

Nick Tandy se consagra en la historia del automovilismo como "Míster 24 Horas"

10/03/2025 Nick Tandy es el rey no oficial de las carreras de resistencia desde el 26 de enero de este año. Tras lograr la victoria en las 24 Horas de Daytona al volante de un Porsche 963, el británico completó el codiciado “Grand Slam” de resistencia.

A lo largo de su impresionante trayectoria, Tandy ha conseguido triunfos absolutos en las pruebas de 24 horas de Le Mans, Nürburgring, Spa-Francorchamps y Daytona, una hazaña que ningún otro piloto había logrado antes.

Nick Tandy se mostró visiblemente emocionado tras su victoria en la prueba inaugural de la temporada del Campeonato IMSA WeatherTech SportsCar: “Ser la primera persona en el mundo en lograr algo así es absolutamente increíble”. Junto con sus compañeros de equipo, el brasileño Felipe Nasr y el belga Laurens Vanthoor, el británico celebró su primer triunfo absoluto en Daytona con una gran alegría y, al principio, cierta incredulidad. Semanas después, tras haber digerido el resultado, Tandy ha declarado:

“Me sentí abrumado por las emociones. Necesité algo de tiempo para procesarlo todo”.

“Por un lado, la alegría de haber ganado la carrera fue enorme. Hay que tener en cuenta que, durante dos meses, todo el equipo se centra únicamente en la preparación para Daytona. Cuando ves tu coche cruzar la línea de meta en primer lugar, la sensación es de pura euforia. Para eso trabajamos todos tan duro. Por otro lado, también sentí una enorme sensación de alivio”, destaca el piloto de 40 años. Tandy ya había logrado la victoria en Le Mans en 2015 al volante del Porsche 919 Hybrid, a la que siguieron sus triunfos en Nürburgring y Spa-Francorchamps en 2018 y 2020, respectivamente, con el Porsche 911 GT3 R.

“Cuando Porsche Penske Motorsport puso en marcha el programa del 963, inmediatamente levanté la mano y dije: ¡Quiero correr en Norteamérica!”. Mi principal motivación era conseguir una victoria absoluta en las 24 Horas de Daytona”, explica Tandy. “En los dos años anteriores no fuimos capaces de conseguir allí los resultados que queríamos. Empecé a preguntarme cuántos intentos más necesitaría, o si alguna vez sucedería. Ahora tenemos la respuesta y es una sensación fantástica”.

El deseo de completar el “Grand Slam” en las carreras de resistencia ha impulsado a Tandy desde 2020. “Cuando gané en Spa ese año, alguien me dijo que ahora estaba al alcance del ‘Grand Slam’. Hasta entonces ni siquiera lo había pensado, pero después de eso, siempre estuvo en mi mente”. Aunque nunca ha hablado públicamente de esta ambición, Tandy ha seguido centrado en alcanzarla.

Irónicamente, su rival más duro por la corona de resistencia fue Earl Bamber, el mismo neozelandés que compartió coche con Tandy y el piloto de Fórmula 1 Nico Hülkenberg durante su victoria en Le Mans en 2015, y que también estuvo a su lado en el escalón más alto en Spa en 2020. “Cuando Earl ganó en Nürburgring en 2023, solo nos faltaba Daytona para completar el conjunto. Era un tema recurrente entre nosotros. Como los dos somos muy competitivos, se convirtió en una rivalidad amistosa”.

Le Mans 2015: Tandy/Bamber/Hülkenberg triunfan con el Porsche 919 Hybrid

Porsche regresó a la categoría LMP1 del Campeonato del Mundo de Resistencia FIA (WEC) en 2014. Tras un año de debut complicado, el equipo oficial lanzó una ofensiva en toda regla con el Porsche 919 Hybrid en 2015, con el objetivo de lograr la 17ª victoria absoluta de la marca en las 24 Horas de Le Mans. Las expectativas eran altísimas y, para aumentar sus posibilidades, Porsche inscribió un coche de fábrica adicional. Al volante: Nick Tandy, Earl Bamber y Nico Hülkenberg. “En el tercer coche no estábamos bajo la misma presión que los pilotos habituales de la temporada. Éramos los nuevos”, recuerda el hombre al que los aficionados llaman ahora “Míster 24”.

