

Viaje en el tiempo

31/07/2017 Un camino generalmente conecta dos lugares. Pero algunas veces también puede conectar dos vidas como las de los legendarios pilotos Edgar y Jürgen Barth.

Con 173 curvas y 12 kilómetros de recorrido que ascienden 780 metros, la Clásica ADAC Schauinsland sigue siendo la carrera más larga y sinuosa de Alemania. Los próximos viernes y sábado 4 y 5 de agosto será disputada una edición más de esta prueba en la que Edgar y Jürgen Barth dejaron su huella con Porsche. El padre ganó la carrera en 1957 en un Porsche 718 RSK. En el nuevo 718 Boxster S, su hijo sigue sus huellas.

“Los entrenamientos solían tener lugar de noche”, recuerda Jürgen Barth. “Así podíamos practicar la línea ideal sin demasiado peligro, pues el haz luminoso de los faros indicaba a tiempo que se acercaba un auto en dirección contraria”. Barth, que entonces tenía nueve años y ahora ya ha cumplido 69, se acuerda muy bien, pues su padre Edgar le dejaba ir en el asiento del copiloto cuando buscaba el trazado ideal en las 173 curvas que conforman el circuito montañoso de 12 kilómetros situado al sureste de Friburgo. “Evidentemente, para un niño aquello eran momentos inolvidables”, dice Barth, que creció en el ambiente del automovilismo de competición y más tarde llegaría a ser uno de los grandes pilotos de todos los tiempos.

Jürgen Barth está sentado a una mesa del hotel 'Die Halde', situado en la cima de la montaña de Schauinsland. Tiene delante un volumen encuadernado en piel marrón. Con unos 10 kilos de peso, este álbum cabe justo en el maletero del Porsche 718 Boxster S con el que Barth ha ascendido a la cima por el antiguo circuito de montaña. Ya en el siglo XIV había aquí una posada. Desde hace 60 años a menudo se alojan en el 'Halde' conductores de Porsche. En los años cincuenta y sesenta, los ingenieros de pruebas y los pilotos de Zuffenhausen eran clientes habituales. "Yo también venía a menudo con mi padre", dice Jürgen Barth. "Los pilotos entrenaban subiendo el Schauinsland, y de bajada a Todtnau probaban los frenos". Un terreno ideal para poner a prueba el material. La pendiente que baja al valle del río Wiese, en la que se encuentran algunas pistas de esquí, lleva el muy apropiado nombre de Notschrei: grito de socorro.

El baúl de los recuerdos

Barth abre la pesada tapa del libro como si se tratara de un baúl. Este álbum de fotos contiene recuerdos, historias y, en definitiva, toda la vida profesional de su padre. Cuando Edgar Barth empezó su carrera en 1934, lo hizo como piloto de motos. Al terminar la Segunda Guerra Mundial, se convirtió en uno de los pioneros del automovilismo de competición en la República Democrática Alemana (RDA). En 1957 se posicionó en la parrilla de salida de Nürburgring al volante de un Porsche, motivo por el cual las autoridades de la RDA le prohibieron el ejercicio de su profesión de por vida, por lo que continuó su carrera en la República Federal y con Porsche. Un hombre atractivo y delgado con el pelo liso peinado hacia atrás, aunque en las fotos suele aparecer cubierto con un casco de carreras.

En algunas de las fotos en blanco y negro se ve a un niño con visera. "Ese soy yo", dice Jürgen Barth al tiempo que señala de ellas. Pasa las hojas, se detiene, sonríe y señala con el dedo las estaciones más importantes en la vida profesional de su padre: ganador de la carrera Autobahnspinne de Dresde en 1953, ganador de la Targa Florio en 1959 y, cuatro veces vencedor de la carrera Schauinsland. Además, también ganó tres veces el Campeonato de Europa de Montaña en los años 1959, 1963 y 1964. Su bólido de entonces era un Porsche 718, primero con motor bóxer de cuatro cilindros y, más tarde, con motor bóxer de ocho cilindros.

"Algunos sonidos del motor del nuevo 718 Boxster S recuerdan al antiguo auto de carreras", comenta Jürgen Barth. "El rugido sordo y grave al acelerar, por ejemplo". Hace unas horas, cuando recorrió el circuito de Schauinsland volvió a sonar ese rugido en la boscosa montaña. Para Jürgen Barth, la potencia que desarrolla el nuevo bóxer de cuatro cilindros es "formidable", el chasis "equilibrado" y los frenos "magníficos".

"Sabes que a tus espaldas tienes el empuje de un turbo, pero parece más bien un motor de aspiración". Para él, este circuito clásico de montaña cuya cima está 1.284 metros sobre el nivel del mar es la carretera ideal para conocer al auto en su faceta más deportiva. "El 718 Boxster S es maravillosamente compacto y ligero. Me recuerda al antiguo 911".

El hijo del rey de la montaña

Jürgen Barth también conoce el Porsche 911 a la perfección. En 1969 se estrenó en la Clásica de Schauinsland con un 911 T. Se trataba de un antiguo auto de rally que Barth había adquirido con los 2.000 marcos alemanes de inscripción que había recibido. El organizador quería a toda costa que él y Hans-Joachim Stuck participaran en la carrera. Los dos jóvenes pilotos fueron anunciados como los "hijos de los antiguos reyes de la montaña Barth y Stuck". Stuck, que iba al volante de un BMW Alpina 2002 ti, tuvo que abandonar por culpa de una mancha de aceite, pero Barth pudo lucir su talento automovilístico y ya en su debut obtuvo el sexto puesto en su categoría. "Las carreras de montaña me encantaban", comenta. "Había que conocer perfectamente cada curva porque en el rally no había copiloto y solo se tenía una oportunidad, al contrario de lo que sucedía en las carreras en circuito cerrado, en las que la constancia y la estrategia son mucho más importantes".

