Un 911 S de Jochen Rindt

28/01/2022 El hombre que hace más de 50 años se sentó al volante del ejemplar color amarillo Bahamas no era precisamente un desconocido. Este Porsche 911 S perteneció a Jochen Rindt y pasó por muchas vicisitudes hasta llegar al garaje de Viena donde ahora reside en perfecto estado.

Hay quien sostiene que, en algunos garajes, los coches conversan entre sí. No ocurre a menudo ni, desde luego, en un tono elevado. Según cuenta un libro infantil de Heinz Swoboda, los automóviles susurran bajo las fundas. Las reglas del garaje son, al parecer, como las de la vida: cuando llega alguien nuevo, se producen murmullos y en un primer momento nadie quiere explicar cómo ha llegado a formar parte del grupo.

El garaje de Swoboda es sencillo, pero multinacional. Espacioso por dentro, sobre todo hacia el sur, hacia los viñedos y sus cuidados caminos transitables en coche. Formado como mecánico de automóviles, sabe muy bien cómo tratar a sus protegidos y mantener la esencia de la mecánica. Si puede, busca coches con carácter, ya que es aún más apasionante devolverles su identidad cuando llegan abollados. Una identidad que no pocas veces está intrínsecamente ligada a las carreras.

La primera estrella pop de la Fórmula 1

Este es el caso del muy usado Porsche 911 que tenemos ante nosotros. Conducido por la leyenda de la Fórmula 1 Jochen Rindt, posteriormente estuvo al borde del desguace por incontables kilómetros de rallyes. Después de 50 años, no quedaba más que lo básico de un 911: nobles orígenes y recuerdos gloriosos. Jochen Rindt es uno de los grandes nombres de la historia del automovilismo. Para quienes no lo conozcan, la forma más rápida de encontrarlo es tecleando "primera estrella pop de la Fórmula 1" o "campeón del mundo póstumo".

Ser una estrella pop del automovilismo implicaba, fundamentalmente, despertar pasiones y llegar a las masas. A mediados de los sesenta, tanto en Alemania como en Austria había anhelo de carisma. Rindt era un personaje singular: en su forma de moverse, de hablar y más atractivo cuanto más se salía de la norma. La Fórmula 1 de finales de los sesenta estaba dominada por nombres como Jackie Stewart, Graham Hill o Jim Clark. Sus respectivas personalidades trajeron un soplo de aire fresco a los Grandes Premios. El epíteto "póstumo" hace referencia directa a Monza, su accidente y la fatalidad. En 1970, Rindt dominaba claramente el campeonato del mundo, tanto que nadie pudo alcanzar sus puntos tras su muerte. El título lo recibió al final de la temporada, a título póstumo.

Un 911 S como coche de empresa para Jochen Rindt

Rindt alcanzó la cima en 1967. Además de la Fórmula 1, también corría carreras de resistencia con los Porsche 906, 907 y 910; desde Daytona hasta Le Mans. El importador de Porsche en Salzburgo matriculó un coche de servicio para Rindt en mayo de 1967: un 911 S con 160 CV, el primer modelo producido en serie en Zuffenhausen con llantas Fuchs. Como extras, contaba con un sistema de calefacción auxiliar Webasto y el tono amarillo Bahamas, que los diseñadores de color de Porsche acababan de descubrir inspirados por la luz de una mañana caribeña. Un 911 en amarillo Bahamas era algo fuera de lo normal y no podía encajar mejor en el barrio vienés de Hietzing, donde vivía Rindt. Sabemos por fotografías que Rindt usaba guantes de color beis, un dato del que quizá los historiadores puedan extraer una pista sobre el tacto de los primeros volantes de plástico duro.

En 1967, Rindt compitió en 39 carreras y ganó 13. Se puede calcular que fueron contadas las incursiones del 911 en el tráfico local europeo. Ha trascendido un viaje nocturno de Viena a Normandía, ya que los entrenamientos de la Fórmula 2 daban comienzo por la mañana. De nuevo, en la línea de salida se encontraban varias leyendas del automovilismo, a las que pronto se sumaría la nueva estrella pop, el joven Rindt. Jim Clark, Jackie Stewart, Jack Brabham, Bruce McLaren... Y fue Rindt quien ganó esa carrera.

Cuando en la temporada de 1968 quedó claro que Rindt se iría a Lotus, terminó la relación con Porsche, y el vínculo con el 911 matrícula S 8.491 también llegó a su fin. A pesar de que no se puede decir que Rindt fuera precisamente sospechoso de tratar con delicadeza sus coches, lo único que consta en acta de su 911 es una abolladura en el paragolpes delantero. El importador austriaco creyó que el coche

debía competir: lo volvió a matricular y lo mantuvo preparado para su uso en rallyes.

Éxito siguiendo el rastro

El hecho de que el 911 acabara al sur de Viena, en el garaje de Swoboda, se debe a una búsqueda de pistas casi forense. Su rastro se había perdido varias veces, pero justo en el momento decisivo apareció Swoboda en escena. Y lo hizo restaurar en las condiciones que estaba cuando lo conducía Rindt, desde el frágil volante hasta el amarillo Bahamas. Las llantas Fuchs son de una época posterior y la tapicería de cuadros blancos y negros "Pepita" en las secciones centrales de los asientos, ya no era posible recuperarla.

Así, el coche es hoy prácticamente como al principio, pero con una vida renovada. Tal vez él, el nuevo en el garaje, se lo cuente a los demás. O tal vez se limite a recordar los guantes de cuero y la habilidad de aquel conductor manejando el volante liso.

Información

Artículo publicado en el número 400 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Texto: Herbert Völker
Fotos: Theodor Barth

Copyright: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. No se debe 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.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2022/es-porsche-911-s-clasico-jochen-rindt-garage-viena-coleccion-heinz-swoboda-christophorus-400-27218.html

External Links
https://christophorus.porsche.com/en