

VOLKSWAGEN NAVARRA: MOTOR Y POTENCIA DE UNA COMUNIDAD

Javier I. IGAL ABENDAÑO
javier.igal@gmail.com

Volkswagen Navarra, S. A. es una de las 120 fábricas que el Grupo Volkswagen tiene en todo el mundo. Situada en el Polígono Industrial de Landaben, en Pamplona (Navarra), en dichas instalaciones se produce el modelo VW Polo para todo el mundo, de manera ininterrumpida, desde 1984. En 2018 comenzó la producción en serie de un segundo modelo: el VW T-Cross. En septiembre de 2021 comenzó la producción en serie de un tercer modelo: el VW Taigo, lo que supuso un hito histórico en la planta pamplonesa.

Anunciando la fabricación del vehículo nº 9.000.000 (mayo de 2021) desde la apertura de la planta en 1965



INTRODUCCIÓN

Esta fábrica es parte del Grupo Volkswagen, líder europeo en el mercado de la automoción y el segundo fabricante a escala mundial. El Grupo está integrado por diez marcas: **Volkswagen, Seat, Audi, Skoda, Bentley, Cupra, Lamborghini, Porsche, Ducati** y **Volkswagen Vehículos Comerciales**. La sede del

Consortio se encuentra en Alemania, en la ciudad de Wolfsburg, allí empezó la producción en diciembre del año 1945. Tiene 354 modelos diferentes y fabrica al día unos 44.170 coches. En 2021, VW fabricó 221.122 coches. De esa cantidad, 141.379 fueron Volkswagen T-Cross, 70.899 Volkswagen Polo y 8.844 Volkswagen Taigo. Más del 90% de los coches producidos se han exportado, con Alemania, Italia y Francia como los principales países de destino.



Pero antes de que fuera adquirida por la multinacional automovilística alemana, la planta de Landaben llevaba veinte años produciendo automóviles en ella, primero de la empresa Aut-hi y posteriormente de la marca Seat. Repasaremos la historia de todo ello.

Vista de la planta de Volkswagen Navarra en el Polígono Industrial de Landaben en Pamplona.

HISTORIA DE LA FÁBRICA (1965 – 1983)

1965 – 1975: AUTHI

Automóviles de Turismo Hispano-Ingleses (AUTHI) fue una compañía automovilística española que presente entre los años 1963 y 1975 que, bajo licencia de BMC (British Motor Company), se dedicó a la producción de vehículos -entre ellos el Mini- de las marcas británicas Austin y Morris. Authi se constituyó el 12 de noviembre de 1966 bajo la presidencia de Eduardo Ruiz de Huidrobo y Alzuren. La empresa propietaria era Nueva Montaña Quijano (NMQ), histórica sociedad en manos del Banco de Santander y de la familia Quijano que desde 1899 venía produciendo acabados siderúrgicos y manufacturas metálicas y que entre otros clientes era suministrador de Fasa Renault. El capital social inicial de Authi fue de doscientos millones de pesetas divididos en acciones nominativas y su domicilio social se estableció en Landaben (Navarra), que en aquel momento tenía unos beneficios fiscales que hacían de este territorio una sede ideal para Authi.

En enero de 1967 comenzó la comercialización de los primeros vehículos fabricados por Authi, concretamente los Morris y Austin 1100, que incorporaban una avanzada suspensión hidroelástica. En octubre de 1968 salieron al mercado los Mini 1275 C, un modelo que montaba una mecánica similar a la del Morris 1300 y que incorporaba tablero de nogal y asientos de piel, detalles de lujo que no se veían en los modelos fabricados en Gran Bretaña.

Una de las fechas más señaladas de esta planta de Navarra es el 30 de septiembre de 1966, día en el que se termina de producir el primer AUTHI Morris. Hasta el 14 de enero de 1967 no se matricula (NA 47234) este modelo, de 3,73 m de longitud, 1,53 m de ancho y 1,34 m de alto. Este Morris 1100 n°1 equipa un motor transversal de gasolina de cuatro cilindros, 1.098 cc y una potencia de 50 CV. Con él y con su contenido peso de 850 kg logra alcanzar una velocidad máxima de 120 km/h. El precio de venta del



La fábrica de Landaben en la época de Authi



AUTHI Morris 1100 en 1967 es de 125.000 pesetas, 750 euros, franco fábrica, que asciende a 158.277 pesetas, 950 euros, al aplicarle los correspondientes impuestos.

