

PORSCHE 914, EL DEPORTIVO INCOMPRENDIDO

A finales de los 60 aparecía en escena un deportivo nacido de un acuerdo entre Porsche y Volkswagen. Llegaba para atraer las miradas más jóvenes pero sin hacer sombra a su hermano mayor, el 911. Desenfadado, ágil y funcional, este pequeño deportivo sin embargo no obtuvo el éxito esperado. Su diseño y la unión de marcas confundió a un público que no acabó de entender esta filosofía

Por Óscar Ayerra

Hoy en día la colaboración entre fabricantes de vehículos es una práctica muy común. Supone una estrategia de optimización de producto con el fin de abaratar costes. La creación desde cero de un vehículo supone un desembolso de tal magnitud que muchos modelos que hoy conocemos serían impensables sin la posibilidad de "compartir gastos". Solo la diferenciación viene dada por el diseño de la carcasa exterior e interior de acuerdo a la estética específica de cada marca.

Aunque parezca una solución moderna, esta práctica aparece por primera vez en 1908 donde algunos modelos del fabricante estadounidense General Motors compartían chasis. En las siguientes décadas, Chrysler, Toyota o Ford siguieron este tipo de filosofía abaratorra. Por ejemplo Renault, a principios de la década de los 60, fabricaba sus modelos distintos con tan solo dos plataformas únicas.

Esa concepción de compartir gastos estuvo bien presente cuando Porsche y Volkswagen decidieron colaborar en la creación de un modelo único, una

idea que iba más allá que la de unificar plataforma, se trataba de integrar un producto completo. Una apuesta arriesgada puesto que el producto terminado suponía el mismo para ambas marcas.

Todo comenzaba a mediados de los 60 cuando por un lado Volkswagen veía la necesidad de sustituir a su ya veterano deportivo karmann Gullí, y por otro, la casa Porsche necesitaba crear un nuevo deportivo a un precio inferior que sus 911 con el fin de conseguir una clientela más joven como modelo de entrada a la marca. Dos circunstancias que hicieron que ambos patrones, Ferdinand Porsche y Heinz Nordhoff, vieran una oportunidad colaborativa para crear un mismo deportivo. Un proyecto que debía anular lo mejor de ambas filosofías. De Volkswagen, la capacidad de producción en sus líneas de montaje, y por tanto la optimización de recursos y de Porsche, sus componentes más tecnológicos como suspensiones, dirección o caja de cambios pero sobre todo, su concepto dinámico de vehículo.

Los primeros bocetos aparecen en agosto de 1964, el equipo de diseño de Porsche comenzaba una labor compleja para intentar alejarse de la estética base, estilo "lagarram" de los 911, para

no canivalizar sus productos, pero a la vez conservar la esencia. Partiendo con ciertas influencias del Porsche 350 Spyder los ingenieros llegaron a crear un diseño en el que encajaba de forma natural con el propulsor central. Entre 1964 y 1967 se crearon hasta cinco prototipos diferentes. El resultado final, obra de Heinrich Kille, fue un vehículo moderno de cotas muy compactas. La necesidad de abaratar costes en la línea de fabricación llevó a simplificar algunas formas y añadir superficies planas.

ESTÉTICA AMBIGUA

En 1969, el 914 hace su presentación en el salón del automóvil de Frankfurt. A pesar de un diseño innovador y equilibrado despertó muchas críticas que lo tildaron de anodino y falta de esencia. Además, la decisión de presentar ambos escudos en su zaga, añadió



Conceptos diferentes

El equipo de diseño de Porsche partía con la obligación de crear un nuevo deportivo más económico que su hermano mayor, el 911, pero era necesario distanciarse de este, tanto en concepto como en diseño, para evitar canivalizar las ventas



Además de un diseño alejado del estilo lagarram característico del 911, la disposición del motor por delante del eje traseño le distanció de su hermano mayor sin perder calma y esencia

cierta ambigüedad que no acabó de encajar bien. Incluso algunos problemas de producción habían elevado su precio acercándose peligrosamente a los 911 más baratos, lo que supuso un handicap más en las ventas.