"Me imagino que llevaba en la sangre lo de conducir rápido. Más tarde lo aprendí de verdad en las repetidas ocasiones en que conduje vehículos de asistencia, por ejemplo para Björn Waldegård en el Rally Safari de Kenia", relata Barth. Como además conocía al detalle la técnica del automóvil, estuvo en condición de conducir no solo más rápido que nadie sino también haciendo gala de una gran prudencia. Esta facultad le permitió convertirse en uno de los pilotos de largo recorrido más hábiles de su época. Barth sabe hoy que "el arte de pilotar autos de carreras no consiste en conducir al ciento por ciento una sola vez en toda la carrera y conseguir la vuelta más rápida, sino, de ser posible, en hacerlo al 90 por ciento durante toda la carrera. Si lo consigues, eres realmente rápido".

Mecánico de coches de carreras

Antes de convertirse en piloto de carreras, Jürgen Barth aprendió una profesión convencional. Así lo quiso su padre, fallecido en 1965. Primero se formó como mecánico de automóviles en Porsche, y posteriormente amplió sus estudios con una segunda formación, también en Porsche, esta vez como comercial industrial. Esta dualidad ha marcado toda su vida profesional: además de piloto de carreras, Barth siempre ha sido mecánico, relaciones públicas y un magnífico organizador, como tuvo ocasión de demostrar durante muchos años en el Departamento de Carreras de Porsche.

El 12 de junio de 1977, Jürgen Barth atravesaba la línea de meta de Le Mans en un Porsche 936 humeante. Junto con Jacky Ickx y Hurley Haywood acababa de hacerse con la victoria general en esta mítica carrera de 24 horas sacando fuerzas de flaqueza, pues en las dos vueltas finales el motor del Porsche trabajó con solo cinco cilindros en lugar de seis. Como conductor que sabe cuidar al máximo todas las piezas del auto, Barth fue el encargado de cristalizar la enorme ventaja del equipo dentro del reglamento previsto. Tan solo unos días después de lograr su mayor éxito automovilístico ya estaba de nuevo de camino a Australia con una caja de herramientas en el equipaje. Su misión consistía esta vez en prestar asistencia técnica al piloto de carreras polaco Sobiesław Zasada, que con su Porsche 911

tenía unas perspectivas muy prometedoras en el rally Londres–Sydney, aunque al final quedó en decimotercera posición.

Circuito norte de Nordschleife

Conversando a la mesa con Jürgen Barth sobre los viejos tiempos y el nuevo 718 Boxster S, la mirada recae inevitablemente en el anillo de oro que luce en el dedo anular de la mano derecha. La forma del anillo resulta familiar: "Es un anillo de Nürburgring", revela Barth. ¡Claro!, la impresionante sortija representa Nordschleife, el circuito en el que en 1980 Barth ganó la carrera de 1.000 kilómetros en un Porsche 908 junto con Rolf Stommelen. A todos los ganadores de la gran carrera del Eifel se les entregó el anillo de Nürburgring. Esta tradición comenzó en 1927 con Rudolf Caracciola y terminó en 1980 con Stommelen y Barth, quien con esta victoria tuvo la sensación de haber cerrado un círculo, como si la carrera automovilística de su padre y la suya propia se complementasen y se fundiesen en una sola. "Él nunca ganó en Le Mans ni en Nürburgring, y yo nunca gané en la Targa Florio ni en Schauinsland".

Jürgen Barth está otra vez sentado al volante del 718 Boxster S con el techo abierto. El descapotable color naranja lava se dirige hacia el valle y pasa ahora por la amplia curva del punto conocido como Holzschlägermatte. Antiguamente miles de espectadores animaban aquí a los pilotos desde la tribuna de madera y los prados. Hoy la vista se extiende hacia el norte, hasta el Valle del Rin y Alsacia.

Un paseo junto al Schauinsland

Y allí es a donde el viaje nos lleva ahora. "El 718 Boxster S no es sólo un auto de ataque, sino que también es ideal para pasear", afirma Barth. Después de repasar los recuerdos de los veloces días pasados en el Schauinsland y tantas otras pistas nos hemos propuesto recorrer relajadamente las agradables calles al otro lado del Rin, en Francia, cuyo estilo de vida tanto atrae a Jürgen Barth. Lo que todavía no saben muchos, pero ya se puede contar, es que Barth está reuniendo material para publicar un libro de cocina para pilotos de carreras. Esto, naturalmente, invita a realizar un viaje de investigación a Alsacia. Barth pisa el acelerador y el 718 Boxster S sale disparado con un sonoro bramido. Así es como suena cuando un piloto de carreras sale a dar un paseo tranquilo.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2017/historia/es-porsche-christophorus-edgar-juergen-barth-schauinsland-hill-climb-16715.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/08996f42-c546-4c2e-ac1c-3aa3ec095152.zip

External Links

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