Aunque la denominación de la empresa no cambió, los siguientes modelos de vehículos comenzaron a comercializarse bajo el nombre Leyland-Authi. En 1973 se amplió nuevamente el capital a 2.400 millones de pesetas y la British Leyland Motor Corporation (BLMC) compró prácticamente toda la participación española. Tras la compra de las acciones de Authi por parte de BLMC en enero de 1970 comenzó la fabricación del Mini 850 (su precio era de 80.000 pesetas) y en octubre del mismo año se lanzaron las series 1275 C, 1000 S y 1000 E. Con la introducción del Mini 850 se comenzó a eliminar la sensación de lujo y el excesivo coste que habían lastrado la imagen de Authi, aunque en ningún momento esta marca consiguió disponer de una buena red de posventa, lo que provocó la pérdida de clientes y la imposibilidad de "afirmar" las ventas de Mini en nuestro país. Esta etapa produjo un total de 131.744 vehículos, como el Morris o el Mini.



Primer coche Authi Morris-1100 fabricado en Landaben (1966).

1975 – 1983: SEAT

Con la crisis del petróleo de mediados de los 70, BL-Authi decidió cerrar sus puertas en 1976, no sin antes tener que superar el incendio que se produjo en Landaben en octubre de 1974 y que dejó en el paro a sus 1.700 trabajadores y generó unas pérdidas de 500 millones de pesetas. Finalmente, el INI le encarga a Seat que se haga cargo de la fábrica navarra de Authi en mayo de 1975 por 1.250 millones de pesetas y en febrero de 1976 comienza en Landaben la producción del Seat 124.

El 16 de febrero de 1975 saltaba la noticia de la posible compra de Authi por SEAT. El 14 de mayo de 1975 salía el último coche Authi de la factoría de Landaben, nueve años después de su apertura. El 22 de enero de 1976 salía de la planta el primer Seat 124 fabricado en Pamplona. En 1977 trabajaban en Seat Landaben casi 1.800 trabajadores; eran años de crisis, regulaciones de empleo y manifestaciones laborales que se extendieron a lo largo de los años siguientes. Se amplió la fábrica con una inversión de 15.000 millones de pesetas y se montó en la planta el Seat Lancia, sin desmerecer nada del que se montaba en Italia. En 1980 se comenzó a fabricar el Seat Panda, al que llamaban «coche de la crisis» por su reducido precio y que tuvo un gran éxito. En junio de 1981, la Fiat, italiana, se desvinculaba de SEAT.

Para Seat, AUTHI era un problema más que debía gestionar en plena crisis del mercado automovilístico nacional. Tras una inversión en las instalaciones de 8.000 millones de pesetas, asignó a Pamplona la fabricación del 124, un modelo lanzado en 1966 ya obsoleto, mientras que se quedó para su fábrica de Zona Franca con el más moderno 131. Tras otra importante



El SEAT 600, como icono del progreso de una sociedad en los años 60.

inversión y modernización de 15.000 millones de pesetas, que supuso la expansión de las instalaciones al otro lado de la vía férrea, Landaben pasó en 1980 a ensamblar el Panda, un utilitario de bajo coste que fue un inesperado y sorprendente éxito de ventas.

En septiembre de 1982 se firmaba un acuerdo entre el INI y Volkswagen por la que se fabricarían 90.000 unidades del Polo-Derby en Landaben. Comenzaba así la irrupción de la multinacional alemana en la comunidad foral. El 29 de abril de 1983 salía el último Seat Panda de Landaben. Hubo ayudas forales e inversiones por más de 10.000 millones de pesetas para la nueva factoría. En junio de 1984 salían los primeros Polos de la planta. A finales de 1985 se alcanzaron las 100.000 unidades producidas. En 1986, la multinacional alemana se hacía con el 75% de las acciones de SEAT que sería el 100% en 1990. Esta etapa se cerró con una producción total de 284.225 vehículos.



La fábrica de Landaben en la época Seat. El modelo de la imagen es el SEAT 124.

Volkswagen Navarra: motor y potencia de una comunidad



Interior de la planta de Landaben.

en el taller de Montaje se completa el vehículo, añadiendo a la carrocería ya pintada los componentes exteriores e interiores elegidos por el cliente. El taller se estructura en tramos paralelos y en la instalación conocida como Fahrwerk o "boda" se unen el conjunto motopropulsor y la carrocería. La fase final es la revisión final; en este taller se verifica el correcto funcionamiento de los elementos eléctricos y mecánicos, así como la calidad de las superficies, la estanqueidad y el confort en la conducción.

