

Fuera de África

16/03/2020 Después de regresar del East African Safari Classic Rally, Porsche Newsroom visita "Tuthill Porsche", donde se encuentran las joyas Porsche de rallye con refrigeración por aire.

En una fría mañana de invierno, la soñolienta aldea de Wardington en Oxfordshire se despierta con el estruendo de un enorme camión de contenedores pasando entre altos setos. Desde la estrecha calle principal, el camión gira cuidadosamente hacia un empinado camino de acceso. Unos minutos más tarde llega otro. Luego otro y otro. El penúltimo camión en hacer este difícil giro a la izquierda lleva un maltrecho contenedor plateado con el inconfundible contorno de un 911 pintado en el lateral, bajo el cual se leen las palabras "Tuthill Porsche".

El nombre Tuthill es bien conocido por los amantes de las competiciones de clásicos con Porsche, especialmente por los aficionados a los rallyes. A finales de los 70, Tuthill trabajó como equipo privado con el 356 y el 911, antes de que Prodrive contratara a este pequeño pero muy experto grupo de profesionales para preparar las carrocerías de los 911 SC RS de Porsche. Con el tiempo la compañía creció y, hoy, en Tuthill hay especialistas en los 911 refrigerados por aire a los que les gusta abrir caminos.

Y por eso estamos hoy aquí. En estos seis contenedores, que se están descargando gradualmente en el suelo todavía helado, se encuentran las secuelas del último East African Safari Classic Rally, un evento incomparable en el deporte del motor moderno, y que Tuthill Porsche acaba de ganar por cuarta vez.

Estos contenedores de 12 metros han estado en tránsito desde antes de Navidad, y a medida que las puertas se abren, comienza a quedar claro el alcance de esta hazaña. Están apilados los repuestos, llantas y neumáticos, que se mezclan con la suciedad acumulada tras nueve días de rallye a través de los implacables caminos africanos. Y aparte están los coches, cubiertos de polvo rojo keniano, barro, moscas y cinta adhesiva.

El Safari formó parte del Campeonato del Mundo de Rallyes durante 30 años. Hoy en día, es un evento independiente con miles de kilómetros de zonas silvestres por Kenia y Tanzania, al que acuden solo equipos privados con automóviles fabricados antes de 1986. Las grandes distancias recorridas, en condiciones extremas de calor y humedad, junto con la enorme lejanía, lo convierten en un desafío único tanto para los pilotos como para los equipos. Una pesadilla física y logística, de la que Richard Tuthill, sin embargo, no puede ni quiere alejarse.

Nos encontramos con Richard junto al primer contenedor, inspeccionando un precioso cargamento que no ha visto la luz del día en casi dos meses. En el Classic de 2019, Tuthill tuvo una increíble participación con diez coches, ocho de los cuales están aquí hoy.

Los coches que Tuthill lleva a Kenia son los 911 de la serie G, así que tienen medio siglo de antigüedad.

Equipan la caja de cambios tipo 915 y un b6xer atmosf6rico de seis cilindros y 3.0 litros. Son aut6nticos cl6sicos, coches que al resto nos encantaría tener para salidas de fin de semana. Adem6s, 10 coches implican 30 t6cnicos, tres por coche, junto con un personal de apoyo de gesti6n, m6dicos, ingenieros y fisios. Entre 40 y 50 personas en total, todos en ruta durante 10 d6as seguidos, incluyendo un solo d6a de descanso en la mitad. La organizaci6n de esta cantidad de personas es impresionante, pero la log6stica de 10 coches cl6sicos de competici6n en un rallye off-road en otro continente es realmente asombrosa.

"Yo lo veo como 10 equipos individuales, coordinados y administrados centralmente", dice Richard. "Tenemos un contenedor por coche con todo: gatos, borriquetas, bidones, cajas de cambio; lo que sea excepto llantas y neum6ticos. Probablemente, unos 100.000 euros de repuestos por coche." Y despu6s est6 la llamada nave nodriza, el contenedor con el logo de la marca que vimos antes. "Cada tarde va all6 gente del equipo para coger repuestos, como tres juegos de pastillas de freno y un amortiguador delantero derecho. El amortiguador da6ado lo repara un mec6nico por la noche, como otras piezas, por si acaso hiciera falta".

