

Nürburgring: Aquí nacen las leyendas

26/10/2017 Muchos capítulos de la historial del automovilismo deportivo han sido escritos en el legendario Circuito Norte de Nürburgring. Porsche hace parte de esa historia. Christophorus revive 10 momentos históricos de Porsche en el 'Infierno Verde'.

Idolatrado y maldecido. Nürburgring es un circuito que no deja indiferente a nadie. Inaugurado el 18 de junio de 1927, hace poco cumplió 90 años. En el legendario Circuito Norte, o Nordschleife, han nacido inolvidables leyendas del automovilismo mundial, entre ellas el reciente récord establecido por el 911 GT2 RS al darle una vuelta en seis minutos, 47 segundo y 30 centésimas. Recordamos acá 10 momentos memorables protagonizados por Porsche en la pista a la que el legendario Jackie Stewart llamó 'El Infierno Verde'.

La hazaña de Ferdinand Porsche

Treinta días después de la inauguración del Nürburgring se disputó el Gran Premio de Alemania en

presencia de 85.000 espectadores. Tras cinco horas y 500 kilómetros, Mercedes obtiene una victoria triple con Otto Merz, de 38 años, hijo de un mecánico de Esslingen (Alemania). Fue también el gran triunfo de Ferdinand Porsche, creador del motor empleado por el Mercedes Benz modelo S, la fuerza bruta de la era de los compresores: motor de 6,8 litros que entregaba 180 caballos de potencia. Gracias a Ferdinand Porsche el automovilismo alcanzó una nueva dimensión. Ese año el Nürburgring sentó nuevas bases. Rudolf Caracciola siente un profundo respeto por los 28 kilómetros que tenía en esa época el circuito: “Nunca habíamos experimentado algo similar. Tremendamente difícil. Si entrabas a 105 km/h en un tramo que requería 95 y el vehículo sobreviraba, por muy ligeramente que fuera, era casi seguro que a los 10 minutos estaría llegando la ambulancia para llevarse al piloto”.

Fantástico vehículo de 16 cilindros

A la curva del Karussell le acababan de instalar un peralte con 33 por ciento de inclinación. El Gran Premio de Alemania estaba marcado por los Juegos Olímpicos, que pronto se celebrarían en Berlín. Deportistas olímpicos y 30.000 turistas llegaron a la región del Eifel con caravanas y 23 trenes especiales –desde el equipo de hockey indio hasta los jinetes rumanos–. Ante 220.000 espectadores, Mercedes y Auto Union disputaron una carrera que al final fue ganada por Auto Union. Bernd Rosemeyer venció a su colega de equipo Hans Stuck. También supuso otro gran éxito para Ferdinand Porsche. Él fue quien desarrollo este automóvil, el tercero (de ahí la denominación C) de la marca en participar en un Gran Premio. El motor de 16 cilindros entregaba 520 caballos de potencia, con lo cual el auto alcanzaba una velocidad de hasta 320 km/h. El fantástico vehículo batió más de 30 récords del mundo de automovilismo en el trascurso de su historia.

Victorias para la historia

El Campeonato Mundial de Deportivos de 1956 se convirtió en un desfile con los mejores pilotos de todos los tiempos. Juan Manuel Fangio y Sir Stirling Moss tampoco quisieron perderse la cuarta carrera de la temporada, los 1.000 kilómetros en el Nordschleife. Más de 70.000 espectadores acudieron para seguir la carrera y admirar los numerosos modelos Porsche: 22 equipos privados participaron con seis Porsche 550 A Spyder, así como 16 Porsche 356 y 356 Carrera. Además, también participó el equipo oficial de fábrica, que corrió con dos Porsche 550 Spyder pilotados por Wolfgang Graf Berghe von Trips y Umberto Maglioli, así como por Richard von Frankenberg y Hans Herrmann. Trips y Maglioli obtuvieron el cuarto puesto en la clasificación general, y con ello la primera victoria de clase para Porsche en la categoría de hasta 1,5 litros. El otro 550 llegó segundo a la meta. La victoria general la obtuvieron los pilotos de Maserati Taruffi/Schell/Behra/Moss.

