De tal palo, tal astilla: la familia Lieb

20/07/2021 En realidad, eso de tener gasolina en las venas o 'ADN Porsche' no existe, pero algunas personas están tan estrechamente vinculadas a una marca que lo parece. Por ejemplo, la familia Lieb: el padre, Hans-Peter, es el jefe de taller de Alois Ruf; el hijo, Marc, ganó las 24 Horas de Le Mans con Porsche.

Weissach se menciona por primera vez en un registro oficial en el año 1100 y de nuevo en 1254, pero el municipio no se hizo famoso hasta el siglo XX, cuando Porsche construyó allí una pista de pruebas. En la actualidad, ese lugar sirve de centro de desarrollo, diseño y pruebas para atos de producción y de competición, y alberga a 4000 empleados.

Pfaffenhausen, en la Baja Algovia, es aún más antigua. La ciudad se remonta al siglo VIII. Un lugar tranquilo y silencioso, con mucha agricultura y algo de manufactura, es también el lugar de Porsche. O, para ser más precisos, el lugar de RUF, porque fue aquí donde Alois Ruf padre abrió una gasolinera y un taller en 1939. A mediados de la década de 1950 fue añadido un concesionario de BMW, justo en el momento en que la marca alternaba entre el Isetta y autos grandes de ocho cilindros. El hijo de Ruf, también llamado Alois, se enamoró de la marca Porsche de joven y, desde 1981, produce versiones modificadas bajo su propio nombre, vendiéndolas en todo el mundo. Sin embargo, muchos menos empleados trabajan para él en la fabricación, el mantenimiento y la restauración de los vehículos Porsche. Los caminos rurales y la autopista cercana le sirven de pista de pruebas, al igual que los circuitos de carreras de todo el mundo.

Hans-Peter Lieb trabaja es el jefe de taller de Alois Ruf en la región de Algovia. "Yo también soy un porschista de toda la vida", dijo. "Empecé siendo aprendiz en Porsche. Primero trabajé en la Planta 1 y luego en el departamento de pruebas en carretera, antes de ir a la escuela técnica para obtener el título de maestro mecánico. Pero Porsche se vio obligada a congelar las contrataciones, por lo que acepté una oferta de Uwe Gemballa y trabajé en los vehículos de este preparador de alta gama durante dos años. Muchos de sus vehículos estaban basados en modelos de Porsche y Alois Ruf suministraba los motores modificados".

En 1988, este contacto dio lugar a una oferta de Ruf, que buscaba un responsable de taller con experiencia. Por ello, la familia se trasladó a Pfaffenhausen con su hijo de ocho años, Marc. Aquí, el niño se sintió cada vez más fascinado por los autos: "Conduje mi primer vehículo en el patio del taller y aquí me senté por primera vez al volante de un Porsche, después de muchos viajes en el asiento del copiloto", dijo Lieb hijo.

La familia siempre tuvo un gran interés por el automovilismo. Lieb padre también soñaba con ser piloto de carreras, "pero nunca hubo dinero para ello. Y quién sabe si habría sido realmente rápido", dijo. Por tanto, fue una feliz coincidencia que su hijo se interesara por la competición. "Siempre fue muy rápido y tuvimos bastante éxito en el karting", recordó el orgulloso padre. En 1994, con 14 años, Marc quedó segundo en el Campeonato ADAC Júnior de Karting, y "entonces nos planteamos si queríamos correr y

dónde, porque el dinero seguía siendo escaso". Tomamos la decisión de correr en la Fórmula 1800 de Renault en 1996. Tras quedar segundo en el campeonato en 1997, dio el salto a la Renault Fórmula 2000 en 1998.

"En 1999 habíamos renunciado realmente al automovilismo: habíamos gastado el dinero previsto de nuestras pensiones y seguros de vida. Nos hubiera gustado participar en la Fórmula 3, pero ya no teníamos fondos. El semáforo estaba en rojo", dijo Hans-Peter, añadiendo que los estudios tenían que ser lo primero. Para entonces, la familia se había trasladado a Leonberg, donde Thomas Behringer, Director de la empresa Techart, fundada en 1987, le contrató como jefe de taller, con la promesa de que podría ocuparse de la carrera de su hijo. Es decir, conducir hasta el circuito desde el jueves por la tarde y ocuparse del auto de competición. Y Behringer se encargó de los patrocinadores.

En ese 1999, la habilidad de Marc en la pista se hizo notar y Porsche invitó al joven de 19 años a participar en el proceso de selección de pilotos Júnior. Se fijó en él Burkhard Bechtel, quien había trabajado como locutor de pista y comentarista de televisión en la Porsche Carrera Cup desde 1992. "Había visto lo rápido que era Marc Lieb en la Fórmula Renault, incluso con material inferior", dijo Bechtel, que convenció a Porsche para que aceptara al joven piloto. Marc pasó a conducir en la Porsche Carrera Cup durante tres años, se convirtió en campeón en 2002 y luego recibió un contrato como piloto oficial de Porsche.

Fue entonces cuando Porsche comenzó a desarrollar un nuevo auto de carreras: el RS Spyder. Construido entre 2005 y 2008, lograría numerosas victorias y títulos. Porsche ofreció al joven Lieb la posibilidad de participar en el desarrollo del vehículo. "Era una oferta que, probablemente, todo el mundo habría aceptado", dice su padre pero, para su sorpresa, Marc rechazó la invitación y se apuntó a estudiar ingeniería de automoción en la Universidad de Ciencias Aplicadas de Esslingen, con el apoyo de Porsche. Se graduó con éxito como ingeniero con una tesis sobre el diferencial autoblocante. El hecho de que durante estos años siguiera corriendo al más alto nivel, logrando muchas victorias y títulos, hace que su carrera sea aún más impresionante. ¿Estudiar y correr al mismo tiempo? ¿Ambas cosas con éxito? "Todavía hoy me pregunto cómo lo consiguió Marc", dijo sonriendo su padre.

Sin más obligaciones de estudio, Lieb júnior participó en el desarrollo del 911 GT3 R Hybrid y del 918 Spyder, con el que completó una vuelta al Nürburgring Nordschleife en un tiempo de 6:57 minutos, en 2013. Merece la pena ver esa vuelta en YouTube. Sin embargo, el punto culminante de su carrera sería la victoria en Le Mans en 2016 con el Porsche 919 Hybrid, tras once intentos. Fue aquí donde Marc Lieb puso fin a su carrera. "Tengo una familia y un trabajo fantástico en Porsche como Jefe de Ventas de Motorsport para el Norte de Europa, y de vez en cuando se me permite conducir los autos de carreras nuevos e históricos de la compañía", dijo. ¿Y su padre? "Me encargo de los maravillosos coches de Alois Ruf y estoy muy contento porque Marc ha encontrado un muy buen camino en su vida".

Información

Texto: Jürgen Lewandowski

Fotos: Markus Bolsinger

Artículo publicado en la edición número 19 de la revista Porsche Klassik Magazine.

Derechos de autor: Las imágenes aquí publicadas tienen derechos de autor de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. No está permitido reproducir total o parcialmente sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

Consumption data

911 Carrera 4S (Predecessor model)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2021/deportes-estilo-de-vida/PLA-es-porsche-familia-lieb-klassik-magazine-19-2021-25195.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/07071655-d8b5-4034-ae43-d723177af2a3.zip

External Links
https://www.porscheklassik.com/

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart