



En el principio, fue el Sedán...

El concepto para el desarrollo de un automóvil popular, un auto para el pueblo, (significado de la palabras Volk y Wagen), se originó en la mente de Ferdinand Porsche, quien el 17 de enero de 1934 presentó su “Proyecto de construcción para un automóvil popular alemán”.

Según sus ideas un automóvil popular no debía ser un automóvil de reducidas dimensiones, bajo rendimiento y corta vida útil. Todo lo contrario: debería ser un automóvil cómodo y confiable, aunque de construcción relativamente ligera. Un automóvil popular, es decir, un Volkswagen, debía ofrecer suficiente espacio para cuatro personas y alcanzar velocidades en torno a los 100 kilómetros por hora, una cuota entonces considerable. Además el vehículo debía ser capaz de superar pendientes de 30 grados y debía poder ser utilizado para varias finalidades mediante carrocerías diferentes.

El día 5 de febrero de 1936 estuvo listo el primer modelo de Volkswagen. Tomando en cuenta las formas conservadoras que se aplicaban en aquellos tiempos, la ingeniería del escarabajo constituyó toda una sensación.

Amortiguación individual de las ruedas mediante muelles de barra de torsión y amortiguadores de fricción.

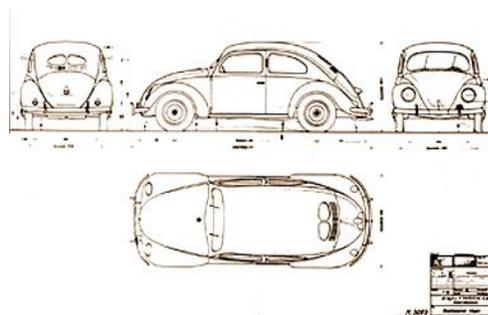
Si bien aún no se conocían los frenos hidráulicos, pudo obtenerse una ampliación de la fuerza aplicada en el freno mediante un elemento excéntrico montado en el sistema de los cables de freno.

Los soportes de goma para el motor constituyeron un progreso significativo de la tecnología automotriz.

Los motores refrigerados por aire, en la fase de experimentación de dos o de cuatro tiempos, tenían una potencia de 22 caballos.

Finalmente los primeros tres prototipos del automóvil popular de Volkswagen, denominados VW Tipo 3, fueron sometidos a recorridos de prueba de larga duración de más de 50, 000 kilómetros, durante los meses de octubre a diciembre de 1936.

Los resultados de estas pruebas fueron tomados en cuenta para la producción de los primeros 30 ejemplares, llamados VW Tipo 30, fabricados para realizar pruebas a gran escala.





El automóvil parecía estar listo para su producción en serie, pero el diseño definitivo no se obtuvo hasta que Ferdinand Porsche contrató a diversos ingenieros alemanes, que trabajaban en fábricas de automóviles norteamericanas y que, por tanto, contaban con una amplia experiencia. Ellos colaboraron fundamentalmente en el diseño de la fábrica y de las líneas de producción.

La forma del escarabajo de Volkswagen fue perfeccionada en un túnel de viento, efectuándose luego las correcciones pertinentes mediante experimentos prácticos. El sistema de amortiguación fue asombrosamente simple aunque fue necesario invertir mucho trabajo hasta perfeccionar su diseño.

En cuanto al motor se pensó, en diversas alternativas, empezando por un polémico y novedoso motor de dos tiempos y llegando hasta diversas versiones de cuatro tiempos, de dos y cuatro cilindros.

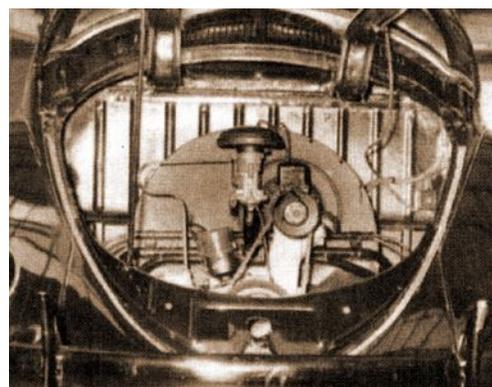
Varios de estos modelos fueron desarrollados hasta estar listos para ser fabricados en serie; entretanto, se usaba un incansable motor de 4 cilindros opuestos, el afamado motor tipo bóxer, para realizar los recorridos de prueba con los prototipos.