Sin embargo, a veces ni siquiera este sistema puede mantener el ritmo de lo que se necesita. "Este a6o hemos tenido mucha demanda de brazos de suspensi6n. El cuarto d6a, hab6amos usado el 60% de nuestra provisi6n de bieletas del lado delantero derecho porque todos se golpeaban con lo mismo. As6 que llamas a casa y preparas a la gente para volar con las piezas que sean. Un a6o nos quedamos sin cajas de cambio y el d6a de descanso tuvimos que reconstruir las que hab6amos desechado. Tienes que estar pendiente".

Esta calma es caracter6stica de Richard quien, como director de Tuthill Porsche, infunde una energ6a tranquila que resulta inapreciable sobre el terreno en el Classic. ¿Suficiente para reconstruir cajas de cambio 915 en medio de una zona silvestre?

"Es nuestro trabajo", contesta sencillamente Richard Tuthill. "En 2017, Stig Blomqvist tuvo un problema de motor. Ese a6o, cambiamos el motor y la caja de cambios en 13 minutos". Pero hizo falta que Richard Tuthill condujera de noche durante seis horas para recoger el motor de recambio. Richard Tuthill lleg6 a las tres o cuatro de la ma6ana, cuando el motor y caja de cambios estaban en el suelo. "Stig empuj6 el coche fuera del parque cerrado, a un campo, y 15 o 20 de nosotros nos pusimos a trabajar sobre 6l. El coche que iba en segundo lugar sali6 del parque cerrado mientras Stig, que lideraba el rallye, todav6a estaba en ese campo sin motor y sin caja de cambios. Y el tramo de enlace hasta la primera especial era de unos 12 km. As6 que los coches dos, tres y cuatro pasaron por delante pensando "esto se ha acabado para 6l". Pero, mientras se alineaban para el comienzo del tramo cronometrado, Stig pas6 por delante de ellos para ocupar su lugar en la primera posici6n de salida. Eso es lo que nos gusta".

Despu6s de m6s de 30 a6os en el frente, no hay mucho sobre los viejos 911 que pueda desconcertar a Richard y su equipo. Y como 6l explica, es el coche perfecto para esas condiciones: "El motor est6 en el lugar correcto, as6 tienes tracci6n. Con 3.0 litros tambi6n tienes par motor suficiente. Lleva suspensi6n independiente en las cuatro ruedas y una s6lida carrocer6a monocasco. Y fue construido brillantemente en 1973. Tenemos cinco motores que se est6n haciendo hoy en d6a, todos con cig6e6ales, c6rteres y

culatas originales. Incluso en nuestros proyectos de desarrollo, nunca pasamos por alto lo que hizo Porsche en aquellos coches. Hacerlo sería un gran error porque quienes lo desarrollaron tenían razón en todo".

Si observamos el estado de algunos de los coches que se han presentado en la fría mañana británica, coches que han terminado el rallye, está claro que tanto el diseño original como la experiencia actual están jugando su papel. "Hay una idea equivocada de que los vehículos vuelven destrozados de África", continúa Richard. "Vuelven destrozados si chocas con cosas. No daré nombres, pero algunos de nuestros pilotos golpean todo lo que se puede golpear allí. Pero si conduces correctamente puedes ganar el rallye y tu coche queda como nuevo".

Y es cierto, la mayoría de estos coches ni siquiera tiene un motor reconstruido antes de esta aventura. Una prueba más de la preparación de Tuthill y del diseño original de Porsche. No obstante, es asombroso el trabajo que se hace para que lleguen a la meta, y que alguno lo haga en primer lugar, especialmente si se considera que todo el mantenimiento en Kenia se hace por las tardes, en la oscuridad total.

Coches de rallye de Tuthill Porsche

"Estamos preparados para ello", dice Richard. "Tenemos luces y todo el mundo tiene linternas, pero a veces no sé cómo lo hacen los miembros del equipo. El aspecto humano es lo más importante. Pasan de tres a seis semanas ahí fuera, y al final del rallye no podría estar más impresionado. O agradecido. Son personas extraordinarias y tenemos un excelente ambiente de equipo".

Se detiene un momento mientras inspeccionamos los coches, heridos pero no vencidos, y los ingenieros empiezan a llevarlos hacia los talleres. "Pero es bueno que el rallye sea cada dos años, porque si hoy les pregunto si quieren volver a Kenia, sería difícil de responder. Necesitas al menos de seis meses a un año antes de que pienses que es una buena idea volver".

Información

Fotos: Lee Brimble, McKlein Photography.

Link Collection

Link to this article

https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2020/es-porsche-tuthill-rallye-cars-east-african-safari-classic-rally-20237.html