1.000 kilómetros para la eternidad

Mientras que la Fórmula 1 atravesaba tiempos difíciles en Alemania seis años después de la muerte de Graf Berghe von Trips y 12 años después de la retirada de Mercedes de la competición, comenzó una

fase de grandes carreras de deportivos encabezadas por Porsche. La carrera de 1.000 kilómetros fue transmitida en directo por televisión y entregó al mundo un acontecimiento histórico: por primera vez un deportivo de Zuffenhausen ganaba la clasificación general. Pero el Nürburgring fue también escenario de un drama. La última parte de la carrera fue manchada por la mala suerte: Lucien Bianchi y Gerhard Mitter, claramente en ventaja, se vieron obligados a abandonar en la vuelta final debido a una avería en el dinamo. No obstante, Porsche obtuvo los primeros cuatro lugares. En lo más alto del podio: Udo Schütz y Joe Buzzetta. Dos temporadas más tarde se pondría de manifiesto lo rápido que un drama se podía convertir en tragedia en estos años del automovilismo: Bianchi falleció en marzo de 1969 en Le Mans, Mitter sufrió la misma suerte en agosto en el Nürburgring.

Porsche ganó el Campeonato Mundial

En las carreras de 1.000 kilómetros se producen a menudo momentos fascinantes. Un espectacular ejemplo de ello era ver al Porsche 'volador' 908/02 de Richard Attwood en 1969. Un año más tarde, mientras México estaba inaugurando el Mundial de Fútbol, Alemania era proclamada vencedora del Campeonato Mundial de Deportivos. ¿O es Austria? Mejor diremos que es Porsche. Frente a 100.000 espectadores, Kurt Ahrens y Vic Elford se impusieron en la carrera de 1.000 kilómetros con el Porsche 908/03, por delante de sus compañeros de equipo Hans Herrmann y Richard Attwood. Ambos deportivos provenían de la fábrica de Porsche en Salzburgo (Austria). Por tratarse de automóviles oficiales, sellaron anticipadamente la victoria de Porsche en el Campeonato Mundial de Constructores. Attwood y Herrmann ganarían dos semanas más tarde las 24 Horas de Le Mans.

La vuelta más rápida

47.376.000 minutos es más o menos lo que duran 90 años. Si se concentraran las nueve décimas partes de un siglo, que es el tiempo de vida del Nürburgring, en una única vuelta, esta duraría 6 minutos, 11 segundos y 13 centésimas. Exactamente lo que tardó Stefan Bellof el 28 de mayo de 1983 en su entrenamiento para la última carrera de 1.000 kilómetros en el antiguo Nürburgring. El tramo fue acortado debido a las obras de construcción del nuevo circuito; esto hizo que los pilotos salieran desde el alto de Döttinger Höhe. En lugar de los 22,832 kilómetros anteriores, esta vez una vuelta tenía 20,832 kilómetros. Ni antes ni después de esa fecha ningún piloto ha podido recorrer este trayecto a una velocidad media superior a los 200 kilómetros por hora. Nadie ha vuelto a atreverse a conducir en un bólido con unos límites tan ajustados, demasiado ajustados incluso para 'El Niño Prodigio'. Al día siguiente del record, por el sector de Pflanzgarten, entró aire por debajo de la carrocería de su Porsche 956 de 650 caballos, el cual voló, dio un giro y chocó con la parte trasera en el borde de la pista. Bellof salió ileso, pero la victoria se la llevaron sus contrincantes de la marca Porsche: Jochen Mass y Jacky Ickx.

Un resultado muy justo

Las 24 Horas de Nürburgring de 1993 pasaron a la historia por dos razones: por un lado, porque fue la última vez que los autos del Campeonato Alemán de Turismos (DTM) fueron los encargados del programa previo en el Nordschleife y, por otro, porque nunca antes había sido tan reñida la batalla por la victoria. Los ganadores, Franz Konrad, Frank Katthöfer, Örnulf Wirdheim y Antonio de Azevedo, a bordo de un 911 Carrera RSR 3.8 del equipo Konrad Motorsport, apenas tuvieron una ventaja de 53,2 segundos en la línea de llegada. Cuando fueron celebrados 30 años del 911, Porsche obtuvo los primeros cuatro lugares de la general. Habría que esperar hasta 2015 para conseguir un resultado aún más justo en las posiciones de cabeza.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2017/historia/es-porsche-christophorus-nuerburgring-16720.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/10faa7b7-b9a9-4f19-8e79-d2430311acef.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/es.html

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