1984 - 2023 — VW NAVARRA:

El año 1984 se comenzó a fabricar en Landaben el Volkswagen Polo A02, dando inicio a una etapa que perdura en la actualidad y que, con la sexta generación del modelo recientemente presentada, ha superado ya los 7,5 millones de coches. En mayo de 2021 la empresa presentó la unidad 9 millones montada en la fábrica de Landaben desde sus inicios.

El proceso productivo comienza en el taller de Prensas de Volkswagen Navarra comenzó a trabajar en el año 1994 con la fabricación del Polo A03. En esta nave se inicia el proceso de producción de nuestros coches, con la estampación de las piezas de las carrocerías. La materia prima son los desarrollos de chapas con recubrimiento de zinc suministrados por proveedores externos. En segundo lugar está el taller de Chapistería, formado por tres naves, una de ellas, inaugurada en 2017. En el taller se unen las piezas procedentes de Prensas y de otros proveedores externos para formar las carrocerías del Polo y del T-Cross. La actividad en este taller se caracteriza por su alto grado de automatización: más de 700 robots realizan aproximadamente el 95% del trabajo. Tras ello se llega a la fase de pintura. La carrocería terminada en el taller de Chapistería llega a la nave de Pintura a través de un túnel que une ambos talleres. Pintura aplica el "Proceso 2010", que se diferencia del proceso convencional por no tener imprimación. Además, las pinturas son en base al agua (en vez de disolvente), lo que constituye una mejora para el medioambiente.

La cuarta fase se desarrolla en el taller de Motores de Volkswagen Navarra comienza su fabricación en serie en el año 1991 con el montaje de motores para el Polo A02. En 1994 se incorporan los medios necesarios para montar todo el conjunto motopropulsor y el almacén secuenciador, y desde 1998 se monta también el guarnecido de las puertas. A partir de ahí estamos



Para demostrar la envergadura de la planta VW de Landaben traemos a estas páginas los datos del año 2021. Los ingresos totales ascendieron a 2.923,8 millones de euros, el 95% procedente de la venta de coches y el 5% de la venta de pieza estampadas, componentes y recambios. Las inversiones alcanzaron en 2021 los 72,4 millones de euros. Volkswagen Navarra logró un beneficio después de impuestos de 60,3 millones de euros en 2021. Los ingresos totales ascendieron a 2.923,8 millones de euros, el 95% procedente de la venta de coches y el 5% restante de la venta de piezas estampadas, componentes y recambios. Las inversiones alcanzaron en 2021 los 72,4 millones de euros. De esta cifra, 40 millones se invirtieron en trabajos relacionados con el lanzamiento del Taigo, en septiembre de 2021; las labores directamente relacionadas con el rediseño del Polo, cuyo inicio productivo se produjo en junio del mismo año, supusieron una inversión de 9,5 millones. Por último, el resto de actuaciones realizadas en la fábrica sumaron una inversión de 22,9 millones de euros.

Volkswagen Navarra cerró el año 2021 con una producción total de 221.122 vehículos: 141.379 Volkswagen T-Cross, 70.899 Volkswagen Polo (de los que 28.609 fueron del Polo rediseñado) y 8.844 Volkswagen Taigo. El 91% de la producción se destinó a la exportación a 41 países, siendo Alemania el primero de los destinos con un 18%; a continuación, se situaron Francia (16%) e Italia (14%). En cuanto a las motorizaciones, el 98% de los coches fabricados fueron de versiones de gasolina, mientras que las de CNG (gas natural comprimido) sumaron el 2% restante. Destaca el incremento en el equipamiento del cambio automático DSG, que alcanzó un 56% del total, frente al 48% de 2020, así como el aumento de las versiones deportivas R-Line, que suponen ya el 16% del total. La fábrica de Landaben cerró el año 2021 con una plantilla de 4.625 trabajadores en activo.

COMPROMISO SOCIAL DE VW

Volkswagen Navarra profundiza con diversas iniciativas en su compromiso social, medioambiental y económico. Desde esta fábrica se trabaja para mejorar, en la medida de sus posibilidades, la realidad que la rodea, contribuyendo con este apoyo a construir una sociedad más justa, más equilibrada y más sostenible. VW entiende que una empresa líder debe ser también un referente en responsabilidad social corporativa y en compromiso con sus trabajadores (el eje de su actividad) y con el entorno en el que se asienta. Por ello, desarrolla numerosos proyectos para ofrecer servicios y beneficios económicos a los empleados e iniciativas que ponen los ojos en los demás, que promueven el cuidado del medio ambiente, la formación de los más jóvenes o el apoyo a personas con necesidades.

