

Gigantes y leyendas

10/09/2020 La victoria de 1970 en las 24 Horas de Le Mans, hace exactamente 50 años, es uno de los éxitos deportivos más importantes de Porsche. Qué mejor excusa para organizar un encuentro de los protagonistas de ayer y hoy: Hans Herrmann con su Porsche 917 KH y el ganador de 2017, Timo Bernhard, con su Porsche 919 Hybrid.

Basta con mirar los cascos para ver el progreso que ha experimentado el automovilismo deportivo en los últimos años. El casco antiguo es una delicada estructura abierta, en forma de media concha, que hoy da sensación de fragilidad; el nuevo, sin embargo, es una pieza de protección de alta tecnología con colores llamativos y una forma ergonómicamente perfecta. Pareciera que ni un golpe de martillo pudiera acabar con él. Estamos en un estudio fotográfico en Friolzheim, entre Stuttgart y Pforzheim (Alemania), y el ambiente está que arde. No por los luces, sino por los dos protagonistas. A un lado se sitúa Hans Herrmann, ganador de las 24 Horas de Le Mans en 1970, posando frente a aquel 917 KH que le llevó a la victoria; al otro, Timo Bernhard, el último ganador absoluto de las 24 Horas de Le Mans con Porsche, frente al 919 Hybrid 2017 con el que obtuvo el título. Los cascos de uno y otro lucen sobre las carrocerías de sus respectivos vehículos. Los dos Porsche y sus dos pilotos son cuatro laureados campeones. Timo y Herrmann dieron la última vuelta y vieron caer la bandera a cuadros en sus ediciones ganadoras de Le Mans; el primero, además, pilotó en la vuelta inicial de la carrera de 2017,

mientras en 1970 ese honor le correspondió a Richard Attwood.

Prioridad absoluta: la seguridad

Cuando estos gigantes se encuentran, el primer tema del que siempre hablan es el progreso en materia de seguridad. “Conducíamos en parejas”, recuerda Herrmann, que ahora tiene 92 años, y agrega con un guiño: “Los jóvenes de hoy son un poco perezosos: cada auto lo conducen tres pilotos, por lo que uno de ellos puede irse a dormir durante ocho horas”.

En la época del más veterano, las diferencias de velocidad entre las distintas categorías eran un peligro en sí mismas: “La velocidad máxima de los más lentos rondaba los 200 km/h. Pasamos volando junto a ellos a 384 km/h”. “Las carreras, definitivamente, siguen siendo peligrosas”, añade Bernhard, “pero no hay comparación entre el momento actual y lo que se vivía entonces. El miedo era un compañero constante hace 50 años, y esto hoy no es así para nosotros”. Y Herrmann recuerda: “Cuando compraba un tubo de crema de dientes, solía quedarme unos segundos en la tienda pensando si llegaría a terminarlo”.

La tecnología de competición

Lo que los dos protagonistas dicen queda perfectamente ilustrado por los dos autos de carreras que lucen en el estudio, uno frente a otro. El 917 KH con el número 23, alineado por Porsche Salzburg, no pesa más de 800 kilogramos, está propulsado por un motor de 12 cilindros y 4.5 litros, que envía a las ruedas traseras 580 caballos métricos de potencia. Este motor necesitaba calentarse durante diez minutos antes de salir a pista. La carrocería de resina artificial tiene un grosor de solo 1,2 mm y el habitáculo ofrece unas dimensiones tan reducidas que es fácil que el casco del piloto toque el techo.

Enfrente está el 919 Hybrid, mucho más grande que su antecesor. Este auto tenía que ser preparado cuidadosamente por dos técnicos y un ingeniero antes de entrar al circuito. Lo que esconde en su interior es un auténtico laboratorio de pruebas que anticipa el futuro de las tecnologías Porsche. Se trata de un motor V4 turbo de gasolina, de dos litros de cilindrada con casi 500 caballos (368 kW) que llegan al eje trasero, combinado con un motor eléctrico de 294 kW (más de 400 CV) que aporta tracción al eje delantero, lo que convierte a este Porsche en un modelo de cuatro ruedas motrices. El propulsor eléctrico está alimentado por una batería de iones de litio, que a su vez se carga con la energía de frenado del eje delantero y con la energía de los gases de escape. El piloto tampoco es que tenga mucho espacio en el interior de este auto, pero sí está mucho mejor protegido que en el modelo clásico. Las heridas de batalla de esta unidad que compitió en 2017 con el número 2 se conservan con orgullo en la piel del prototipo. El 917 también es el modelo que batalló en pista, aunque su aspecto es parecido al del día que salió de las instalaciones de fábrica.