La prensa especializada, en aquellos momentos, a pesar de que el 914 soportaba aceleraciones laterales en curva superiores a los 911 y contaba con una agilidad sorprendente gracias a su poco

CRITICADO
Leñe su nacimiento, el 914 no lo tuvo fácil. Con las premisas de no sobar protagonismo a su hermano e, el 911, se añadieron críticas de un diseño anodino y por si fuera poco, su tandem VW-Porsche no acabó de entenderse lo que restó pedigrí.



peso, lo calificó de algo falso en curva y de falta de proyevidad generando una imagen de vehículo difícil de conducir. Unas premisas que ensombrecieron sus grandes cualidades dinámicas además de una gran estabilidad.

Todo las piezas del vehículo eran de origen Porsche a excepción, claro está, del propulsor de cuatro cilindros de Volkswagen, no así el de seis, pero esta ambigüedad generó informaciones contradictorias o falsas que enturbianaron aún más su pedigrí.

A pesar de que sus ventas no fueron las deseables, se construyeron 122.054 unidades de las que 3.352 cubicaban el propulsor de seis cilindros. El mercado americano asumió más del 70% de la

producción, un público que supo ver, sin tantos prejuicios como el europeo, este auténtico deportivo. También es cierto que en aquel mercado se presentó, a diferencia con el europeo, con la denominación exclusiva Porsche.

Esta especie de búsqueda de vehículo económico y funcional que creó la unión VW-Porsche no cuajó en el público. Desde el primer momento estuvo inmerso en infinidad de críticas, donde su estética era cuestionada en todo momento. Esta especie de rechazo injusto al que fue castigado pasó factura, siendo, para muchos, un gran fracaso para Porsche. En poco tiempo se había convertido en el hijo no deseado de la marca. También tuvo que

aguantar críticas como la estrechez de los asientos, de poca regulación, y un acceso al motor limitado por un capó muy estrecho.

Solo el tiempo ha puesto de nuevo a este deportivo en su sitio, como así lo demuestran no solo las sucesivas valoraciones al alza de las unidades que todavía existen sino el carácter dinámico que sigue demostrando. Una esencia de la marca de Stuttgart, antes denostada, que ahora se antoja innegable.

LA UNIDAD DE LA FUNDACIÓN
El futuro MAH, siglas del Museo de la Automoción e Historia, contará, como no podía ser de otro modo, con una unidad de este singular deportivo. Corresponde a la última motorización de cuatro cilindros y 2.0 cc. Esta pieza, que se encuentra en óptimo estado, fue adquirida por la Fundación Iorje hace más de 20 años. A pesar de que en aquel momento todavía no había adquirido el estatus actual, la Fundación ya incorporaba el 914 como modelo representativo dentro de la historia automotriz, siendo parte de la exposición permanente de este museo. Un espacio expositivo innovador de máxima calidad y que en un futuro cercano abrirá sus puertas en Galicia.

4 Y 6 CILINDROS

En 1969, el 914 hace su presentación en el salón del automóvil de Frankfurt. Nacía con dos motorizaciones bajo el capó central, la propia de Volkswagen, de cuatro cilindros y 1.700 cc, y la

más potente, de 6 cilindros de origen Porsche, denominada 914-6, de 110 caballos. A partir de 1974 aparece una nueva motorización con 1.8 litros de origen Volkswagen como sustituta de la 1.2. La versión con propulsor de 2.0 cc como el protagonista de estas páginas, llega un año más tarde con una potencia de 100 cv. Se mantendría hasta el final de la producción en 1976.

Además de las versiones estándar de calle existieron paralelamente algunas versiones vitaminadas como la denominada GT, de 220 cv con motor Porsche, dirigida a la competición y de la que solo se vendieron 12 unidades. También Porsche aceptó en esta carrocería un motor de 8 cilindros, una especie de experimento del que solo se realizaron dos unidades. Por último, la pequeña serie de 11 unidades denominada 916, apareció como último intento para circuito que se vendió por el doble de precio que el 914 normal, lo que suponía una apuesta que el 911, su objetivo era competir contra el Ferrari Dino.



FUNDACIONALIDAD. La línea del 914 supuso un año de modernidad además de versatilidad. El motor colocado justo antes del eje traseño a diferencia del 911, le concedía espacio para un segundo maletero. Una capacidad de carga sorprendente para este tipo de vehículos.