Hurley Haywood y Nick Tandy charlan sobre Sebring

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

22/03/2020 Con las 12 Horas de Sebring pospuestas, dos leyendas del automovilismo de Porsche intercambian historias de la mítica carrera de Florida.

El pasado fin de semana, en el calor de la primavera de Florida, los Porsche 911 RSR oficiales deberían haber estado en acción en el legendario circuito de Sebring. Sin embargo, con la carrera de 1.000 kilómetros del WEC cancelada y las 12 Horas IMSA pospuestas hasta noviembre, ningún bóxer aullará en la vieja base para entrenamiento de tripulaciones de bombarderos. No habrá frenos que brillen al atardecer, no se escribirá una nueva historia.

A ambos lados del Atlántico, dos leyendas de las carreras, una del pasado y otra del presente, mantienen una videoconferencia, comparando sus experiencias en Sebring durante los últimos cincuenta años. Desde ver sofás en llamas hasta liderar una fila de cinco 935 a 320 km/h tan lejos de la pista que no podían encontrar el camino de vuelta, no hay mucho que Hurley Haywood y Nick Tandy no hayan visto en Sebring, donde Porsche ha conseguido la victoria no menos de 18 veces.

Haywood, de 71 años, ganó por primera vez en Sebring en 1973, con un Porsche 911 RSR, justo un mes después de haber vencido en las 24 Horas de Daytona. El estadounidense también ganó Sebring en 1981, así como Le Mans tres veces, Daytona un total de cinco veces y el Campeonato IMSA GT dos veces.

Tandy, por su parte, es uno de los actuales pilotos de élite de Porsche, al volante del último 911 RSR. Nadie ha vencido al británico de 35 años en Sebring desde 2017 y, en noviembre, buscará un triplete de victorias en GTLM, para añadirlas a los trofeos de 2018 y 2019. También ha sido ganador absoluto en Le Mans con el Porsche 919 Hybrid. El año pasado fue tercero en su categoría en la legendaria prueba francesa, con un 911 RSR oficial pintado de rojo, blanco y azul como un cariñoso homenaje a los modelos pasados del equipo Brumos Porsche, cuyo piloto más famoso era el hombre que tiene frente a él en la pantalla.

Hurley Haywood: "Ahora debería estar en Sebring pero aquí estoy, sentado en San Agustín. Es extraño... Quiero decir, empecé a correr en Sebring en 1971 y lo he hecho casi todos los años desde entonces".

Nick Tandy: "Mi primera vez allí fue en 2013. No parece que haya pasado tanto tiempo, pero esta será mi octava vez ya. Lo siento mucho por los aficionados que estaban esperando su semana en Sebring, que es más que una carrera. ¿Siempre ha sido así?".

Haywood: "[Risas] Oh sí. Por supuesto que Sebring tiene un sabor especial. Tiene tantas cualidades únicas, que sería casi imposible replicarlo en cualquier otro lugar. Estás ahí abajo, en medio del Orange Belt, así que tienes los olores de las carreras mezclados con los de las flores. Es embriagador. En los años setenta, nos alojábamos en un hotel muy antiguo que solía albergar a un montón de ancianos que venían a pasar el invierno en Florida, mezclándose con todos los equipos de carreras. Tenías esas cenas formales, con los camareros de chaquetas blancas y todo eso, y luego abrían la pista de baile y había esa increíble variedad de gente pasando un buen rato.

Los aficionados, sin embargo, son lo que hacen especial a Sebring. Sabes que un circuito es un circuito, pero los aficionados son algo distinto, ves a todo el mundo pasándolo bien. No fui mucho con ellos cuando estaba corriendo porque tenía un trabajo que hacer, pero tan pronto como me retiré, me uní a la multitud y fue la experiencia más increíble".

Tandy: "Debo admitir que pedí prestado un scooter mi primer año y me escabullí durante los entrenamientos nocturnos. Creo que el área de la curva 7 a la curva 13 es el lugar para estar. Había sofás ardiendo y todo el mundo estaba encima de sus caravanas tomando una cerveza. Escuchas estas historias pero tienes que salir y experimentarlo".

Haywood: "La pista es bastante especial también. Cada vez que iba, pensaba que nunca sabría cómo hacer controlable al coche. Estás rebotando en los baches, tus dientes castañetean y los ingenieros te dicen que tienes que lidiar con ello. Pero al final todo se arregla. Ya sea un GT o un prototipo, todo acaba funcionando".

Tandy: "Te preguntas qué demonios estás haciendo allí. Aunque vuelvas un año después, las primeras veces que te subes al coche, te preguntas cómo diablos se ha celebrado esta carrera el año anterior, y menos aún durante 50 años, pero después de un día o dos, te acostumbras. Realmente es un acontecimiento al que tengo ganas de ir".

