

Guardianes del fuego

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

22/12/2023 ¿A qué se debe el mito de la marca Porsche? ¿Qué mueve a las personas que la mantienen joven y viva incluso después de 75 años? ¿Cómo surge este vínculo emocional —a menudo para toda la vida— con los deportivos de Zuffenhausen? Una declaración de amor muy personal hacia Porsche y su comunidad mundial.

Todos llegamos a la comunidad Porsche por caminos muy distintos. Para muchos de nosotros, ese camino se remonta a un modelo específico o quizá a alguna vivencia concreta relacionada con un vehículo. En mi caso, fueron las revistas de coches.

Una década antes de que pudiera ponerme al volante, una suscripción de regalo a la revista *Car Craft* encendió en mí la pasión por los*muscle cars* estadounidenses. Poco después descubrí a través de *Car and Driver* coches que también podían trazar curvas y frenar, pero fueron los veloces turismos y deportivos alemanes los que realmente me hechizaron. Encontrar una publicación nueva en el buzón era todo un acontecimiento, porque cada número suponía horas de disfrute e historias que no se podían

encontrar en ningún otro sitio, pero los editores, escritores y fotógrafos de la época crearon algo aún más valioso, un sentimiento de pertenencia respecto a personas y lugares a años luz de distancia del hogar de mi infancia en El Cerrito, un barrio tranquilo de San Francisco.

Por aquel entonces, no imaginaba que los deportivos de Stuttgart-Zuffenhausen cambiarían para siempre el curso de mi vida, tanto personal como profesional. Lo que terminó cautivándome fue el Porsche 914 de mi hermano mayor. Cuando se estropeó y renunció a él, mis padres me lo dejaron con la condición de que pagara yo mismo las reparaciones, el seguro y el combustible.

Aquel coche demostró ser un buen maestro. Con sus 80 caballos de potencia, me dejó claro lo importante que es apuntar en la dirección correcta y no perder nunca el impulso. También me introdujo en una comunidad que me permitió mantener el coche en marcha aun siendo un adolescente. La primera persona que conocí fue Jim Breazeale, del European Auto Salvage Yard (EASY), un proveedor de piezas de Porsche nuevas y usadas. En EASY no había precios fijos y, si eras cliente habitual, a menudo Jim hacía la vista gorda. Sin embargo, cuando te ponía un precio, te dabas cuenta de lo que significaban todas las veces que te lo había dejado gratis antes. El mensaje era: ¡piensa a largo plazo!

El 914 resultó ser muy sencillo

Por un lado, el 914 era tan sencillo que podía repararlo yo mismo. Sin embargo, su tecnología era bastante avanzada. Esto despertó en mí el deseo de aprender más sobre otra faceta de la comunidad Porsche, es decir, sobre los que diseñaron, desarrollaron y construyeron el coche. Como siempre, las revistas resultaron útiles, igual que los eventos.

En un encuentro de Porsche 914 en la costa central de California, en 1992, descubrí un 914/6 plateado con alerones que brillaba un poco más que los demás. Pronto me enteré de que su propietario quería instalar un motor bóxer de seis cilindros y 3.6 litros, una primicia para un 914 en aquella época. Poco después, cuando llegó el momento de ir a la universidad, tuve que dejar atrás mi coche y la comunidad en East Bay, aunque solo temporalmente, porque cuando estaba en segundo curso, un profesor habló sobre los sueños y desencadenó en mí un extraño pensamiento: "¿Por qué no escribir sobre coches?". El tema de mi primer artículo, publicado en el número de mayo de 1995 de la revista *Excellence* de Porsche, fue sobre 914/6 con motor de 3.6 litros.

Aproximadamente un año después recibí una llamada de *Sports Car International* . Había sitio para unas prácticas de verano. Resultó una experiencia maravillosa que también me abrió las puertas a un trabajo a tiempo completo en una publicación asociada, *Excellence* , donde se había publicado mi primer artículo un año antes.

Así comenzó un viaje por el mundo Porsche que me brindó experiencias extraordinarias. Con motivo de las presentaciones de coches nuevos, conocí a muchas personalidades sobre las que ya había leído y también a otras de las que nunca había oído hablar. Aprendí a conducir siguiendo las valiosas instrucciones de algunos de los mejores. Conseguí controlar suavemente el movimiento de la zaga en

un 911 Turbo a más de 280 km/h. Asistí al evento para la prensa del Carrera GT en una antigua base aérea de Alemania Oriental, seguido de una semana en la que pude disfrutar de aquel modelo en California. Probé un prototipo del 918 Spyder en un circuito empapado por la lluvia en la fábrica de Porsche en Leipzig y el modelo de serie a altas velocidades en el Circuito Ricardo Tormo, en España. También ejercí de asistente para dos ganadores de Pikes Peak junto a equipos de viejos conocidos. Cada charla y cada recorrido me llevaron un poco más lejos en mi viaje.

Muchos momentos destacados en 25 años de trabajo

A nivel personal, me resulta difícil señalar un único punto culminante en estos 25 años, pero quizá haya sido correr bajo la lluvia "en casa", en el californiano circuito de Sears Point, con mi viejo 914 junto a Richard Attwood, que estaba al volante de un 917, para conmemorar el 50º aniversario de ambos modelos. Después conduje yo mismo el doce cilindros de carreras, una experiencia inolvidable que se la debo a los equipos del Museo Porsche y de Porsche Cars Norteamérica.