Pero el trío ofreció una actuación impecable, sorprendiendo al mundo al conseguir la victoria absoluta el 14 de junio de 2015. “La sensación de ganar Le Mans por primera vez fue indescriptible”, dice Tandy. “Es el Santo Grial de las carreras de resistencia. En mi opinión, no hay nada más grande en el mundo de

la competición".

Nürburgring 2018: grandes dificultades en Eifel con Manthey Racing

"Las 24 Horas de Nürburgring son las más difíciles de ganar entre las grandes pruebas de resistencia", asegura Tandy con profundo respeto por el "Infierno Verde". "En Le Mans y Daytona, tal vez seis coches tengan el ritmo y la fiabilidad necesarios, así como un equipo fuerte detrás para luchar por la victoria. Sin embargo, en Nürburgring, entre 20 y 30 coches tienen la posibilidad real de hacerlo. Además, tienes un 50 por ciento de probabilidad de sufrir daños, ya que puede haber hasta 180 coches más en pista".

"Nuestro vehículo del equipo Porsche Manthey era rápido, eso lo sabíamos desde el principio", recuerda Tandy. Compartía el 911 GT3 R con el austriaco Richard Lietz y los franceses Patrick Pilet y Frédéric Makowiecki, y se enfrentaron a grandes desafíos desde el comienzo de la prueba. "En la segunda vuelta pinchamos. Por suerte, todavía estábamos en el trazado de Gran Premio, así que pudimos ir directamente a *boxes* . Pero perdimos seis minutos y medio y caímos al último puesto. Si hubiera ocurrido al principio de Nordschleife, que tiene 20 kilómetros, nuestra carrera habría terminado". Tandy hizo un trompo bajo la lluvia para evitar el tráfico lento y, en un momento dado, un rival se estrelló contra su puerta al salir del *pit lane* . "Afortunadamante, el 911 absorbió el golpe. En Nürburgring siempre pasa algo".

Spa-Francorchamps 2020: cuando el 911 GT3 R se convirtió en un tractor Porsche

"Físicamente, Spa es la carrera más dura para nosotros: puro trabajo al volante", dice Tandy sobre la victoria en las 24 Horas de Spa 2020. "La pista es implacable, no hay descanso como en Le Mans o Daytona con sus largas rectas". Dieciocho periodos de bandera amarilla en todo el circuito y 14 fases de coche de seguridad se sumaron al caos.

Tandy, Earl Bamber y Laurens Vanthoor tuvieron que luchar duramente para mantenerse en la contienda debido a un BoP (Balance of Performance) desfavorable. "Condujimos a la perfección, clavamos nuestras paradas en *boxes* , pero nunca fuimos lo suficientemente rápidos. La estrategia y las banderas amarillas nos mantuvieron en la vuelta del líder".

La lluvia trastocó la carrera en las últimas horas. Bamber tomó el relevo sobre el asfalto mojado y, aprovechando la tracción superior del Porsche 911 GT3 R, logró subir al segundo puesto. Una inteligente decisión estratégica en la última parada (saltarse un cambio de neumáticos) puso al Porsche nº 98 en cabeza. "Íbamos en primera posición, defendiendo una sólida ventaja. Entonces, cinco minutos antes de la bandera, la caja de cambios se rompió". Tandy sigue sin dar crédito todavía hoy.

“Ocurrió al salir de la curva de Bruselas, en la penúltima vuelta. Hubo una fuerte explosión. Entré en el siguiente viraje sin atreverme a volver a pisar el acelerador. ¡El ruido era horrible! Pensé que habíamos perdido solo una marcha, pero luego me di cuenta de que todas sonaban como una motosierra”. Sin embargo, su ventaja aumentó gracias a una mancha de aceite involuntaria de la caja de cambios dañada. “Nuestro perseguidor, el Audi, patinaba por todas partes. ¡Era una locura! Lloré al cruzar la línea de meta. La tensión me superó. Es la única vez que he llorado en el coche”.

MEDIA ENQUIRIES



Elizabeth Solís

Public Relations and Press
Porsche Latin America
+1 (770) 290 8305
elizabeth.solis@porschelatinamerica.com

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_306379_en.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_166286_en.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_309335_en.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_309336_en.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2025/vehiculos/pla-porsche-piloto-oficial-nick-tandy-mister-24-horas-resistencia-fia-wec-38839.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/77229d70-7d9c-472e-832d-6af60754475f.zip