El motor montado en la parte trasera de una carrocería diseñada según los conocimientos de aerodinámica de la época, no siempre fue considerada la solución definitiva. Hasta el año de 1939 también se concibió la posibilidad de montar el motor en la parte delantera, ya que en uno y otro caso era posible aplicar el sistema de conectar el motor directamente al eje motriz, desarrollado por otras marcas de la competencia.

Si bien es cierto que el diseño de la carrocería experimentó un sin número de correcciones y modificaciones, el escarabajo mantuvo su carácter y forma básica original, si perder nunca sus líneas inconfundibles, características que los hacen reconocible a primera vista en cualquier parte del mundo.

El escarabajo siempre constituyó una categoría aparte, al margen de toda competencia.

El éxito de Volkswagen fue forjado por personas que, después de los años de sacrificios y tristezas de la guerra, se armaron de valor y optimismo para buscar entre los escombros de la fábrica destruida, piezas útiles para fabricar con ellas automóviles.





El fin de la guerra revive la idea de fabricar un automóvil totalmente diferente por el que valga la pena trabajar. Hasta finales de 1945 pudieron fabricarse 1,785 automóviles. En la fábrica ubicada en las inmediaciones de Wolfsburg surge una comunidad de hombres dispuestos a que del caos se construya una patria nueva.

Ellos no podían ni siquiera intuir el milagro económico que se produciría años después. Sin embargo, ya en el año de 1946 empieza a crearse el cimiento del resurgimiento económico, ya que concluyendo el año se fabricaron un total de 10,000 escarabajos.

En el mes de agosto de 1947 se empiezan a vislumbrar las primeras perspectivas para la exportación. Los hermanos Pon de los Países Bajos son nombrados importadores generales y obtienen una primera dotación de 56 escarabajos. Hasta finales de 1947 pudieron exportarse 1656 escarabajos provenientes de Wolfsburg. En 1948 se extienden las actividades de exportación hacia Dinamarca, Luxemburgo, Suecia, Bélgica y Suiza.

Las experiencias que se van recopilando en los mercados internacionales empiezan a incidir en la fabricación de serie. La organización del servicio de posventa, cada vez mayor al crecer los mercados, hace lo posible por asegurar y simplificar las entregas en los mercados internacionales, procurando asimismo que la gama de las piezas de repuesto sea lo menos numerosa y lo mas uniforme posible. La red de concesionarios es cada vez más densa. Todos estos esfuerzos van teniendo sus frutos, por lo que empieza el éxito de Volkswagen a nivel internacional.

El día 8 de enero de 1949 un escarabajo abandona los Países Bajos a bordo de un barco que cruza el Atlántico en dirección a los EE.UU. Ese escarabajo resulta ser todo un embajador de Alemania y de la fabricación Volkswagen, pisando firme en el nuevo mundo.

El día 1 de julio de 1949, la empresa Karmann de Osnabruck presenta una variante de la carrocería del escarabajo. Se trata de un convertible, un escarabajo descapotable. La cantidad de fabricantes de variantes de carrocerías aumenta especialmente en los EE.UU., el país de las posibilidades ilimitadas.





En 1949 se introducen numerosas mejoras en el automóvil, algunas de ellas visibles y, por lo tanto muy aplaudidas, otras más bien ocultas, aunque significativas.

En ese mismo año pudo festejarse la fabricación del automóvil Volkswagen número 50,000. Los resultados de la producción se deben en buena parte a Heinrich Nordhoff, director de la fábrica Volkswagen desde 1948 hasta 1968, quien siempre tuvo estrechas y hasta amistosas relaciones con los trabajadores de la fábrica.

En Wolfsburg pronto se empiezan a manejar con naturalidad los grandes números. Ya en el año de 1950 se cuentan en total 100,000 escarabajos. En el año siguiente puede alcanzarse la cantidad total de 250,000. El escarabajo de Volkswagen número 500,000 sale de la fábrica en el año de 1953 y para 1955 se pudo festejar, por fin la fabricación del escarabajo de Volkswagen número 1,000,000; se trató de un año sumamente exitoso, en el que pudieron fabricarse 280,000 unidades.

La producción anual alcanzó tales volúmenes que resulto lógico solamente festejar cada vez que se completaba otro millón. En 1962 eran ya 5,000,000 de escarabajos de VW.

