La hora de la victoria

10/06/2019 El primer Porsche ganador en las 24 Horas de Le Mans fue el 356/ 2-063. Cameron Healey está seguro de haber redescubierto un muy especial 356 SL. Una historia de rojo brillante y plata refrescante.

Todos le hacen a Cameron Healey las mismas preguntas. ¿Su auto es real? ¿Cuál es la extraña historia detrás de la conversión en un Spyder? El esbelto gigante les responde con una voz tranquila y gentil. Está familiarizado con ello, conoce esta duda. El mismo las tuvo cuando compró un pequeño 356 rojo hecho de aluminio y sin techo en 2009 del cual se enamoró. Había pertenecido a Chuck Forge desde 1957. Y los conocedores sabían que era de los primeros 356. Sin embargo, qué tan antiguo y qué historia ocultaba sólo se hizo evidente cuando Chuck, junto con Rod Emory, especialista de Porsche, lo adquirió para restaurarlo en North Hollywood (Los Ángeles, Estados Unidos). Debemos retroceder un largo camino para comprender lo que encontraron bajo esa pintura de color rojo oscuro luminiscente.

Invierno de 1949, Gmünd (Carinthia, Austria). Toda una empresa está regresando a Stuttgart (Alemania). La búsqueda de Ferry Porsche de un auto que no pudo encontrar en ningún lugar resultó ser el Roadster 356 'No. 1'. Este fue seguido por 52 coupés Gmünd y convertibles de aluminio. Porsche decide mudarse a Stuttgart para comenzar la producción en serie. Allí los vehículos debían estar hechos

de acero. Pero todavía existían los primeros vehículos Gmünd de aluminio, que aunque más ligeros, eran más difíciles de fabricar. Las últimas carrocerías sin terminar fueron dejadas atrás, las cuales más tarde fueron terminadas por trabajadores asalariados de Tatra en 1950 y luego entregadas a Zuffenhausen. Estas carrocerías incluían la del 356 / 2-063.

El Salón del Automóvil de París en octubre de 1950 le dio una nueva vida al coupé de aluminio. Rápidamente ganó importancia porque Auguste Veuillet y Charles Faroux, uno de ellos empresario (Sonauto) y piloto de carreras, el otro cofundador y director de las 24 Horas de Le Mans de 1923 a 1956, le dieron a Ferdinand Porsche una buena excusa para entrar en la edición de 1951 ¡Esto fue un gran logro para una compañía aún muy joven!

Los preparativos no tuvieron un comienzo auspicioso. Tres accidentes durante las pruebas de manejo, las carreras de entrenamiento y las inspecciones de pista dejaron apenas un auto: el 063. A mando de él Auguste Veuillet y Edmond Mouche iniciaron la competencia el 23 de junio de 1951. La carrera fue eclipsada por fuertes lluvias y accidentes graves. Pero el auto de 46 caballos de potencia con el número 46 funcionó como un reloj, estableciendo su mejor tiempo de vuelta de 5:44.7 minutos en el giro número 158, que corresponde a un promedio de casi 141 km/h. Cuando pasaron la bandera a cuadros Veuillet / Mouche lograron la victoria en su categoría y finalizaron en el puesto 20 de la general.

¿Y después de eso? Dos meses después, el 063 participó en la carrera de Lieja-Roma-Lieja. Las luces de giro se movieron más hacia el exterior para abrirle espacio a bocinas supertónicas y luces auxiliares más potentes. El número para marcar el auto en esta carrera fue 16. Clasificación general: 10. Poco más de un mes después, el 063 estableció tres récords internacionales en pruebas de manejo en Montlhéry (Francia). Pero esto no despertó ningún sentimentalismo en Porsche. El 063 se convirtió en uno de los tres 356 SL que fueron exportados a Estados Unidos por pedido de Max Hoffman, después de haber sido reparados, repintados y restaurados de forma integral. Un auto está ahora en México (054), uno en la Collier Collection (055) y el otro ahora le pertenece a Cameron Healey. “Al principio no podía creerlo, pero toda la evidencia sugería que es el 063”. Cameron se inclina hacia atrás. El sofá de cuero reconoce el movimiento con un ligero chirrido. Rod Emory asiente. Las marcas rayadas en los paneles, los rastros de las señales de giro que fueron movidas, un poco de daño en la cubierta de una rueda, que también puede ser vista en las fotos históricas de Le Mans: todo apuntaba al hecho de que el pequeño Spyder rojo era mucho más de lo que aparentaba. Hofman había vendido inicialmente el auto a Jack Rutherford, pero él lo devolvió.

El siguiente propietario fue Johnny von Neumann, quien lo condujo en carreras y quiso ahorrarle algo de peso en 1952. Pidió al preparador Emil Diedt que retirara el techo. El auto fue traspasado a diferentes personas: Bill Wittington, Rick Gale, Ernie Spitzer, Dick Cotrell, y finalmente Chuck Forge en 1957. Al igual que todos los dueños anteriores, él también compitió con el auto. En ese momento el 063 aún tenía luces traseras circulares. Forge lo mandó restaurar en 1981.

Fue una restauración al estilo de la época. Nadie preguntó dónde o por qué, simplemente le dio al auto una revisión visualmente elegante. Por otro lado, no hay nada de que quejarse porque todo el trabajo fue bien realizado. Forge le había instalado una pequeña barra antivuelco para participar en carreras

históricas. El auto estaba así cuando Cameron lo vio por primera vez. Se mantuvo en contacto con Forge a lo largo de los años. Cuando este último murió en 2009, Cameron pudo adquirir el 063.

Fue entonces cuando Rod Emory notó varias inconsistencias. Cameron se zambulló en el archivo de Porsche en Zuffenhausen, donde documentos importantes pronto salieron a la luz. Cuando quedó claro que probable este era el ganador de su categoría en las 24 Horas de Le Mans, Rod midió los otros dos 356 SL con un láser, creó moldes de madera y forjó un nuevo techo con herramientas de la década de 1940. Intentó adelantar una restauración auténtica. Y funcionó. El 063 pudo disfrutar de una nueva vida.

Cameron sale a la Autopista No. 2 que se extiende delante de él. El pequeño Porsche plateado sigue sus giros y vueltas como si fuera una alegoría de la vida del auto. Primero lo seguimos con nuestros ojos, luego con nuestros oídos, luego con nuestro corazón. Espero verte de nuevo. ¡Cuídate!

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2019/historia/es-porsche-gmuend-sl-coupe-cameron-healey-rod-emory-21719.html