

Porsche lamenta el fallecimiento de Vic Elford

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

14/03/2022 Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG lamenta la pérdida de uno de los pilotos oficiales más exitosos y versátiles que jamás haya representado al fabricante de automóviles deportivos de Stuttgart: Victor Henry Elford ha fallecido el 13 de marzo de 2022, a la edad de 86 años, en su casa de Florida.

Este sagaz inglés dominó durante años los rallyes y los circuitos de todo el mundo, sobre todo a finales de la década de los sesenta. “Su muerte nos entristece enormemente. Nuestros pensamientos están con su familia”, afirma Michael Steiner, miembro del Consejo de Dirección de Porsche AG como responsable de Investigación y Desarrollo. “Agradecemos a Vic Elford su pasión y extraordinaria dedicación. Fue uno de los pilotos más polifacéticos y exitosos que han competido con y para Porsche”.

Elford nació el 10 de junio de 1935 en Peckham, Londres. Tras completar una formación técnica, tuvo su primer contacto con las carreras en el Campeonato del Mundo de Resistencia en 1964. En 1966,

Elford consiguió el tercer puesto en el Tour de Corse con un Porsche 911 y un año después ganó el Rallye Stuttgart-Lyon-Charbonnières. En 1967, también logró la victoria en la primera prueba de rallycross de la historia, en el circuito de Lydden Hill, en Kent, con un Porsche 911 R suministrado por el importador británico AFN. Ese mismo año se proclamó campeón de Europa de Rallyes, por lo que Porsche le ofreció un contrato como piloto oficial.

Apodado "Quick Vic"

En 1968, los aficionados empezaron a llamarle cariñosamente "Quick Vic" ("Vic el rápido"), en respuesta a los increíbles resultados de Elford ese año: ganó el Rallye de Montecarlo en enero, las 24 Horas de Daytona en febrero y tanto la Targa Florio como los 1.000 Kilómetros de Nürburgring en mayo. Gracias a su memoria fotográfica, Elford pudo relatar vívidamente todos sus éxitos hasta el final de su vida.

Entre esos recuerdos más especiales están sus participaciones en el Rallye de Montecarlo. Condujo un 911 S la primera vez que corrió, en 1967, lo que le valió a Porsche una victoria en su categoría y un tercer puesto en la clasificación general. En enero de 1968, se puso al volante de un Porsche 911 T, que tenía una potencia de 170 caballos y pesaba menos de una tonelada. Eligió comenzar su trayecto hacia Mónaco en Varsovia. El francés Gérard Larrousse, con un Renault Alpine, fue el primero en rodar por la rampa frente al Casino de Montecarlo gracias a su ventaja de 14 segundos sobre Elford y su copiloto David Stone, que llegaron en segundo lugar. La batalla entre los dos pilotos fue legendaria: "Antes de llegar al Col de la Couillole, mi copiloto me dijo: 'Tranquilo. Anoche comprobamos si había hielo y nieve en las carreteras. Puede que haya menos y sabemos con certeza que no habrá más. Así que confía en mí, confía en nuestras notas. Sabes que eres el más rápido en las montañas, así que conduce'".

Elford se relajó e hizo exactamente eso, aunque la suposición sobre la nieve no era del todo correcta: algunos espectadores la echaron en el asfalto, pero fue Larrousse quien derrapó sobre ella, no el equipo Porsche. Elford: "Cuando nos recuperábamos tras este tramo cronometrado, le pregunté a David: ¿Cuántas curvas podría haber tomado más rápido? 'Dos', me dijo. Pensé que serían tres". Elford continuó relatando: "Elegí neumáticos de seco. Con una confianza ciega en David, pasé a toda velocidad por una placa de hielo a 200 km/h en quinta marcha. En ese momento fumaba como una chimenea, pero después de ese tramo tardé dos o tres intentos en encender un cigarrillo: esos 26 kilómetros me dejaron completamente agotado".

En toda su vida no dejó ni de fumar ni de admirar las cualidades del Porsche 911: "Es el único coche que se adapta a todas las circunstancias posibles. Nieve, hielo, asfalto, cuesta arriba, cuesta abajo, rápido o lento: el 911 puede con todo". A pesar de ser siempre una persona humilde, Elford sabía de lo que era capaz. Una vez dijo: "¿Podría un Porsche 911 haber ganado el Rallye de Montecarlo sin mí? Sí, pero no en 1968. No creo que nadie más pudiera haber conducido un 911 como lo hice yo en ese momento".

