Porsche en el Rallye Safari 1978

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

20/09/2019 Hace más de 40 años, Porsche hizo su último intento de ganar el Rallye Safari. El precioso 911 SC, Björn Waldegård y Vic Preston Jr. estaban listos para triunfar. Sin embargo, el rallye de 5.000 kilómetros se decidió de una manera inesperada.

El Rallye Safari discurre por las colinas de Cherangani, que se elevan más de 3.000 metros sobre el nivel del mar. La noche del Jueves Santo al Viernes Santo es completamente oscura, tal como se espera en una zona silvestre. Al pie de una pendiente, Roland Kussmaul y Jürgen Barth están sentados en su Porsche, rodeados de repuestos. Kussmaul ha sido el encargado de desarrollar los Porsche 911 SC para este rallye; Barth, por su parte, urdió el plan maestro, según el cual siete autobuses Volkswagen y dos Land Rover habrían de recorrer todo el país para llevar a cabo el mantenimiento de los dos coches de competición a lo largo de la prueba de 5.000 kilómetros.

Ahora, los dos hombres de Porsche están esperando que aparezca el 911 SC con el héroe local Vic Preston Jr. y su copiloto John Lyall. Preston había informado por radio: "El amortiguador delantero derecho está roto". Finalmente, el motor de tres litros atmosférico ruge en plena noche tropical, mientras el coche encara el empinado camino de tierra, se detiene un instante en el control de paso y recorre los últimos 50 metros hasta llegar a Kussmaul y Barth. Kussmaul recuerda: "Tuvimos que sacar todo el buje porque el amortiguador ya no se movía, estaba completamente dañado. Todo estaba tan caliente que no podíamos tocar nada. No teníamos agua para enfriar el amortiguador, el freno y el soporte de la rueda. Así que volcamos 20 litros de gasolina sobre todo ello y luego hicimos las reparaciones. Les dijimos a Vic y John que se alejaran 20 metros del coche".

El cambio apenas lleva tiempo, pero eso no evita que el Porsche número 14 quede fuera del grupo de cabeza en la primera de las tres etapas. El sueco Björn Waldegård tuvo más suerte en estos primeros 1.800 kilómetros a bordo del Porsche número 5. En mitad de la madrugada, su 911 estaba entre los cinco vehículos que lograron cruzar un río antes de que las inundaciones se volvieran demasiado torrenciales como para impedir el paso. Los que venían detrás tuvieron que esperar a que bajara el caudal de agua y algunos, incluso, no lograron superarlo. Sin embargo, el cruce de un segundo río casi acaba con las opciones del ganador del año anterior, Waldegård: mientras ponía todo su empeño en cruzar de un lado al otro, la corriente atrapó al 911 y levantó su zaga dejando al coche sin control durante unos instantes. Pero Björn, con calma y perseverancia, mantuvo el pie en el acelerador y consiguió que su Porsche llegara a salvo a la orilla. El Viernes Santo al mediodía, después de una larga y húmeda noche, llegó a Nairobi, donde la carrera continuaría el sábado poco después del amanecer. En este momento, por fin descansan los equipos de Porsche, Peugeot, Mercedes y Datsun; también lo hacen los cientos de aficionados al rallye que sufren voluntariamente los rigores de cada etapa.

Durante la noche, los coches permanecen en la gran plaza del Centro de Conferencias, en Nairobi. Ahí están el Peugeot 504 V6, el Datsun 160 J, el Violet y el Mitsubishi, a primera vista simples turismos que, sin embargo, esconden cualidades para correr una gran prueba de resistencia como ésta. En 1974, un Lancer relegó a Björn Waldegård y su Carrera RS al segundo lugar, y en 1975, un 504 derrotó al súper deportivo Lancia Stratos. Mercedes ahora luchaba con el 280 SE, pero su peso de dos toneladas parecía ponerle las cosas difíciles.

Los coches pesados no son especialmente adecuados para los escenarios del Rallye Safari y 200 CV se quedan escasos para mover con soltura una masa de 2.000 kilos. Con un peso en vacío de 1.180 kilos, el 911 SC Safari desarrollado por Kussmaul parecía muy prometedor. Esa ligereza, además, se combina con los 250 CV del probado motor de tres litros atmosférico del 911/77, que ya había propulsado a los 911 RS y RSR en 1974 y 1975. Un protector de aluminio de seis milímetros de espesor recorre los bajos del coche en toda su extensión. Kussmaul: “Esta cobertura es necesaria porque una piedra podría dañar gravemente el colector de escape o el motor. Además, permite al coche deslizarse a través del barro o el polvo como si fuera sobre patines".

