

Recordando los triunfos de Pedro Rodríguez con Porsche en Daytona

24/01/2023 A bordo del Porsche 917 KH, el mexicano consiguió las victorias en las carreras de 24 horas de 1970 y 1971.

A pocos días de dar comienzo a la edición número 56 de las 24 Horas de Daytona, Porsche recuerda los triunfos del legendario Pedro Rodríguez en la clásica carrera de resistencia a bordo del Porsche 917 KH.

Ambos triunfos serán recordados eternamente por los amantes del automovilismo. El primero de ellos, en 1970, por el descomunal esfuerzo hecho por Rodríguez, quien corrió casi 20 de las un poco más de 23 horas que el Porsche 917 estuvo rodando en la pista de la Florida. El de 1971 por el dramatismo que se vivó durante las últimas tres horas de carrera cuando la caja de cambios del 917 tuvo que ser reparada por completo.

Las dos victorias en Daytona sirvieron de preámbulo para dos temporadas de éxitos que le entregaron a Porsche los títulos del Campeonato Mundial de Marcas –hoy llamado Campeonato Mundial de Resistencia (WEC)–, en 1970 y 1971.

1970: victoria con sangre

Para las 24 Horas de Daytona de 1970, que fueron disputadas entre el 31 de enero y el primero de febrero, el equipo John Wyer Automotive Engineering inscribió dos unidades del Porsche 917 KH con su motor bóxer de 12 cilindros que entregaba 565 caballos de potencia. Uno de ellos fue compartido por Rodríguez y el finlandés Leo Kinnunen. El otro por el francés Jo Siffert y el inglés Brian Redman.

Desde la primera curva, Rodríguez dejó ver sus ganas de triunfo al frenar tarde y saltar del tercero al segundo lugar, por detrás del 917 conducido por Siffert, que subió del segundo al primeo. En una mañana soleada, a diferencia de las otras parejas de pilotos que se turnaban los autos cada uno o dos repostajes, el mexicano no se bajó del 917 hasta el cuarto, cuando le entregó el auto a Kinnunen en primer lugar y con una buena ventaja sobre sus rivales.

A las siete de la noche Rodríguez volvió al mando de 917 e hizo honor a su apodo de 'Ojos de Gato', pues durante 12 horas seguidas amplió la diferencia aún más sobre sus rivales. Como Kinnunen no hablaba muy bien inglés y no tenía la misma velocidad, el jefe de equipo decidió cambiar a Rodríguez por Redman a las siete de la mañana. El mexicano se fue a desayunar y quedó un poco más tranquilo al entregar el auto al inglés.

Cuarentaicinco minutos después, Rodríguez ya estaba listo para regresar a correr. Sin embargo, dejó que Redman entregara el auto Kinnunen para que este completara su turno. Además, porque le dolían las manos y desde la madrugada tenía la izquierda en carne viva por el esfuerzo del cambio de velocidades que le afectaba. De igual manera, tenia rojo el pie derecho por el calor que pasaba cerca de la rueda derecha y se transmitía a la cabina. Para mitigar el dolor, Angelina Dammym, su esposa, le echó alcohol en la mano y luego le puso cinta adhesiva sobre la piel para protegerla un poco. Por su parte, los ingenieros de Porsche tomaron nota y posteriormente pondrían un mejor aislante cerca del acelerador del 917.

Pedro Rodríguez retomó el mando y siguió su paso frenético. Sin embargo, el jefe del equipo, David Yorke, le dio la orden de bajar el ritmo para no arriesgar la victoria, mientras que a Siffert le pidió subir de velocidad para tratar de alcanzar el segundo lugar. Dos vueltas antes del final de la carrera, el francés alcanzó al belga Jack Ickx y lo pasó, con lo que regaló a Porsche y al equipo JWAE un merecido 1-2.

El esfuerzo del mexicano le sirvió para conseguir su tercer triunfo en Daytona (tras la carrera de tres horas de 1963 y los 2000 kilómetros de 1964), e imponer un nuevo récord de distancia con 4439 kilómetros y 279 metros y uno de velocidad promedio con 184,859 km/h. Además, su ventaja sobre el segundo Porsche fue de 45 vueltas, un poco más de 275 kilómetros; una distancia suficiente como para haber corrido 22 horas y media y aún así haber ganado sin problemas. El 917 de Rodríguez y Kinnunen pasó tan solo 38 minutos 50 segundos en los pits durante toda la carrera. En sus casi 20 horas de manejo, Pedro Rodríguez dio 600 vueltas él solo.