La Targa Florio era su carrera favorita

Elford también era excepcionalmente rápido con otros Porsche. Solo un mes después de Montecarlo, ganó las 24 Horas de Daytona con un Porsche 907 LH ("cola larga"). Elford y Porsche tuvieron otro motivo de celebración a principios de mayo: el británico logró una increíble victoria en la Targa Florio con el Porsche 907 KH ("cola corta"). "La Targa Florio siempre fue mi carrera favorita", dijo Elford en muchas ocasiones. Entre 1967 y 1972 compitió todos los años. Aunque solo ganó en 1968, logró la vuelta más rápida en todas las carreras siguientes.

Elford siempre habló bien del servicial pueblo siciliano, que fue esencial para lograr uno de sus mayores triunfos. Así lo recordaba: "Poco después de empezar la carrera, perdí una rueda entre Cefalú y Cerda. Los espectadores saltaron del muro, levantaron mi ligero coche y pude poner la rueda de repuesto. Imagínense lo que parecía: un británico en un coche alemán ganando en Italia". El público no se inmutó cuando Elford tuvo que volver a parar unas curvas más tarde: "Perdí otra rueda. Una vez más, la gente subió el coche, pero no tenía otra de repuesto, así que un aficionado desatornilló la de su propio coche y me la dio". 'Quick Vic' siempre estuvo especialmente orgulloso de un póster en la pared de su casa de Florida en el que aparecía una imagen suya con las palabras 'Classifica Assoluta' y debajo '1. Elford Maglioli 907'. El logotipo de Porsche aparece a un lado de la imagen, lo cual es inusual: en ese cartel, Porsche homenajeaba al piloto, no a la marca.

Éxitos en los 1.000 Kilómetros de Nürburgring

Elford volvió a ponerse al volante solo dos semanas después de su triunfo en la Targa Florio, esta vez con un Porsche 908 KH, junto a Jo Siffert, en los 1.000 Kilómetros de Nürburgring, donde superaron a la competencia. Repitió esta victoria en las montañas de Eifel en 1970 y de nuevo en 1971. Elford siempre fue un auténtico caballero, como demostró en Bastia, en noviembre de 1968. Poco antes del comienzo del Tour de Corse, el Jefe de Desarrollo de Competición en Porsche, Peter Falk, tuvo una charla privada con su mejor piloto oficial. "Necesitamos un piloto francés para rallyes como éste. ¿A quién llevarías?" Elford se lo pensó. Le hubiera gustado recomendar a su buen amigo Jean-Francois Piot, pero conocía a un piloto aún mejor: "Trae a Gérard Larrousse". Falk siguió el consejo de Elford y Porsche nunca se arrepintió de la decisión: solo en 1969, Larrousse ganó el Tour de Corse, el Rallye Neige & Glace y el Tour de France Automobile de siete etapas con un Porsche 911 R.

A lo largo de su vida, Elford no solo se entusiasmó con el 911; también fue un gran admirador del Porsche 917, aunque no siempre fuera fácil de pilotar. Condujo seis variantes de 917 en 16 carreras, entre 1969 y 1971, incluyendo Le Mans. Pero, incluso con seis 917, nunca consiguió una victoria allí. Se le escapó por poco en 1971: junto a Gérard Larrousse pilotaron un 917 LH durante 21 horas, hasta que su carrera terminó por un fallo técnico. "Era una bestia salvaje porque el motor pesaba mucho", recordaba Elford. "La caja de cambios estaba montada detrás del motor. Debido a las torsiones, cambiar de marchas se hizo cada vez más difícil durante la prueba y, al tomar la curva de Mulsanne, tuvimos que admitir la derrota porque la caja estaba muy dañada".

El año 1973 fue la última vez que Elford condujo un 917: “Nos prestaron un 917/30 de fábrica para una carrera de Interserie en Hockenheim. Nunca había conducido un coche de carreras turbo, así que tuve que demostrar en las pruebas de Weissach que podía hacerlo. De hecho, batí el récord de vuelta allí y también gané la carrera. Me encantaba ese coche”. También participó con el 917 en Sebring y, en1971, subió a lo más alto del podio. En 2014, fue incluido en el Salón de la Fama de Sebring.