Lo que aprendí sobre los deportivos Porsche y la comunidad es que estos coches tienden puentes y nunca sabes dónde te van a llevar. Pensemos en el ya fallecido Cris Huergas, también un fijo de EASY. Él y sus tres hermanos tenían algunos 911 *hot rod* , lo que llevó a David Colman a escribir un artículo al respecto para *Excellence* . Hice algunas fotos no especialmente buenas, y el tema resultante llevó al diseñador de vehículos Freeman Thomas a ponerse en contacto con Cris. Había nacido el mítico "R Gruppe", entre cuyos miembros honorarios figuraron el actor Steve McQueen y el piloto Milt Minter.

Si le dedicas el tiempo suficiente, te das cuenta de que todo está conectado de alguna manera, y pienso mucho en eso cuando colaboro con mi viejo amigo Alex Palevsky. Trabajamos juntos durante dos años después de la universidad y no tardamos en darnos cuenta de que teníamos algo en común de nuestra infancia: las revistas de coches. En 2016 decidimos hacer una locura y, con un pequeño equipo, fundamos una revista impresa independiente que iba a contracorriente en el panorama de las publicaciones, cada vez más escasas. La mejor forma de describir el resultado, llamado *000 Magazine* , quizá sea como una apasionada crítica de arte con Porsche como tema.

Desde la perspectiva de un editor de revistas resulta bastante paradójico escribir sobre una comunidad, porque las revistas se crean casi del mismo modo que se consumen, es decir, en solitario. En cierto modo, sin embargo, sospecho que esto incluso refuerza mi conexión con muchos que, como yo, quizá no tengan siempre el tiempo o la posibilidad de acudir a eventos automovilísticos. Pero, cuando lo hacemos, es como encontrarse con viejos amigos. Entre los eventos de la comunidad, pocos son más grandes, diversos o exitosos que la Rennsport Reunion. El encuentro de coches de carreras, pilotos y aficionados alcanzó una nueva dimensión ya desde su primera edición en Laguna Seca, en 2011. De repente, se reunieron en California toda una serie de personalidades que yo había conocido durante muchos años en Alemania. El ambiente en el *paddock* , donde está la *crème de la crème* , era absolutamente electrizante.

Encuentro con viejos amigos

Y la familia sigue creciendo. Pienso en mi hija de once años y en su trayectoria. Le encantan los coches y en su caso eso está definitivamente en su naturaleza, no en su educación. Cuando llegan los números de *Car and Driver, Panorama* o *Christophorus* desaparece al instante en su habitación, así que supongo que ciertas experiencias nunca pierden su atractivo. No fue difícil convencerla para que viniera conmigo en un Porsche a la 100ª Pikes Peak International Hill Climb, donde descubrió una comunidad totalmente nueva y solidaria. Lo mismo ocurrió en la Rennsport Reunion VI, donde Donna Dreher le permitió montar en un 356 Speedster que el padre de Donna había conducido en su día. Se escriben desde entonces.

.

Esos son los puentes que importan. En efecto, incluso después de 25 años, a veces me pregunto cómo y dónde encajo realmente. Y entonces me doy cuenta de que eso no importa en absoluto en esta comunidad. Esa es una de las razones por las que me atraen tanto los deportivos de Stuttgart. Antaño nadie creía en ellos y los crearon personas que apostaron fuerte por los deportivos con motor trasero cuando todos los demás iban por otro camino.

Ahí reside un mensaje para todos nosotros: con la suficiente perseverancia, un concepto poco convencional puede convertirse en algo icónico, moderno y atemporal al mismo tiempo. Así que sigo siendo un cronista, un estudiante y –espero– también un guardián del fuego.

Pete Stout

Cofundador y Redactor Jefe de *000 Magazine* , Pete Stout lleva 25 años navegando por el mundo Porsche. A lo largo de su carrera, también ha sido Redactor Jefe de Excellence y Porsche Panorama. Con *000 Magazine* , que se publica trimestralmente desde 2016, este estadounidense de 49 años cumplió su sueño junto con su equipo de redacción y se sumergió cada vez más en el mundo de la comunidad global de Porsche.

Información

Artículo publicado en el número 409 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Texto: Pete Stout
Fotos: Trevor Ryan

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.

Image Sublines

Path: Guardianes del fuego/fotos/img_1.jpg
Title: Pete Stout, Porsche 914, EE. UU., 2023, Porsche AG
Subline: Una excepción especial: el 914 de Stout tiene ahora más de 425.000 kilómetros y aún sigue recorriendo habitualmente las carreteras del área de la bahía de San Francisco.

Path: Guardianes del fuego/fotos/img_2.jpg
Title: Pete Stout, Porsche 911 Carrera 991, EE. UU., 2023, Porsche AG
Subline: Desde 2018, Pete Stout tiene un 911 Carrera (991) en verde Brewster. Cuando el coche salió de la línea de producción, el propio Stout se encontraba en Stuttgart-Zuffenhausen. Ya ha recorrido unos 83.000 kilómetros con él.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/deporte-estilo-de-vida/2023/porsche-pete-stout-34758.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4678ef04-4c61-4814-af34-101041009c17.zip

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