El primer 911 que ganó en EE. UU.

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

06/04/2019 Este Porsche 911 pisó suelo americano por primera vez en el estado de Florida, donde ahora se exhibe tras las puertas de un museo. Su historia se escribe con letras de victoria, ya que fue el primer nueveonce en ganar una gran carrera internacional: la categoría GT de las 24 Horas de Daytona.

Naples se sitúa al suroeste de Florida, allá donde las palmeras se mecen suavemente con la brisa, los parques están perfectamente cuidados y las playas dibujan paisajes increíbles. Los pescadores se reúnen en el muelle de Naples, ese lugar que bien podría ser considerado el Beverly Hills del golfo de Mexico.

La ciudad es la sede del condado de Collier, nombrada así por el empresario y terrateniente Barron Collier. A los aficionados al mundo del automóvil deportivo les sonará la colección que lleva este apellido. Entre los coches que la componen, un Porsche 911 negro brilla con luz propia. Rayas blancas, número 18 impreso en todo el perímetro, ausencia de cromados y ausencia, también, de alerón de grandes dimensiones. Su discreción no le impidió ser el primer 911 en obtener una victoria de clase en una carrera disputada en un circuito internacional reconocido. Un evento, sin duda, lleno de anécdotas y protagonistas, entre los que destacan el ex director de la división de Competición de Porsche y piloto Huschke von Hanstein.

Fritz Sittig Enno Werner von Hanstein -nombre digno de una ópera- desempeñó a la perfección su papel en las 24 Horas de Daytona de 1966. Por aquel entonces, Porsche era una marca joven. Sin embargo, en su decimoctavo año de vida, von Hanstein quiso dejar constancia de que Porsche ya había alcanzado la madurez. Daytona parecía destinado al nuevo 906, con el que no cabía pensar en nada que no fuera una victoria. También había en pista cinco 904 carrera GTS para afianzar los resultados de la marca. Todo esto, en medio de una competencia feroz, compuesta por modelos como nueve Ford GT 40 y tres Ford GT 40 MkII, ocho Ferrari 250 LM y un Ferrari 365 P2. Von Hanstein contaba con todos ellos como actores principales, pero lo que no podía imaginar era que aquel 911 negro, prácticamente de serie, iba a lograr situarse en el meollo de la categoría GT.

Confusión

Von Hanstein levantó la mirada, ¿de dónde había salido aquel 911? En ese momento apenas habría 200 unidades del nuevo coupé de Porsche en EE. UU. y esa unidad era el segundo 911 -número de chasis 300 128- que recibió Herbert Brundage, un distribuidor de Jacksonville, Florida. Mr. Brundage lo había usado como coche de demostración y lo había vendido en el año 1965 con 30.000 millas en su haber.

El nuevo propietario era Jack Ryan, dueño de un concesionario de Volkswagen en Atlanta, que además fue miembro activo del Club Porsche America (PCA) y un apasionado de los coches de competición en general y de los GT en particular. Su nueva adquisición, pensó, podría ser un claro ganador.

Piensa a lo grande

Ryan no quería medias tintas, él más bien pensaba en triunfar con mayúsculas. Así que condujo hasta Florida, donde estaba a punto de comenzar la carrera de resistencia en el circuito de Daytona. Pensó que tenía una oportunidad en la categoría GT de 2 litros. Se llevó consigo a dos amigos del Club Porsche, Bil Bencker y Lin Coleman. Juntos, hicieron equipo, pero rápidamente se dieron cuenta de que Porsche no les iba a prestar mucho apoyo en todo lo relativo a aquel evento. El 911 era aún muy joven y en la compañía estaban totalmente centrados en el 906.

Ferdinand Pïech, un año antes de alcanzar el cargo de jefe del departamento de desarrollo de Porsche, envió un 911 al Rallye de Montecarlo. En pleno invierno de 1965, Herbert Linge y Peter Falk aprovecharon la oportunidad para alcanzar una convincente quinta plaza en la clasificación general. Pero aquello se consideró más bien un ejercicio de pruebas. También lo fueron las victorias del especialista en subidas en cuesta Eberhard Mahle en su 911 privado, en el verano de 1965. Nadie en ese momento se había imaginado a un 911 de serie compitiendo en una carrera de resistencia de 24 horas, y mucho menos en Daytona, con sus rápidas secciones y sus tramos peraltados.

Improvisación

Para el equipo de Ryan, la improvisación fue la clave. Lo primero que hicieron fue quitar el asiento del pasajero; después llegó el sistema de escape deportivo artesanal, con una salida central de generosas dimensiones. Para mejorar la seguridad del conductor se instaló una barra de protección algo rudimentaria y se aumentó la iluminación con dos faros auxiliares situados bajo el paragolpes delantero. Esto último era muy importante para poder conducir en Daytona de noche con ciertas garantías. En contraste, las luces que iluminaban el número 18 estaban más oscuras, pero eran necesarias para que la dirección de carrera pudiera identificar los números en las puertas cuando caía la noche. En las pocas pruebas de entrenamiento que habían llevado a cabo Ryan y sus colegas habían probado neumáticos de competición sobre las llantas de acero de serie, en medida 4,5 x 15 pulgadas. Las modificaciones de chasis o de frenos no eran una opción.