Imágenes de la trayectoria de Vic Elford

Como Elford era fiable y rápido, Steve McQueen lo contrató para filmar las escenas de alta velocidad de su película "Le Mans" de 1970. La trayectoria de Elford en la Fórmula 1 fue intermitente. Entre las 13 carreras que disputó de 1968 a 1971, se subió a los coches de los campeonatos CanAm y Trans-Am, se sentó al volante en pruebas todoterreno en África y se enfrentó a las pistas ovales de la Nascar. Tuvo un inmenso éxito en los rallyes y en las carreras de circuito durante un total de 12 años. En 1972, el Presidente de Francia lo nombró Caballero de la Orden Nacional del Mérito por detenerse en Le Mans a mitad de carrera para rescatar a un piloto de su coche en llamas.

Se retira de la competición profesional en 1974

Elford se retiró de las carreras en 1974 y en 1975 emprendió un nuevo camino, trabajando con el proyecto de coches de competición Inaltera antes de pasar a dirigir el equipo ATS de Fórmula 1. Después de trasladarse a Estados Unidos en 1984, dirigió la Escuela de Conducción para Clientes de Porsche y la Porsche Driving Experience. Escribió dos libros: “The Porsche High-Performance Driving Handbook” y “Reflections on a Golden Era in Motorsports”. Incluso en sus últimos años, Elford se alegraba de volver a ponerse al volante, como cuando condujo un 911 en el Tour de Corse Historique en 2017, o cuando él y otras leyendas de Porsche, como Herbert Linge, Gérard Larrousse y Jean-Pierre Nicolas, hicieron un viaje al pasado en unas pruebas especiales del Montecarlo, en 2018.

El inteligente piloto, conocido por su amplia sonrisa, también amaba a los franceses y su forma de vida. “Francia es probablemente el único país -además de Estados Unidos- con una geografía, una topografía, un clima y unas condiciones meteorológicas tan distintas para cada tipo de rallye”, afirmó en una ocasión. “Además, hay una cultura tan acogedora en Saboya, los Alpes, los Pirineos... toda la ‘Camaradería Francesa’, que no se puede encontrar en ningún otro lugar del mundo".

Vic Elford deja desconsolados a su esposa francesa Anita y a un gran número de aficionados. Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG se despide de uno de los pilotos más simpáticos y exitosos de todos los tiempos.

Trayectoria profesional y logros con Porsche

1967
Campeón de Europa de Rallyes con un Porsche 911 S

1967
Primera carrera en Le Mans. Termina primero en su categoría y séptimo en la general con un Porsche 906K Carrera 6

1967
Ganador de la primera prueba de rallycross de la historia con un Porsche 911 R

1968
Ganador de los 1.000 Kilómetros en Nürburgring con un Porsche 908

1968
Ganador del Rallye de Montecarlo con un Porsche 911 T

1968
Ganador de la Targa Florio con un Porsche 907 KH

1968
Ganador de las 24 Horas de Daytona con un Porsche 907 KH

1968 - 1971
Trece participaciones en Fórmula 1

1969
Ganador de los 1.000 Kilómetros de Nürburgring con un Porsche 908

1970
Ganador de los 1.000 Kilómetros de Nürburgring con un Porsche 908

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/205442_en_3000000.mp4

Image Sublines

Path: Porsche lamenta el fallecimiento de Vic Elford/fotos/img_2.jpg
Title: David Stone y Vic Elford (i-d), Porsche 911 T 2.0 Coupé, 1968, Porsche AG
Subline: Salida del Rallye de Montecarlo de 1968: David Stone sentado en el 911 T 2.0 Coupé junto a Vic Elford.

Path: Porsche lamenta el fallecimiento de Vic Elford/fotos/img_4.jpg
Title: 917 LH Coupé, Le Mans, 1971, Porsche AG
Subline: 24 Horas de Le Mans de 1971: Vic Elford y Gérard Larrousse en un 917 LH Coupé.

Path: Porsche lamenta el fallecimiento de Vic Elford/fotos/img_5.jpg
Title: Gérard Larrousse y Vic Elford (i-d), 911 SC RS, 17 Tour de Corse histórico, 2017, Porsche AG
Subline: Gérard Larrousse y Vic Elford (i-d) con dos 911 SC/RS en el Tour de Corse de 2017.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2022/es-porsche-lamenta-fallecimiento-vic-elford-27708.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/ad43d1e1-b3ac-40f6-8492-e69e8ad130bb.zip

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