

Recorriendo Mónaco en un sin igual 917

24/04/2018 Claudio Roddaro transita por las calles del principado monegasca en el 917-037 que compró en 2016 y que con mucho esfuerzo logró homologar para circular en las vías públicas.

En medio del bullicio y el ajetreo de un popular restaurante en la Riviera Francesa, un rugido con tono barítono asciende desde el pavimento, vibrando elevadamente, de manera elegante y con porte esbelto, retumbando hasta los bordes de las copas de vino de fino cristal.

Desde la calle se escuchan los convulsionados chasquidos y crujidos, seguidos finalmente por un estridente chillido ensordecedor que causa que algunos alimentos se caigan de los tenedores de plata y que un camarero, que zigzaguea entre los sorprendidos comensales, deje caer una botella sin abrir de Biondi Santi sobre las despiadadas baldosas terracota.

Claudio Roddaro compró un 917-037 en 2016

Al menos así es como nos gusta imaginarnos que suena cada vez que Claudio Roddaro sale a cenar en

algún restaurante de Mónaco. Porque este amable y joven corredor aficionado ha hecho realidad el sueño dorado que tienen en mente la mayoría de los fanáticos de Porsche: No sólo poseer un 917 genuino, sino conseguir el permiso que le permita circular legalmente por las calles.

Claudio, quien reside en Mónaco, compró un 917-037 en 2016. Ávido coleccionista y conductor de exclusivos Porsche de carreras, inmediatamente se dedicó a registrarlo para usarlo en las calles. Hoy en día, esto no es algo fácil de conseguir, ya que se trata de un prototipo deportivo de Le Mans de más de 40 años. Pero existía un precedente crucial. O más bien dos. Anteriormente, un par de auténticos 917 habían sido registrados para que se les permita circular en la carretera. El primero, con número de chasis 917-021, hace mucho tiempo y de manera muy breve. El segundo, el famoso automóvil No. 030, obtenido casi nuevo por el fallecido conde Rossi de Montelera, el noble italiano que fue autor intelectual del exitoso vínculo de patrocinio entre Martini y Porsche. A través de una tecnicidad altamente sospechosa, este monstruo completamente plateado y tapizado en piel se ha mantenido legal en la carretera, desde que fue retirado de las carreras a principios de los años setenta. Y fue este auto el que vendría al rescate de Claudio.

Para poder circular legalmente en carretera con su 917K, Claudio tuvo que demostrar que era idéntico al automóvil de Rossi. Sin embargo, esto no fue una hazaña fácil. El chasis 037 sin terminar fue adquirido por el constructor de carrocerías Baur de Alemania a fines de la década de los 70 y el auto no se fabricó durante décadas. Eventualmente fue vendido a un coleccionista estadounidense que pidió que su ensamblaje estuviera en manos de Carl Thompson, de Gunnar Racing, en Long Beach. En abril de 2004, más de treinta años después de su nacimiento, el 917-037 hizo su ansiado debut público en la llamada Rennsport Reunion de Daytona.

917-037: la versión final

Sin embargo, Porsche había permanecido al tanto del paradero del automóvil a lo largo de su vida, y pudo proporcionar a los propietarios un chasis, cuando fue solicitado, que autenticaba al 037 como un 917 genuino. Esto lo convertiría en la versión final, y debido a que alrededor del 95 por ciento estaba construido de piezas originales de Porsche, también lo convirtió en el 917 más original que existe –una afirmación avalada enormemente por el hecho de que nunca debutó en carreras, y por lo tanto nunca se estrelló–.

De vuelta en Mónaco, luego de dos meses de minucioso procedimiento burocrático, de obtener y clasificar montones de documentos, y de interminables saltos por aros, el trabajo finalmente fue hecho. El 917K de Claudio, resplandeciente en auténticos distintivos y calcomanías de competencia de Martini, tal como los patrocinadores de la época, también lucía un par de matrículas muy atractivas.

Su motor de 12 cilindros planos y 4.9 litros, refrigerado por aire, era, y sigue siendo apropiado para los 600 bhp (potencia al freno), algo serio incluso entre la alta jerarquía de súper deportivos de la actualidad. Pero este es un automóvil que pesa solo 600 kilogramos, mucho menos de la mitad que un 911 GT3 actual. Y eso, por supuesto, significa alcanzar los consagrados 1000 bhp/tonelada. En la

carretera, en un automóvil de casi medio siglo de antigüedad.

Retumbando por las concurridas calles de Montecarlo y rugiendo por las laderas que bordean las rivieras francesas e italianas, hay súper deportivos e hipercoches en abundancia, los ubicuos juguetes de los desafiantes playboys. Pero es agradable pensar que ahora, cada vez que a Claudio se le antoja, la competencia es irrelevante.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2018/historia/es-porsche-917-037-road-legal-le-mans-16702.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/d75afd44-56c9-4473-baa7-e255d9e2856d.zip