Aprender a derrapar sobre hielo con un 911

Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.

10/12/2019 Conducir en un lago helado a bordo de un Porsche 964 Carrera 2. ¡Qué sueño tan increíblemente refrescante!

En la Laponia sueca, todo conductor debe tener en cuenta los puntos. Pero no los del carnet, sino los llamados "puntos del alce", que se otorgan como penalización por deslizar más de la cuenta y salirse de la pista. La *multa* es de un punto si tus compañeros de equipo logran sacar el automóvil de la nieve o de tres si hay que hacer uso del gancho de remolque. En realidad, se trata de divertirse, no es una competición. Simplemente, pon tu insignia de puntos en la chaqueta y sonríe. Y no olvides que salirse de la trazada arruina la pista.

El hombre más importante de este mágico lugar se hace llamar 'Icemaker' (máquina de hielo"). La temporada comienza para él el 1 de diciembre. ¿Por qué exactamente este día? Johan Sellbom se encoge de hombros. "Porque siempre ha sido así", dice. Nacido en Suecia hace 31 años bajo el signo zodiacal de Acuario, posee un tercio del lago, que se encuentra 859 kilómetros al norte de Estocolmo. La flota de vehículos de Johan es impresionante. Hay varias motos de nieve, tractores y hasta un Porsche 964 que, al lado de estos últimos, parece un coche de juguete. "La preparación del lago siempre comienza con la medición del espesor del hielo; después, se determina el diseño de la pista", dice. Luego hay que quitar la nieve que queda encima del circuito y definir el camino de enlace que cruza el lago. Guiado por los datos del GPS, Johan da forma a las curvas, que pretenden ser, muchas de ellas, réplicas de algunas secciones de los más famosos circuitos de carreras, como Spa-Francorchamps en Bélgica. Sin duda, el protagonista de esta historia domina cada metro de hielo en su territorio. "Podría trabajar como instructor aquí si tuviera tiempo", dice Johan con una sonrisa, mientras despeja la nieve de algunas curvas antes de regresar a casa. Esta previsto que nieve durante la noche, por lo que es probable que tenga que hacer varias rondas más para eliminar los nuevos copos que vayan cayendo. A la mañana siguiente, todo está perfectamente preparado.

Los amantes del automóvil reconocen fácilmente por su voz al segundo hombre más importante allí presente: Patrick Simon. Nacido en Wiesbaden, es el narrador del VLN Endurance Championship en Nürburgring, además de comentarista de competiciones como el ADAC GT Masters o la Fórmula E. Presentador, piloto e instructor de carreras, Simon dio sus primeros pasos en el mundo del karting en 1988, a los que siguieron carreras en la Porsche Carrera Cup, el German Touring Car Challenge, pruebas en el Nürburgring Nordschleife, victorias en el Campeonato de Fórmula Ford de Alemania y Europa y grandes resultados en las Le Mans Series europeas y las 24 Horas de Nürburgring. En la temporada invernal, este padre de tres hijos se siente atraído por la Laponia sueca, a la que dedica al menos cuatro

semanas de su tiempo. "Nunca me canso de conducir coches antiguos", dice. "Derrapar con un Porsche en un lago helado es, simplemente, genial".

Mide 1,93 metros de altura y parece imperturbable. Sin embargo, ese carácter aparentemente calmado da paso a una alegría incontenible cuando habla sobre el programa de entrenamiento de invierno que él mismo ha ideado. “Ice & Iron es un sueño hecho realidad. ¿En qué otro lugar tienes la oportunidad de conducir al límite y sobre nieve modelos así? ", dice Patrick, mientras se sube a su Porsche 964 Carrera 2 de 1991. Este va a ser el tercer año que se desarrolle el curso. La preparación empieza cada vez antes: esta temporada el equipo lleva trabajando desde verano y hay nuevos coches en camino. "En mi programa, los participantes aprenden a *cruzar* el vehículo de forma controlada en superficies muy deslizantes", asegura. "El entrenamiento en diferentes secciones se orienta al aprendizaje, mediante ejercicios de frenada, esquiva y cambios de peso. El curso se estructura en varios niveles, a través de los cuales los alumnos exploran los límites del vehículo y los suyos propios, paso a paso y en grupos pequeños", explica el hombre de 44 años, conduciendo mientras sostiene la radio en su mano izquierda. Los participantes le siguen a la pista y observan cómo se hace una vuelta perfecta al trazado. Si alguien como él te dice que todo lo malo se puede olvidar fácilmente al volante de un Porsche 964, deberías creerle.

Todos los alumnos están absolutamente motivados. Solo quieren pensar en el ángulo de dirección perfecto, la cantidad correcta de aceleración, el momento adecuado para iniciar el derrapaje o el punto preciso para empezar la frenada. El objetivo es llegar a alcanzar la sensación de control absoluto. Parece sencillo. El primer giro a la izquierda va bien. Inicias la maniobra con soltura y estás seguro de que, en este mismo momento, nadie puede hacer bailar al coche mejor que tú. La transferencia de masas para enlazar con la siguiente curva también sale a las mil maravillas. Lo lograste, ahora algunos toques en el acelerador, más, más, más, sin descentrarte. Patrick te motiva mostrando su pulgar en alto. Pero entonces llega el exceso de confianza y, mientras todavía te estás felicitando, aparece el irremediable trompo que deja al coche mirando en sentido contrario. No importa, toca dar la vuelta y seguir adelante, sin pensar en rendirse ni un solo momento. Le Mans tampoco se gana en la primera vuelta.

En ninguna parte del mundo las puestas de sol son tan espectaculares como aquí. Los últimos minutos de luz del día hacen que los pequeños cristales de nieve brillen y se muevan ante tus ojos mientras el 964 traza sus curvas finales... por ahora. En invierno, las temperaturas caen hasta los 40 grados bajo cero y, con mucha suerte y un poco de paciencia, es posible ver las auroras boreales en el cielo. Gracias a su proximidad geográfica al Polo Norte magnético, la probabilidad de observar este espectáculo de luz es bastante alta en los alrededores de Pjesker. Pero antes de que todos estiren el cuello para mirar al cielo, la prueba nocturna de Ice & Iron está a punto de comenzar. El escenario ha cambiado: oscuridad, una pista aún desconocida y barreras iluminadas. Esto es lo que se encuentran los participantes, que agarran el volante con tanta fuerza que sus nudillos se vuelven blancos, mientras sus pupilas se dilatan por la escasez de luz. Los dolores musculares de los días anteriores de entrenamiento empiezan a hacer mella y surgen como recordatorio de que un automóvil con cierta edad no se conduce como uno moderno. La experiencia, en cualquier caso, es muy gratificante.

En invierno, las temperaturas en la Laponia sueca caen por debajo de los 40 grados bajo cero. Durante el curso, los participantes se emplean a fondo para controlar los coches sobre el lago helado. En el test nocturno, las luces se encienden para marcar el camino.

Porsche 911 (964) Carrera 2 Coupé

Motor: bóxer, 6 cilindros
Cilindrada: 3.600 cc
Compresión: 11,3:1
Potencia: 250 CV (184 kW) a 6.100 rpm
Par: 310 Nm a 4.800 rpm
Cambio: manual, 5 velocidades
Peso en vacío: 1.350 kg

Información

Texto publicado en la revista "Porsche Klassik", edición especial "Ocho generaciones del 911".

Texto: Christina Rahmes
Fotos: Henrik Heutgens y Patrick Simon

Copyright: Las imágenes y el sonido aquí publicados tienen copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Germany 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/2019/es-porsche-911-carrera-964-c2-laponia-19535.html