Haywood: "He corrido con varias configuraciones de pista y en los setenta, después de la horquilla, solía estar completamente oscuro por la noche. Sólo podías ver lo que alumbraban tus faros. Tenías dos rectas muy, muy rápidas y un poste a 15 metros de altura, que buscabas para ayudarte con el punto de giro. Recuerdo que un año estaba liderando un grupo de cuatro o cinco 935. Íbamos todos juntos y yo por delante en ese momento. Como las luces eran tan brillantes, me quedé un poco ciego, perdí la referencia del poste y de repente estaba en medio de esa hierba a la altura de las rodillas, a más de 320 km/h. Y los otros chicos detrás de mí. Supongo que pensaron `Hurley sabe a dónde va´, así que todos me siguieron, ¡también a más de 320 km/h! De repente, los coches giraban, las luces pasaban, pero milagrosamente nadie golpeó a nadie. Cuando finalmente nos detuvimos, apuntando en todas direcciones, ninguno de nosotros sabía cómo volver a la pista. Nos perdimos y parecía que tardábamos una eternidad en volver al circuito".

Tandy (riendo): "No sigues al coche de delante, sólo a sus luces de freno, ¿no? Ahora, la última curva es la más oscura de noche, pero tampoco es buena durante las cuatro o cinco vueltas mientras se pone el sol".

Haywood: "Tienes razón, siempre ha sido una pesadilla cuando el sol se pone porque estás completamente ciego. Tienes que elegir pequeños puntos de referencia, no delante de ti sino por la ventanilla, que te digan dónde frenar, girar o tocar el vértice. Y es la peor curva para los baches porque se traza a muy alta velocidad. Los coches literalmente vuelan".

Tandy: "Con los coches tan bajos, debes tener cuidado con el desgaste del suelo que roza contra el asfalto. Pero los ingenieros preparan el coche para el resto de la pista y los pilotos tienen que lidiar con los baches. Estamos muy decepcionados por no estar allí esta primavera. Íbamos a ir a Sebring como defensores de dos victorias. ¡Íbamos a por el triplete! Es un acontecimiento mundial, como Le Mans o Daytona, y sabes lo que significa para Porsche como marca, la cantidad de tiempo y esfuerzo que se invierte en construir estos coches y llevarlos a la pista. Y es tu responsabilidad pilotar y, con suerte, traer el coche de vuelta en una sola pieza. Es mucha presión y recae sobre nuestros hombros continuar con la tradición de ganar. Tradiciones establecidas por tipos como tú".

Haywood: "Hemos sido muy afortunados por trabajar para una compañía que está tan comprometida con la victoria. Cuando yo corría, tuve el privilegio de trabajar con gente como Norbert Singer y Peter Falk. Era un enorme lujo tenerlos detrás, ayudándote a entender lo que el coche estaba haciendo. Tenían una forma totalmente única de sacarte la información. A veces los pilotos, sobre todo en los 70 u 80, no eran tan elocuentes como vosotros hoy en día, pero mi norma era decirles lo que hacía el coche y dejarles a ellos que decidieran qué hacer al respecto. Ellos son los inteligentes...".

Tandy: "Cada uno es un experto en su propio campo. Ahí es cuando un equipo es bueno. ¿Cuál fue tu coche favorito en Sebring?".

Haywood: "El 962 era un coche muy divertido de conducir, el primero con verdadero efecto suelo con el que corrí, el sueño de un piloto. La potencia era buena, los frenos eran buenos, la estabilidad era buena e inspiraba confianza. Después de romperme la pierna y no poder usar el embrague, durante un tiempo conduje un Jaguar con una caja de cambios de dientes rectos y el 962 estaba en otra liga. Pero es difícil elegir sólo uno, es como si te preguntaran cuál es tu hijo favorito. El 914/6 GT también era genial. Fue increíblemente divertido conducir ese matagigantes; perseguir a los Mustang, Camaro y Corvette en un coche con la mitad de sus caballos, ganando no solo en Sebring sino en todo el campeonato".

Tandy: "Con suerte, tendremos la carrera en noviembre y será única porque se disputará en invierno y será la última de la temporada".

Haywood: "Espero verlos por aquí".

Tandy: "Sí, Hurley. Nosotros también esperamos verte...".

Image Sublines

Path: Hurley Haywood y Nick Tandy charlan sobre Sebring/fotos/img_1.jpg
Title: Nick Tandy, piloto oficial de Porsche, 2019, Porsche AG
Subline: Nick Tandy

Path: Hurley Haywood y Nick Tandy charlan sobre Sebring/fotos/img_3.jpg
Title: Hurley Haywood, Yannick Dalmas y Mauro Baldi, ganadores absolutos con un Porsche 962 de las 24 Horas de Le Mans 1994, Porsche AG
Subline: Haywood: "El 962 era un coche muy divertido de conducir, el primero con verdadero efecto suelo con el que corrí, el sueño de un piloto".

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2020/es-porsche-sebring-12-horas-hurley-haywood-nick-tandy-20293.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/2fb15503-0709-4381-be24-6a60482a3f5f.zip