La carrocería y el chasis del vehículo están reforzados, los brazos oscilantes del eje trasero están hechos de aluminio fundido a presión con dos capas de plástico reforzado con fibra de vidrio y una placa de acero de 1,5 mm. El capó está sellado con cinta de espuma porque “el polvo fino desgasta incluso los segmentos del pistón. Por lo tanto, nos aseguramos de que el motor solo tomara aire a través de la rejilla por encima de la cola de pato. Detrás del alerón había mucho polvo debido a las turbulencias”. El embrague está modificado para un uso intensivo y Kussmaul mejoró la caja de cambios con un sistema de refrigeración adicional y una quinta marcha ligeramente más larga. Una altura libre al suelo de 28 centímetros y muelles de largo recorrido son las características fundamentales de la puesta a punto del chasis para afrontar con éxito este rallye. Las pinzas de freno, por su parte, quedan a salvo del efecto del lodo de las pistas africanas gracias a unos grandes protectores. Otros elementos típicos de una prueba de estas características son la jaula antivuelco, dos ruedas de repuesto -una debajo del capó delantero y otra detrás de los asientos-, un gato de generosas dimensiones, un depósito de combustible de 110 litros y 16 litros de líquido limpiaparabrisas a bordo. Huelga decir que Kussmaul realizó numerosos test en los que acumuló muchos kilómetros de pruebas a bordo de este Porsche de rallye en las instalaciones de Weissach.

Llega el sábado y Björn no tiene suerte. Después de 2.500 kilómetros, aún a mitad de recorrido y en posición de líder, en las colinas de Taita, de camino hacia el océano Índico, la suspensión trasera del coche dice basta. Kussmaul y Barth tardan casi una hora en llegar al vehículo averiado a lo largo de las pistas de montaña en el 911 convertido en un improvisado taller de repuestos. La reparación se completa en un tiempo récord, pero han perdido la primera posición. Más tarde, Waldegård y su copiloto, Hans Thorszelius, se encuentran con un buitre que vuela bajo y que, inevitablemente, acaba impactando en el parabrisas del Porsche. Kussmaul: “Había restos del ave por todo el coche, principalmente en la parte delantera, y desprendía un olor bastante fuerte”.

Gracias al mecanismo de cierre con liberación rápida, en pocos minutos el coche de Waldegård ya tenía montado el parabrisas de Kussmaul/Barth. El viaje continuó, con Kussmaul y Barth avanzando a través

de la noche a 180 km/h sin parabrisas, pero con las gafas protectoras puestas: "No imaginas cuánto duele el impacto de un escarabajo en tu cara a 180 km/h", dice Kussmaul. El nuevo cristal pronto llega desde el aire en una avioneta alquilada por Porsche.

El Jefe del Departamento de Competición, Peter Falk, y su compañero Helmuth Bott, están a cargo de la operación. Barth llama a Falk, quien le pregunta al piloto si puede aterrizar en un camino de tierra. No hay problema, dice el piloto. Barth y Kussmaul bloquean el camino, y la avioneta Cessna aterriza. Después de acoplar el parabrisas y tras una conversación rápida, continúan su camino.

Ríos salvajes, tramos repletos de agujeros y caminos intransitables: la vuelta a Nairobi es ardua. En media hora Waldegård repara él mismo un amortiguador roto. Mientras, Preston acelera a fondo y regresa a Nairobi en tercer lugar, por detrás de dos Datsun.

El domingo de Pascua a las 16 horas se levanta el telón para el acto final. Dirigiéndose al noroeste desde Nairobi, el rallye se sumerge primero en el Valle del Rift, donde Waldegård se ve obligado a parar durante 45 minutos para reparar el acelerador de su coche. Luego, el Safari sube por los escarpados caminos de Mau hasta alcanzar los 3.000 metros de altura y continúa hacia el norte, hasta la ciudad de Isiolo, donde la carretera transafricana conduce al infinito.

Preston pierde tiempo al tener que cambiar dos veces un semieje. Pero el Safari no solo es duro para los pilotos de Porsche: al final solo quedarán 13 de los 72 coches que tomaron la salida. Timo Mäkinen se retira con su Peugeot en el camino de regreso a Nairobi debido a daños importantes en el chasis. El líder Harry Källström tampoco tuvo suerte al destrozar su Datsun en un aterrizaje tras un salto demasiado optimista que terminó con piezas del coche repartidas en un perímetro de 300 metros.

Rauno Aaltonen pilota otro 160 J con gran entusiasmo, acercándose al ahora líder Jean-Pierre Nicolas, hasta que su copiloto lo desvía en la dirección equivocada y pierde sus opciones.

Nicolas está a seis kilómetros de la línea de meta cuando un local de repente decide realizar una maniobra de giro justo enfrente del Peugeot y acaban colisionando. El 504 está muy dañado en la parte delantera y pierde refrigerante del motor. Nicolas se ve obligado a levantar el pie, pero aún así logra la victoria por delante de Preston Jr., que necesitó 37 minutos más para completar los 5.000 kilómetros. Björn Waldegård finamente ocupa el cuarto lugar. Porsche se despide de su aventura africana con la clara intención de volver. De hecho, unos años más tarde, primero un 911 y luego un 959, acabaron ganando el París-Dakar, la prueba más dura, con un recorrido de 14.000 intensos kilómetros.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2019/es-porsche-911-sc-safari-bjoen-waldegard-vic-preston-18747.html

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