 19 victorias, incluidos dos Rally de Monte Carlo. En 1968 Pauli Toivonen se proclamó campeón de Europa y Porsche quedó tercera en el Campeonato Mundial de Resistencia. Al año siguiente fueron segundos.

La potencia y el peso del 911 dependía del grupo en el que estuviese homologado. Para el grupo 5 ofrecía 210 CV y 830 kg de peso.

Porsche 911S 2.2 y 2.5

Con la experiencia adquirida en los 4 años anteriores, se presentaba para la temporada 1970 el nuevo 911S 2.2 y esta vez si se consiguió el título por marcas. Además, esa temporada Björn Waldegård consiguió 3 victorias: Monte-Carlo, Suecia y Austria. Esta fue la última temporada en la que el 911 tuvo un equipo oficial, pasando desde entonces a equipos privados. El 2.2 desarrollaba 230 CV y el 2.5 aumentaba hasta 275 CV

Porsche SC y 911 RS

En 1973 se crea el Campeonato Mundial de Rally de la FIA, que supuso la prohibición del grupo 5. La respuesta de Porsche fue el 911 Carrera RS 2.7 para el grupo 3. Este modelo se diferenciaba de los anteriores por su “cola de pato” debido a la forma de su alerón trasero. La versión RSR se homologó para el grupo 4. Más tarde el motor se amplió hasta los 3 litros, alcanzando los 300 CV de potencia. Como la fábrica ya no tenía equipo oficial y el Lancia Stratos dominaba con mano de hierro, los resultados fueron escasos en el mundial. Solo pudo vencer el Rally de Monte-Carlo de 1978 con Jean-Pierre Nicolas. Sin embargo, en manos de pilotos privados, consiguió numerosos títulos nacionales durante la década de los 70.

En 1978 Porsche anuncia su sustituto, el 911SC. Este modelo supuso la vuelta de un equipo oficial Porsche, con patrocinio de Martini, para el Rally Safari de 1978. En este debut la actuación fue muy buena y solo los problemas con la suspensión privaron a Björn Waldegard de la victoria. Al final, Porsche se tuvo que conformar con el segundo y cuarto puesto, firmando una de sus mejores actuaciones en África. A pesar de que pronto los Porsche volvieron a manos privadas, sobre todo a las del equipo francés Porsche Almeras, el 911SC si fue capaz de ganar rally y de obtener podios con cierta regularidad. También en su palmarés está el campeonato de Europa con el español Antonio Zanini en 1980; y los campeonatos nacionales francés y español con Bernard Béguin y Zanini.

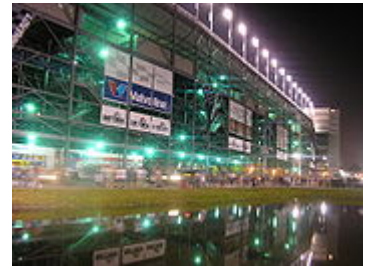
El 911SC consiguió la última victoria de Porsche dentro del mundial de rally fue en Córcega, en 1980.

Porsche 911SC RS

Este automóvil fue preparado junto a Prodrive, el equipo que actualmente se encarga de los Subaru oficiales, para participar en el grupo B en 1984. El 911SC RS no era lo suficientemente potente y con tracción trasera estaba desfasado frente a los tracción a las cuatro ruedas, como el Audi Quattro o el Peugeot 205 T16. Así, éste fue un segunda fila dentro del mundial de rally. Sin embargo, fuera del mundial, en el desierto, inició un período de tres años en los que las victorias de Porsche fueron algo habitual. En 1984 también debuta Porsche en el París-Dakar con una versión de 4 ruedas motrices del 911 y ganó a la primera con René Metge y Dominique Lemoyne.

De todas formas Porsche no se preocupó demasiado del desarrollo del último 911 de rally porque estaban más preocupados en el desarrollo del 959.

Porsche 959



Vista nocturna del circuito de Daytona, donde el 935 ganó 6 veces consecutivas las 24h de Daytona.



Porsche 917/20 “Pink Pig”.



Porsche 917/30 Can-Am, 1100CV, 1973.