El coche llegó de serie con su antena, sus altavoces y su equipo de radio AM. La radio aporta peso y es sabido que a mayor lastre, peores tiempos sobre la pista. Tal vez prescindieron de parte del sistema de audio o, quizá, simplemente no querían renunciar al entretenimiento durante las interminables horas de la carrera. Nadie lo sabe. El caso es que en las imágenes de la época la antena se puede ver extendida.

Obstinación

No se pudo evitar. En una llamada telefónica a Alemania, Huschke von Hanstein se vio obligado a informar a la sede de Porsche de que en aquella carrera tan importante iba a participar un 911 con más de 30.000 millas y un motor bóxer de estricta serie bajo el capó. Esto causó consternación en las oficinas de la marca. ¿Qué pasaría si el nuevo modelo de Porsche se rompiera en su primera aparición en un evento internacional de semejante calado? Era algo posible y, sin duda, le quitaría prestigio a la compañía. ¡Inconcebible! Zuffenhausen se apoyó en Huschke von Hanstein para que este hiciera todo lo posible y evitara que aquel 911 finalmente entrara en pista.

"¿Cómo? ¿Qué me vaya a casa? No vais por buen camino conmigo" –respondió Ryan. "Este coche es mío y voy a disputar la carrera" –le dijo bruscamente a von Hanstein. Ryan había adquirido legalmente el coche y respetaba las reglas impuestas por los organizadores. Se había fijado el objetivo de correr en Daytona y así sería. Desde Zuffenhausen no pudieron hacer nada para parar aquello. Cabizbajo, von Hanstein se fue al box de Porsche y empezó a barruntar un nuevo plan: si no puedes con tu enemigo, únete a él.

Constancia

Ryan era consciente de que los 130 CV de su coche eran ampliamente superados por los favoritos, así que sólo podría acercarse a los puestos de cabeza con una conducción sólida y regular. Su carrera comenzó el 5 de febrero de 1966 a las 3 de la tarde, saliendo desde la posición 39. No iba demasiado rápido, pero mantenía tiempos constantes. La clave no era ganar, sino simplemente llegar a la línea de meta. El trío de pilotos aguantó en la pista de 6,132 kilómetros, vuelta tras vuelta, de forma consistente y sin problema alguno.

Transcurridas tres horas de carrera, a las 6 de la tarde, el coche número 18 rodaba en la posición 33 de la general; otras tres horas después había alcanzado el puesto 25; poco antes de llegar a las 8 de la mañana, los organizadores anunciaban que el 911 de Ryan estaba en la posición 19 de la general: esta era la cabeza de la categoría GT de 2 litros. Huschke von Hanstein no daba crédito. Tal era su emoción que informó rápidamente al la escudería de Ryan de que su equipo de mecánicos Porsche estaba a su completa disposición en el caso de tener algún problema.

Pero aquel coche no necesitó ningún tipo de asistencia. El 911 iba como la seda. El equipo se limitaba a repostar carburante regularmente, a comprobar el nivel de aceite, a sustituir neumáticos y a cambiar de piloto cuando era necesario. La carrera había ido especialmente bien, sin contratiempos destacados, sin embargo, al final dio un giro espectacular. Después de 24 horas y 548 vueltas, el coche llegó hasta la decimosexta posición en la general, lo que significaba que el ganador de la categoría GT hasta 2 litros

había dado alcance a dos competidores de la clase superior. Von Hanstein estaba doblemente contento: por un lado, figuraba este logro, pero por otro, el Porsche 906 también terminó la carrera como ganador de su categoría y en la sexta posición de la clasificación general, por delante de claros favoritos como los Ford GT 40 y el Ferrari 365 P2.

Ryan llevó después su 911 a Sebring. Esta carrera de resistencia la terminó en segunda posición debido a un problema en un pistón. A partir de aquí, tras varios cambios de propietario y muchas carreras, el coche terminó en Ohio. Durante cuatro décadas hizo su servicio como coche privado hasta que su último dueño, Christian Zugel, lo donó a la colección Collier en el instituto Revs de Naples. Todo un hito en la historia de la competición en Porsche: prácticamente en su estado original, con el motor y la transmisión de serie. Todo un ganador.

MEDIA ENQUIRIES

Porsche Newsroom España

porschenewsroom.spain@porsche.es

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2019/es-porsche-911-daytona-1966-christophorus-9038.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/e08f2505-2340-40ee-9245-3e5e7e9be382.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/en.html

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