

Porsche *y la competición*

En realidad la construcción de coches de competición para Ferdinand Porsche fue anterior a la propia creación de la firma de Stuttgart, ya que en 1939 le encargaron tres coches que denominó Tipo 64, para una carrera de 800 millas que se iba a celebrar entre las ciudades de Berlín y Roma, si bien ésta fue anulada y por tanto los primeros Porsche de competición no recibieron su bautismo en carrera.

A partir de ese momento han surgido un montón de proyectos Porsche, tanto en el mundo de los rallies, como de los circuitos y carreras de clásicos. Para hacer su revisión nos vamos a olvidar de la cronología, y vamos a repararlos por el peso específico que asignamos a cada uno de ellos.

Empezamos por el modelo 917, que ha cumplido ya sus primeros 40 años, ya que se presentó en el salón de Ginebra de 1969, con el motor de doce cilindros opuestos y 520 CV.

Ya en el año de su presentación ganó su primera carrera a los mandos de Joe Siffert, si bien sus victorias más conocidas fueron en las 24 horas de Le Mans en los años 1970

y 1971, en los que además ganó el campeonato de Europa de sport prototipos con una amplia superioridad sobre sus competidores.

Su salto a América fue para participar en la Can-Am para la que se aplicó al motor un turbocompresor que incrementó la potencia a 1.000 cv en la primera temporada y 1.200 cv en la segunda, barriendo en ambas y obteniendo sendos títulos. En cualquier caso debemos destacar que el modelo no era el de carrocería cubierta que se utilizó en Le Mans, sino que era el spider.

En cuanto a nuestro país, recordar que el piloto máximo exponente en competición del Porsche 917 fue Alex Soler Roig que protagonizó bonitos duelos contra José M^a Juncadella a los mandos del Ferrari 512 de la escudería Tergal, y a Juan Fernández con el 917 spider.

Cambiando de ámbito, nos vamos a posicionar ahora en el modelo 911, y dentro de todas las especialidades en las que interviene, empezaremos con los rallies, en los que destacamos un modelo 911T utilizado bajo el patrocinio de Rothmans con el que Björn Waldegård participó entre otros, en el rally de Montecarlo de 1969 y



Alejandro Lazcano Arranz

Subdirector General de
Planificación y Coordinación
Informáticas
Ministerio de Trabajo
e Inmigración



1970 obteniendo el primer puesto. Pero no sólo fue competitivo en este entorno, sino que en el 74 también participó en el rally Safari en Kenia quedando en segunda posición. Esta experiencia africana se completó con un 959 en el Paris Dakar del 86 quedando también en primera posición.

En España destacar a especialistas como Estanislao Reverter que participó en doce ocasiones a los mandos de este vehículo en el Montecarlo y que fue el creador del Alpinche, o mezcla de Alpine Renault y mecánica Porsche con el que corrió los años sucesivos en el campeonato de España.

En el entorno de los circuitos, el 911 es habitual participante en las 24 horas de Le Mans, en las que quedó segundo con un Carrera RSR Turbo en 1974, y es su habitual animador en las categorías inferiores a las de sport y prototipos. Además existe una Challenge Porsche que suele acompañar a las mismas sedes en las que se corren las carreras de Fórmula 1, para la que este año se cuenta con el modelo 997 GT3 de 420 CV y seis velocidades.

Vamos por último a mencionar brevemente el mundo de las competiciones de clásicos, en las que el 911 sigue siendo uno de los modelos más utilizados.

La participación en los rallies de regularidad para clásicos se circunscribe a vehículos anteriores al 31 de diciembre de 1983 y hay una división especial denominada trofeo Alfonso XIII para los coches producidos antes de 1945. Con independencia de los rallies de regularidad, el pasado mes de mayo se celebró el primer rally de España de clásicos, siendo los dos primeros clasificados un Porsche 911 SC y un Porsche 911 RSR.

Para terminar este artículo y recordando al fallecido escritor Francisco Umbral, vamos a hablar de nuestro coche, en este caso uno de ellos, que es un Porsche 911 SC Targa.



De siempre me ha atraído el modelo 911 de Porsche, y en concreto la carrocería tipo Targa, con su arco posterior y su posibilidad de sentir el aire si lo descapotamos, quitando el techo entre el arco y el cristal delantero, que podemos plegar e introducir dentro del maletero anterior.

El motivo de elegir el modelo SC es decir Súper Carrera, es muy fácil, ya que pensamos que es uno de los motores más resistentes puesto que con sus tres litros (3.000 cc) y su disposición boxer de refrigeración por aire, es un motor que puede hacer fácilmente 300.000 millas, pero esto no implica que tenga un comportamiento lento, sino que tiene un tirón y una subida de vueltas cada vez que se cambia de marcha, realmente espectaculares.

Sólo hay un factor que no he comentado, y es que me gustaba color plata. Pues bien cuando se tienen las cosas tan claras, sólo hay que buscarlas y así un buen día, encontré un coche que respondía a todas estas características en Denver, Colorado. Era propiedad de un señor mayor, que se lo había comprado a la viuda de un amigo suyo y que no quería venderlo fuera de EEUU ni de broma, ya que pensaba que no se lo iban a pagar y que tenía que encargarse de enviarlo.

Mi negociación no fue fácil, ya que en cuanto a la parte económica, le envié una señal a través del Banco de Santander, que es conocido gracias a la esponsorización de la Fórmula 1, y esto le tranquilizó, y en lo referente al envío, contraté una empresa que se encargaba de realizar la baja en EEUU y el transporte a España. Tras esto, una noche a las cinco de la mañana, lo cual sorprendió a mi familia, conseguí llegar a un acuerdo, y obtener el coche, que está en un estado fantástico y anda de fábula.

Podría ser el principio de la participación en los rallies de regularidad...