“El 917 era el auto más evolucionado de su época. Con él, Porsche dejó claro que sabía fabricar los mejores prototipos de acuerdo con las reglas de la época”, dice Bernhard. “Lo mismo ocurre con el 919

Hybrid. Este fue el automóvil de competición que utilizó Porsche para mostrar los avances tecnológicos de los vehículos de serie de hoy. El Taycan es un buen reflejo de todo ello". La pregunta es: ¿Bernhard ha conducido alguna vez el 917? "Sí, dos veces. Por supuesto que no al límite, pero lo suficiente como para tener una buena impresión de sus posibilidades y de cómo se sentían los pilotos de antes al volante". Desde entonces, Bernhard tiene aún más respeto por Herrmann y sus compañeros de equipo. ¿Y le gustaría a Herrmann entrar en el 919? "Dios mío, de ninguna manera".

Le Mans: una carrera especial

"El entusiasmo por las carreras sigue muy presente hoy, a pesar de que haya cambiado la tecnología", asegura Bernhard. "Le Mans sigue teniendo el mismo significado que hace 50 años. Pero ahora puede considerarse una de las últimas aventuras del mundo de la competición, porque ningún otro trazado combina un circuito de carreras con tramos de vía pública". Hans Herrmann se convirtió en espectador tras su retirada y en la actualidad no se pierde ninguna carrera, incluidas las de Fórmula 1. La consistencia es clave en este deporte, como lo es con todo en la vida: "Después de las 24 Horas de Le Mans de 1969, en las que terminé en segundo lugar, decidí que me retiraría de la competición en 1970. Se lo había prometido a mi esposa. Nadie más lo sabía en ese momento. El hecho de haber podido terminar mi carrera con aquella victoria en Le Mans, que además resultó ser clave en la historia de éxito de Porsche, fue algo muy especial".

La importancia de los pilotos de carreras

A Bernhard le encanta contar la historia de su vecina de 85 años, que se sentó frente al televisor durante toda la noche mientras él estaba al volante por las curvas de la Sarthe y luego le dijo: "Sr. Bernhard, me mantuvo despierta toda la noche, no podía dejar de ver la carrera". Al margen de los momentos complicados y de peligro que viven los pilotos, en ocasiones, su labor se ve ampliamente recompensada. "Este es un claro ejemplo de cómo las carreras cautivan a personas que, en principio, no tienen afición por la competición", dice uno de los mejores pilotos de carreras del mundo, que es embajador de la marca Porsche desde 2020.

Llega el momento de dejar solos a Hans Herrmann y Timo Bernhard. Seguramente, los dos tengan más historias que contar. Un total de 19 victorias absolutas, 108 victorias de categoría y un sinfín de emociones difíciles de describir vinculan a Porsche con las 24 Horas de Le Mans, el evento automovilístico más antiguo y reconocido del mundo, durante más de seis décadas. Esto convierte al fabricante de automóviles deportivos de Stuttgart-Zuffenhausen en la marca de mayor éxito en los casi 100 años de historia de Le Mans. El 14 de junio de 1970, Porsche consiguió la primera victoria absoluta con el 917 KH de 580 CV. En la edición número 85, celebrada en 2017, Timo Bernhard, junto con sus compañeros de equipo Earl Bamber y Brendon Hartley, lograron la misma gesta a bordo del Porsche 919 Hybrid.

MEDIA ENQUIRIES

Elizabeth Solís

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

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2020/historia/es-porsche-le-mans-meeting-hans-herrmann-917-kh-timo-bernhard-919-hybrid-22686.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/db178480-5c77-4fd1-a35d-4298719ff93b.zip