El 959 fue el primer Porsche diseñado específicamente pensando en el grupo B y en los rally en general. Con tracción total y un potentísimo motor biturbo capaz de dar 600 CV, era una auténtica bestia. Presentado al público en 1984, si hubiese debutado ese mismo año habría sido el automóvil de grupo B definitivo, pero no fue así. Porsche tenía que construir 200 unidades para poder homologarlo en el grupo B. Debido a los retrasos en la producción no se consiguió completar el coche número 200 hasta 1987, cuando ya estaba prohibido el grupo B. Ante la imposibilidad de competir en el mundial, la marca lo hizo participar en los raids donde estaban permitidos los prototipos. El resultado fue excelente: en 1985 ganó el Rally de los Faraones con Saeed Al Hajri, que se impuso en todas las etapas y le sacó más de 3 horas al segundo clasificado.



Porsche 959, propiedad de Ralph Lauren

En 1986 el 959 se adjudicó el París-Dakar con la pareja Metge-Lemoyne.

Porsche en los circuitos

El palmarés de la marca en circuitos es superior al obtenido en el mundo de los rally y raids. Los principales campeonatos en circuitos obtenidos por la marca son:

- 2 títulos como motorista en Fórmula 1 con el equipo McLaren, bajo la alianza con la marca relojera TAG Heuer, el cual co-creó los motores del equipo bajo dicha denominación.
- 26 victorias en F1
- 17 victorias absolutas en las 24 Horas de Le Mans
- 22 victorias absolutas en las 24 Horas de Daytona
- 18 victorias absolutas en las 12 Horas de Sebring
- 14 títulos del Campeonato Mundial de Resistencia
- 18 títulos del Campeonato IMSA GT
- 6 títulos del Campeonato Alemán de Automovilismo

Porsche 935

El nuevo grupo 5 definió el Campeonato Mundial de Resistencia en 1976. Los nuevos coches tenían que proceder de vehículos de serie, tanto a nivel mecánico como estético. Además, para poder participar en el gr.5 el automóvil tenía que haber sido homologado antes en uno de los grupos inferiores. Porsche consideró que en el 930/911 Turbo tenía un buen punto de partida. Homologó primero la versión para el grupo 4 denominado 934. Tras esto se puso manos a la obra con el 935.

El 935 no era, ni por asomo, un turismo y del 911 Turbo quedaba la línea del techo y la base de la mecánica. Con 2857 cc. y turbo (para entrar en la categoría de 4.0 litros), empezó desarrollando 600 CV en 1976 para terminar ofreciendo hasta 850 CV. Para Le Mans se desarrolló el 936, ya que en esta carrera existía un grupo 6. La familia 934-935-936 es el Porsche más exitoso en cuanto a triunfos obtenidos.

En concreto el 935 machacó a toda oposición existente, sumando entre 1976 y 1981 41 victorias en el Campeonato Mundial de Resistencia y 63 en el Campeonato IMSA GT estadounidense. A esto hay que sumar la victoria en las 24 Horas de Le Mans en 1979, donde los 935 quedaron 1.º, 2.º y 3.º, y un 934 quedó 4.º. Acumuló 6 victorias consecutivas en las 24 Horas de Daytona, 5 títulos consecutivos en el Campeonato Mundial de Resistencia y otros 5 en el IMSA, aparte de muchos campeonatos nacionales por todo el mundo.

No hay ningún otro coche con un palmarés parecido. Fue tal la superioridad que Porsche retiró su equipo oficial en 1978, aburrido por la falta de oposición, dejando así multitud de victorias al alcance de los Porsche de los equipos privados.

Porsche 917

El 917 nace a partir de un cambio en la reglamentación del Campeonato del Mundo de Resistencia promovido por la CSI (Comission Sportive Internationale) en 1968. Con el nuevo reglamento apareció una nueva categoría de coches denominada Grupo 4, para la cual había que producir al menos 25 unidades del modelo. Alcanzar esta producción no era un problema para Porsche que desarrolló el 917 como sustituto de los 907 y 908.

En julio de 1968 el equipo de Ferdinand Piëch se hace cargo del proyecto. Para el desarrollo del motor se partió del motor de ocho cilindros del 908 que fue transformado a fondo para obtener un doce cilindros de 4,5 litros, que al empezar a rodar en el banco de pruebas desarrolló 542 CV que rápidamente irían siendo superados una y otra vez.