1971: los cambios del triunfo

Tras haber ayudado a Porsche a ganar el Campeonato Mundial de Marcas de 1970, Pedro Rodríguez continuó con la escudería John Wyer Automotive Engineering, mientras que Kinnunen tuvo que abandonar. En su remplazo, el equipo contrató al inglés Jackie Oliver, quien tras 50 años de la muerte del mexicano le confesó al Porsche Newsroom que él estaba convencido que su llegada al JWAE se debió a un pedido de Pedro Rodríguez. El otro prototipo del equipo quedó en manos de Siffert y el inglés Derek Bell.

Las 24 Horas de Daytona de 1971 fueron disputadas el 30 y 31 de enero. La carrera comenzó con una inusual temperatura para esa época del año, 25 grados centígrados. Los dos 917 comenzaron en segundo y tercer lugar y se mantuvieron en esas posiciones hasta pasadas las dos horas de competencia, cuando el Ferrari que lideraba tuvo una falla con el alternador y luego otra con sus luces traseras, lo cual lo retrasó dos vueltas cuando eran las seis de la tarde, hora en que el 917 de Rodríguez y Oliver ya había 'lappeado' a todos los otros autos en competencia, excepto el conducido por Siffert y Bell, el cual unos minutos después tuvo que abandonar por problemas mecánicos.

Hacia las nueve de la noche, Rodríguez y Oliver seguían acelerando a fondo y marcaban una velocidad promedio de 200 kilómetros por hora. Durante la noche, la pareja mantuvo el ritmo y el liderato. Tras 21 horas de carrera le llevaban 342 kilómetros de ventaja a sus más inmediatos seguidores y todo parecía indicar que el triunfo del JWAE estaba asegurado sin mayores complicaciones.

Sin embargo, cuando ya muchos espectadores salían a almorzar, Rodríguez tuvo que ingresar a pits porque la transmisión del 917 se había atascado en una marcha alta. Lo que hubiera sido una reparación simple se convirtió en una pesadilla, pues el reglamento de la FIA de ese momento no dejaba cambiar una caja dañada por otra nueva sino que tenía que ser reparada, una tarea muy demandante. John Wyer tomó el riesgo y los mecánicos de Porsche se dieron a una labor que para muchos parecía imposible de completar en menos de dos horas, ya que tocaba reparar uno a uno cada engranaje de la caja.

Como si este drama en el autódromo no fuera suficiente, algo sucedió afuera que hizo que todos en las tribunas se pusieran de pie en estado de shock y horror. En el aeropuerto internacional de Daytona, adyacente al circuito, un avión privado que acababa de despegar perdió potencia a unos 30 metros de la pista y se hundió en el suelo produciendo una enorme bola de humo negro y llamas. Los bomberos tardaron 15 minutos en apagar el fuego que consumió los cuerpos de tripulantes y pasajeros.

En la pista los mecánicos seguían su labor mientras que Rodríguez y Oliver veían como el Ferrari de Ronnie Bucknum y Tony Adamowicz les arrebataba la punta de carrera.

Después de lo que parecieron 92 minutos interminables, el 917 estaba listo para volver a la pista a la 1:05 de la tarde, con poco menos de dos horas para el final de la carrera y tres vueltas de retraso. A Rodríguez le fue dada la tarea de recuperar ese liderato, lo cual parecía posible, ya que antes del percance con la caja, el 917 era entre 10 y 12 segundo más veloz por vuelta que el Ferrari. Con una gran

demostración de pilotaje, el mexicano recuperó la punta en apenas 33 minutos.

Lo que siguieron fueron dos paradas no programadas para Porsche, ambas por neumáticos. Una breve chaparrón obligó al auto a entrar a pits para cambiar a neumáticos de lluvia. Y cuando la pista se secó fue necesario otra parada para volver a utilizar los slicks. Durante una de esas paradas el 917 perdió el liderato temporalmente porque el Ferrari de Bucknum y Adamowicz nunca entró a cambiar gomas.

Cuando Rodríguez vio la bandera a cuadros le había sacado un poco más de una vuelta al Ferrari. Este fue el final más cerrado en la historia de las 24 Horas de Daytona hasta ese momento. El Porsche 917 de Rodríguez y Oliver rodó a una velocidad promedio de 175,772 km/h y recorrió 4218 kilómetros y 542 metros, en lo que fue la segunda carrera más veloz en Daytona hasta ese momento.

MEDIA ENQUIRIES

Hermilo Nájera

+(52-222) 505-2507
hermilo.najera@porsche.com.mx

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2023/automovilismo-deportivo/PLA-Porsche-917KH-pedro-rodrguez-mexico-24-horas-daytona.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/d4b1cb4c-5a88-4fc0-931a-4e1f6ad7a889.zip