La barrera de los millones de unidades se rompe en 1967. En ese año ya existen cinco fábricas de VW en Alemania. Aparte de la fábrica de Wolfsburg, funcionaban las fabricas de Hannover, Kassel, Braunschweig y Emden.

El año de 1972 fue muy especial, ya que el 17 de febrero se pudo fabricar el escarabajo VW número 15,007,034, con lo que se rompió el legendario récord de fabricación del modelo T de Ford, siendo, en consecuencia, el escarabajo el nuevo campeón mundial.

Después de casi 30 años de producción concluye en 1974 su fabricación en Wolfsburg. Nunca antes en la historia del automóvil un producto había sido un sinónimo de su fábrica y de una ciudad. La era del escarabajo en Wolfsburg concluyó con la fabricación de la unidad número 11,916,519.

1978 marca el final definitivo de la fabricación del escarabajo en el continente europeo. El día 19 de enero se produce la última unidad en la fábrica de Emden y es llevada directamente al museo del automóvil de Wolfsburg. No obstante la demanda sigue siendo considerable en el viejo continente, por lo que se recurre a los escarabajos fabricados en México.





En 1981 en México se escribe otra página más en la historia de la marca Volkswagen y de la historia de la industria automotriz mundial, el día 15 de mayo se celebra la producción del Escarabajo número 20,000,000 en Puebla.



El Escarabajo experimenta un renacimiento en México a finales de la década de los ochenta. En 1989 pudieron fabricarse 33,000 unidades, mientras que en 1991 esa cantidad casi se triplicó. Ese aumento se explica fundamentalmente por un nuevo decreto del gobierno mexicano, sobre el auto popular, que implicó una reducción en su precio de un 20 por ciento con lo que el Sedán se convirtió en el automóvil más económico de todo el mercado nacional mexicano.

En el mes de junio de 1992 vuelve a establecerse un récord sin precedente en la historia del automovilismo, ya que en México se fabrica el Escarabajo número 21,000,000.

El 20 de septiembre de 1996, el Presidente de la República Mexicana, Dr. Ernesto Zedillo Ponce de León, y el Canciller Alemán, Dr. Helmut Kohl visitaron la planta de Volkswagen de México en Puebla. En el marco de esta importante visita, se presentó a los mandatarios el Escarabajo número 21, 300,000, el cual fue producido en Puebla.



Millones de personas tuvieron su primer contacto con un automóvil sentados al volante de un Escarabajo. Millones compraron como primer automóvil de sus vidas un Escarabajo, ya sea nuevo o usado.

La fabricación de este modelo finalizará en México, tras 39 años de producción ininterrumpida, el 30 de julio de 2003. Durante casi cuatro décadas en México, Volkswagen ensambló un total de 1, 691,542 Sedanes.

Para celebrar este acontecimiento Volkswagen presentó el 10 de julio de 2003 una edición limitada de 3 mil unidades del Sedán Última Edición.

A escala mundial la cifra de escarabajos producidos alcanzó las 21.529.464 unidades, después de 58 años de que iniciara su producción en serie en Alemania en el año de 1945.





El Sedán y los primeros años de Volkswagen en México

La primera etapa de Volkswagen en México comenzó en el año de 1954 y terminó en 1963. Al principio sólo se importaban automóviles completos. Más tarde se tuvieron que ensamblar los vehículos en México y finalmente, en 1964 comenzó la fase de producción.

En 1954, año de presentación de Volkswagen en México, el país sólo tenía 30 millones de habitantes. Por las carreteras de México circulaban cerca de medio millón de coches, incluyendo camiones de carga y autobuses. Los automóviles eran, en su mayoría, grandes coches lujosos de más de cuatro cilindros, y los costos de consumo de gasolina, de refacciones y servicio eran altos. Los autos compactos no eran muy conocidos y sus ventas muy bajas, especialmente los de procedencia europea. El Sedán era prácticamente desconocido y su fabricación en México parecía no ser muy adecuada. Esto hace mas meritoria la visión futurista de los pioneros.

Se sabía del buen comienzo de ventas en los Estados Unidos y en Brasil, pero aún así la entrada al mercado mexicano podía considerarse como una gran aventura financiera. El bajo precio del Sedán creó una nueva gama de compradores, quienes encontraron un automóvil robusto, económico, de fácil manejo y con gran soporte técnico de servicio.