Esta parte representa, por lo tanto, el corazón de dicha empresa, el espacio en el que puedes adentrarte en nuestros compromisos y conocer las actividades que, además de enriquecer nuestro trabajo diario, nos permiten aportar nuestro granito de arena para intentar mejorar algunos aspectos de nuestra comunidad.

Sostenibilidad. Para Volkswagen Navarra VW tiene el convencimiento de que los coches eficientes proceden de una producción eficiente. Por eso, esta fábrica tiene en marcha la estrategia Think Blue. Factory., que pretende reducir un 45% para 2025, y por cada coche fabricado, el consumo de energía y agua, la generación de residuos no recuperables y las emisiones de disolventes y CO₂. Esta estrategia se enmarca dentro del programa Think Blue de la marca Volkswagen.

Por otro lado, y dentro de la estrategia NEW AUTO, el Grupo Volkswagen tiene el ambicioso objetivo de llegar a ser en el futuro un líder global en el suministro de movilidad sostenible. Para conocer su estrategia, así como la firme apuesta que está reali-

zando el Grupo para llevar la sostenibilidad a todos los campos de actuación, se puede acceder al Informe de Sostenibilidad 2021, que ha sido publicado exclusivamente online.

Presencia en diversas entidades. Volkswagen Navarra, como empresa comprometida con su entorno, está presente en el día a día de otras entidades. Actualmente, nuestra fábrica forma parte de Anfac, de la Asociación Española de la Calidad, de AIN, de la Asociación Navarra del Metal, de la Cámara de Comercio Alemana, de la Fundación Universidad Sociedad UPNA, de la Fundación Empresa Universidad de Navarra, de AEDIPE y del Clúster de Automoción de Navarra. Volkswagen Navarra, a través de su política de responsabilidad social, cree que debe involucrarse con las necesidades de la sociedad navarra.

Volkswagen Navarra Solidaria materializa este compromiso. Constituye una marca bajo la que se pretende cobijar las acciones encaminadas a prestar apoyo a diversos colectivos sociales de la Comunidad Foral de Navarra necesitados de ayuda. Algunos ejemplos de dicha actividad son la iniciativa denominada «Tu Proyecto Solidario», con la que los trabajadores presentan y eligen cada año los proyectos sociales que apoyamos económicamente desde la fábrica y las donaciones de coches y de material informático y de producción a centros de Formación Profesional.

El Parque Polo educa y enseña a los más pequeños buenas pautas en seguridad vial. Dirigido a escolares navarros de 5 a 14 años, desde 1999 enseña a los pequeños que las vías de comunicación son un lugar público y que su buen uso es responsabilidad de todos e implica el respeto por los demás. Forma a los más pequeños en educación vial. Las instalaciones están acondicionadas para reproducir de un modo casi real todas las situaciones referentes al tráfico.

Vista actual del interior de la fábrica de Landaben.



Volkswagen Navarra: motor y potencia de una comunidad

A través de los diferentes programas se intenta conseguir que cada participante aprenda a comportarse correctamente como usuario de la vía pública, bien como peatón o como viajero, tanto del transporte público como privado, o como conductor de karts a pedales o de bicicletas. Se trata de que adquieran los conocimientos referentes a educación vial con la práctica de una forma amena y divertida. Los programas se desarrollan principalmente dentro del Parque Polo, aunque también fuera de él, y se enmarcan en dos grandes grupos: programas educativos y lúdico- educativos.

La Cátedra de Empresa (hasta el año 2010 denominada Cátedra de Calidad) nace de la colaboración entre la Universidad de Navarra y Volkswagen Navarra. Esta iniciativa surgió con la idea de extender y difundir la filosofía de la calidad, impulsada con el objetivo de mejorar la competitividad de empresas y organizaciones. Actualmente, la Cátedra de Empresa Volkswagen Navarra – Universidad de Navarra viene trabajando en temas como los sistemas de producción, la mejora de producto, la logística, la seguridad o el cuidado del medio ambiente. En este sentido, la Cátedra supone un espacio de crecimiento para los alumnos, ya que reciben una visión práctica del sector empresarial y una formación profesional enmarcada en las necesidades actuales de la industria. El comité de la Cátedra de Empresa está compuesto por diez miembros, seis de Volkswagen Navarra y cuatro de la Universidad de Navarra.

MUSEO VW NAVARRA

La historia de la fábrica se inició en 1965 y desde entonces ha tenido tres etapas claramente diferenciadas: AUTHI (1965-1975), SEAT (1975-1983) y Volkswagen (desde 1984). Se guarda en este museo algunos de los principales modelos que hemos producido en nuestros más de cincuenta años de vida. Mostramos aquí algunos de los más importantes.