El 917 debutó en competición en 1969, en los 1000 km de Spa, sin mucho éxito. Pronto se ganó la fama de rápido y peligroso y le faltaba desarrollo aerodinámico. En los entrenamientos de Le Mans de 1969, marcó un nuevo récord de velocidad en pista con 394 km/h en la recta de Mulsanne. Ya en carrera uno de los pilotos del 917, John Woolfe, se mató en la primera vuelta; los otros dos coches también quedarían fuera de combate.

La primera victoria del 917 llegaría en los 1000 km de Austria. Para solucionar los problemas de estabilidad apareció el 917K de cola corta. Durante 1970 y 1971 el dominio de Porsche fue aplastante, de las 24 carreras del mundial en las que participaron los 917 entre 1969 y 1971, se alzaron con la victoria en 15 y el 908 ganó en otras cuatro, consiguiendo para Porsche el Campeonato de Resistencia en 1970 y 1971.

Un nuevo reglamento para el campeonato de 1972 puso fin al 917 en el Campeonato Mundial de Marcas. Esto le obligó a emigrar a la Can-Am norteamericana. Los 917 de la Can-Am equipados con sobrealimentación llegaron a alcanzar 1100 CV en los últimos 917/30. En la Can-Am consiguió 11 victorias y los títulos de 1972 y 1973.

Línea de producción

Línea de tiempo

- 1963 - 901 Se presenta en el Salón de Frankfurt el nuevo modelo 901.
- 1964 - 911 Se cambia denominación de 901 a 911 ante litigio con Peugeot.
- 1969 - 914 El modelo 914 sustituye al 912.
- 1969 - 911 Se renueva el 911.
- 1973 - 911 Carrera RS Aparece el 911 Carrera RS, versión deportiva pensada para la homologación para la competición.
- 1975 - Se retira el 914. Unidades vendidas: 120.000

Modelos actuales

Se indica el año de puesta a la venta del modelo y de la versión actual (nuevo modelo o restyling) del mismo.

- 1996 | 2009 - Boxster
- 2005 | 2009 - Cayman
- 1964 | 2009 - 911
- 2002 | 2008 - Cayenne
- 2009 | 2013 - Panamera
- 2013 - Porsche Macan

Pronunciación

En muchos países de habla hispana suele pronunciarse el nombre sin la letra e final, esto es, como *porch* o *porsh*, que es como una analogía a la pronunciación utilizada en palabras inglesas. Sin embargo, al tratarse de una palabra en alemán, este sonido no debe omitirse. Si se atiende a la pronunciación original alemana, se puede omitir el sonido de la “r” intermedia, ya que se utiliza un acento no rótico, con lo que sonaría más parecido *apo'she*.

Véase también

- [Museo Porsche](#)

Referencias

- ↑ «Porsche juega en el casino» (http://www.elpais.com/articulo/reportajes/Porsche/juega/casino/elpepusocdmg/20101128elpdmgrep_6/Es). *España: El País*. Consultado el 3 de diciembre de 2010
- ↑ «Oliver Blume, nuevo jefe de Porsche» (http://www.autopista.es/noticias-motor/articulo/olivier-blume-nuevo-consejero-delegado-porsche-dieselgate-105015) *Autopista.es*. Consultado el 18 de enero de 2017

Enlaces externos

- Wikimedia Commons alberga una categoría multimedia sobre **Porsche**.
 - [Página oficial de Porsche](#).
 - [Primera enciclopedia en castellano sobre Porsche](#).
 - [Porsche: Así nació su logo](#).
 - [Página oficial con noticias y artículos sobre las temas de Porsche](#), Idioma: inglés
 - [Historia del Porsche](#)
-

Obtenido de <<https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Porsche&oldid=111887527>

Esta página se editó por última vez el 9 nov 2018 a las 19:47.

El texto está disponible bajo la [Licencia Creative Commons Atribución Compartir Igual 3.0](#). Pueden aplicarse cláusulas adicionales. Al usar este sitio, usted acepta nuestros [términos de uso](#) y nuestra [política de privacidad](#).
Wikipedia® es una marca registrada de la [Fundación Wikimedia, Inc.](#), una organización sin ánimo de lucro.