En marzo de 1954 se llevó a cabo la Primera Exposición de la Industria Alemana en la Ciudad de México. Las negociaciones con el gobierno mexicano para la autorización de las importaciones de los diferentes modelos del Sedán, Panel y Combi, que participarían en la exposición, fueron difíciles. Finalmente el stand de Volkswagen logró exponer estos modelos y convertirse en la atracción de la exposición.

En noviembre de 1954 se realizó la Carrera Panamericana. Esta competencia internacional de 3,211 Km. fue una gran oportunidad para demostrar la calidad y la resistencia del Sedán. Participaron siete carros nuevos de fábrica y llegaron todos como única marca sin excepción, dentro del tiempo límite, a la meta en Cd. Juárez. El príncipe Alfonso Von Hohenlohe, Manuel Hinke Jr. y Jan Wijers tres pioneros de Volkswagen en México, participaron como pilotos en la misma.





Inmediatamente después de la fundación de Volkswagen Mexicana, en enero de 1954, el príncipe Alfonso Von Hohenlohe fundó su primera distribuidora en la Ciudad de México con el nombre de Distribuidora Volkswagen Central. En 1955 se crearon bajo este mismo nombre nuevos puntos de venta y servicio en la capital mexicana, contando con la participación de sus socios Carlos Gómez Muriel, Víctor Manuel de la Lama y Daniel Piñeiro. No fue solamente el desarrollo positivo de las ventas, sino la euforia del Sedán, lo que permitió la creación de mas centros de distribución.

El desarrollo positivo del mercado era una cara de la moneda, de manera que los distribuidores de Volkswagen lograban año con año mayor participación de mercado para el Sedán. El reverso de la moneda era el problema de adquisición de cuotas. No era tan fácil ni obvio que el gobierno mexicano otorgara cuotas de ventas de acuerdo con la creciente demanda. Tenían que llevarse a cabo continuamente difíciles negociaciones de cuotas de venta, dado que los competidores intentaban frenar a Volkswagen. Con la creciente demanda por el Sedán aumentaba también las preocupaciones por parte de la competencia de que el pequeño coche no tomado en serio al principio, pudiera convertirse efectivamente en un éxito comercial.

Como era de esperarse, el 25 de agosto de 1962 se publicó un decreto para la industria automotriz. Según este decreto sólo recibían licencia de producción en México aquellos fabricantes de automóviles que en un lapso de dos años, a partir del 1º de septiembre de 1964, alcanzaran una integración nacional del 60% de los costos directos.

Conscientes de lo que esto significaría, la dirección de Volkswagen fundó el 7 de mayo de 1962 una planta propia de ensamble: PROMEXA o Promotora Mexicana de Automóviles. La empresa se formo con una participación del 33% proporcional entre el grupo Krause-Hinke, Romulo O'farril y Edmundo Stierle.

PROMEXA recibió por parte del gobierno una licencia de montaje para el Sedán. Por fin el Sedán iba a ser fabricado por cuenta propia, después de que había sido ensamblado desde 1955 por la compañía Studebaker Packard de México, y en 1961, por la Compañía Chrysler Automex. También la empresa Automóviles Ingleses (BMC) recibió autorización para ensamblar el Sedán en ese mismo año.





Al año siguiente PROMEXA adquiere la empresa Automóviles Ingleses y obtiene una licencia para el montaje de vehículos.

Así, en 1962 inician las operaciones de PROMEXA en Xalostoc, Estado de México. Dos años más tarde, la Promotora Mexicana de Automóviles, cambiaría su nombre por el de Volkswagen de México, subsidiaria de Volkswagen AG.

En Xalostoc se construyeron más de 50,000 Sedanes hasta 1966, pero ya se preparaba la construcción de una nueva fábrica. El lugar elegido fue Puebla, donde el 23 de octubre de 1967 sale de las líneas de producción el primer Sedán ensamblado en las nuevas instalaciones, inaugurando una etapa definitiva de la historia de Volkswagen de México.

Fue así como la empresa alemana sentó las bases de lo que hoy es una larga tradición en México. A lo largo de estos años, Volkswagen de México tuvo que transformarse para dejar de ser la empresa del auto popular y convertirse en un consorcio internacional que hoy produce vehículos innovadores y exitosos para todo el mundo.