Vista de la zona dedicada al museo dentro de Landaben. Imagen procedente del Diario de Sevilla (www.diariodesevilla.es)

Etapas AUTHI (1965-1975)



En estas fotografías figuran los diferentes modelos fabricados en la planta de Landaben desde el año 1965

Etapas SEAT (1976-1983)





VEHÍCULOS DE ALTA COMPETICIÓN

En 2013, en su primera temporada, Volkswagen ganaba el título de constructores en el mundial de rallies al mismo tiempo que su equipo estrella, Sébastien Ogier y Julien Ingrassia, hacían otro tanto con el de pilotos. De las trece pruebas, en nueve subieron a lo más alto del podio y en otras dos se conformaron con el segundo. La segunda pareja del equipo, los finlandeses Jari-Matti Latvala y Miikka Anttila, acabaron el mundial en tercera posición, ganando en una de las pruebas, y subiendo al podio un total de siete ocasiones. En resumen, el equipo Volkswagen Motorsport, tocó el cielo en 10 de las 13 pruebas.

La pareja campeona, Ogier-Ingrassia, se acercaron por Pamplona a finales de año, el 28 de octubre, para visitar la fábrica de Landaben donde se construía en exclusiva el Polo R WRC. A falta de una prueba la recepción en la planta fue excepcional. Quien esto escribe, que trabajó hace dos décadas para la escudería SEAT Sport allá en Abdera (Barcelona), recuerda bien el ambiente vivido. Aquella experiencia primera en el Grupo Volkswagen con el Ibiza Kit Car del finés Harri Rovanperä, en la categoría 2L tuvo unos años gloriosos. Pero en la "primera división", el WRC, el Córdoba no tuvo la misma presencia. En esta nueva aventura sin problema se puede afirmar que reventaron las previsiones.

Al año siguiente, en 2014, repitieron e, incluso, como equipo, mejoraron los números. En la clasificación final las dos parejas acabaron primero y segundo, respectivamente, ganando uno y otro todas las pruebas, salvo la de Alemania en que ambos se retiraron. La hazaña sirvió para demostrar el contundente dominio de la categoría. Pero, al igual que en la edición anterior, la escudería había presentado un tercer coche pilotado por el noruego An-

Tres instantáneas del Rallye de Alemania de 2014.
Arriba, el vehículo de la pareja fina.
Debajo, Ogier e Ingrassia saludando
Fotos de Stefan Brending (CC-BY-SA-3.0)



Los campeones visitando la planta de Landaben.
Foto de Pamplona Actual (www.pamplonaactual.com)

Volkswagen Navarra: motor y potencia de una comunidad



El Volkswagen Polo R WRC durante su presentación.
Fotos de Ralf Roletschek (CC-BY-SA-3.0)

reas Mikkelsen que tuvo dos copilotos durante todo el campeonato. En la clasificación final ¿adivinen quién fue el tercero? Efectivamente, Mikkelsen. Un pleno total en esta edición.

En 2015, Ogier logró ganar de nuevo 8 de las 13 pruebas, siendo segundo en otras dos, mientras que Latvala, ganó 3 e hizo cuatro segundos puestos y Mikkelsen, que ganó una e hizo segundo en otra, hizo además siete terceros puestos.. Así que, efectivamente, Volkswagen Motorsport volvió a ganar el mundial en la categoría de constructores.

Por último, en 2016, Ogier volvió a quedar como campeón mundial y Mikkelsen repitió en tercer lugar. En esta edición Latvala sólo pudo ser sexto y, con todo, sin la holgura de las ediciones anteriores, la escudería repitió el primer puesto del Campeonato Mundial FIA de Constructores.

REQUISITOS DEL WRC

Las condiciones de inscripción obligaron a construir un **modelo de serie** que superara los cuatro metros de longitud, sin poder variar la altura del cigüeñal fabricando 2.500 unidades en la factoría navarra.

El 16 de enero de 2013, en el afamado y arraigado Rally de Montecarlo, se estrenaba glorioso el Polo WRC (de *World Rally Car*) ocupando el segundo cajón del podio final. Cuando a finales de año se pusieron a la venta el modelo Polo R WRC, muchos usuarios se encontraron con el modelo más potente "de calle" de la historia del modelo. Su precio, obviamente, era algo superior al modelo Polo GTI, cerca de los 35.000€ pero, sin olvidar que los "extras" venían de serie. 

Buena parte de la información de este artículo procede de la página web de la empresa: <https://vw-navarra.es/>



Anunciando la fabricación de modelo Polo nº 8.000.000 (abril de 2019) en la planta desde 1984.