

Terapia de grupo: Reunión de Socios de Goodwood

12/04/2022 El encuentro número 79 de los socios del festival inglés sirvió para conmemorar los 40 años del Porsche 956 con una exhibición sin precedentes de prototipos oficiales y privados que compitieron en el Grupo C.

A principios de la década de 1980, el mundo fue testigo de una revolución en las carreras de prototipos deportivos. La llegada del Grupo C dio paso a una era en la que la eficiencia del combustible resultaba primordial y los avances aerodinámicos, con el efecto de ala invertida, cambiaron para siempre lo establecido en el diseño y en el rendimiento. A la vanguardia de este nuevo mundo se encontraba Porsche que, con el 956 y su sucesor el 962, creó un modelo que batió infinidad de récords.

Han pasado 40 años y el legado del prototipo del Grupo C de Porsche no ha sido superado. En el circuito de Goodwood, en la costa sur de Inglaterra, se reunieron durante el fin de semana 21 ejemplares que abarcan 12 años de competición internacional, lo que subraya la escala y el alcance del extraordinario dominio del 956, tanto en manos de pilotos oficiales como de clientes.

De los autos que llegaron a Goodwood, 16 participaron en una carrera de demostración. Fue el mayor número de 956 y del posterior 962, de fábrica y privados, que han rodado juntos en la historia. Prometía ser un espectáculo único e inolvidable, que estimularía los sentidos con llamativas decoraciones, olores evocadores y el incomparable e inconfundible sonido del bóxer de seis cilindros turboalimentado de Porsche.

Mientras los autos eran alineados en la penumbra de una oscura tarde de abril, formando el patrón tradicional de una salida de Le Mans, los faros se encendían a intervalos, con haces paralelos de blanco y amarillo que atravesaban la recta interior de Goodwood. El carril de *boxes* se despejó y un expectante silencio se extendió por las abarrotadas tribunas. En ese momento fue fácil olvidar que habían transcurrido 40 años de desarrollo de ingeniería y éxito en las carreras de Porsche. Lo mejor del Grupo C regresó en todo su esplendor durante un fin de semana muy especial.

A los Porsche 956 y 962 ganadores de las 24 Horas de Le Mans, con su famosa decoración de Rothmans, se unió en la línea de salida el 962 C, recientemente restaurado, que llevó a Hans-Joachim Stuck a una victoria decisiva en la ADAC Supercup de 1987. Junto a ellos, había una ordenada colección de ejemplares de fábrica y de clientes, desde el 962 rojo brillante de Richard Lloyd Racing Cabin hasta el de Italya Sports con su característica carrocería rosada. No menos llamativo era el 956 de New-Man Joest Racing amarillo y negro que ganó Le Mans en 1985, ni el Skoal Bandit 956 B verde brillante, cuyo sistema Motronic de control del motor ayudó a Derek Bell a conseguir el título mundial de pilotos en 1986.

Uno a uno, los autos se pusieron en marcha. Las revoluciones aumentaron y los tubos de escape rugieron cuando los motores ya estaban calientes, el sonido rebotó en los muros y se adentró en la campiña inglesa. Los *boxes* fueron cerrados, la parrilla se vació y tres filas de espectadores se alinearon en el perímetro, llenando las tribunas y conteniendo la respiración. Cuando cayó la bandera y los motores chillaron simultáneamente hacia sus 8000 rpm, la multitud pareció retroceder asombrada. El primero de los autos oficiales de Porsche encabezó un grupo que se deslizó por la recta, se acercó a la primera curva y se perdió de vista.

Durante los 20 minutos que siguieron, un apretado grupo del que para muchos sigue siendo el mejor auto de carreras de todos los tiempos, dio vueltas al circuito de tres kilómetros y 800 metros a un ritmo casi de carrera, con las válvulas de descarga de los turbocompresores chillando y los motores alcanzando picos estridentes, mientras sus pilotos exploraban los límites de la potencia y la frenada, luchando con una dirección sin asistencia, embragues duros y cambios manuales exigentes.

El cielo rosado sobre el circuito se hizo más intenso y las luces de los autos atravesaron la incipiente oscuridad, uno al lado del otro a través de las desafiantes secciones de Fordwater y St Mary's, deslizándose por la recta de Lavant antes de frenar con fuerza en Woodcote y la estrecha *chicane* que precede a la recta principal. Por un momento fugaz, Goodwood podría haber sido Le Mans, Daytona o Sebring, y estos mismos autos podrían haber estado luchando por los títulos más codiciados de las carreras de resistencia. Pero aquellas vueltas se acabaron muy pronto y las imágenes más asombrosas quedaron en la memoria cuando los bólidos entraron en el *paddock* vacío y volvieron a quedar en

silencio.

Tanto para los pilotos como para los espectadores, fue un privilegio presenciar este increíble espectáculo. Una celebración, pero también una poderosa evocación de una era irrepetible en las carreras de resistencia con prototipos. Tras su histórico triplete de 1982 en las 24 Horas de Le Mans, el 956 y el 962 llevarían a Porsche a otras cinco victorias consecutivas en esa prueba, además de tres títulos también consecutivos de pilotos y marcas en el Campeonato Mundial de Resistencia. En 1983, el 956, tanto en su versión de fábrica como en la de clientes, consiguió la increíble cifra de nueve de los 10 primeros puestos en Le Mans. También fue el año en el que Stefan Bellof estableció el récord de vuelta en el Nordschleife de Nürburgring durante la clasificación para la carrera de 1000 kilómetros: la extraordinaria combinación de ala invertida de Norbert Singer y el potente motor bóxer turboalimentado de Hans Mezger unidos para marcar un tiempo de 6 minutos y 11 segundos en el famoso y peligroso circuito de más de 20 kilómetros de longitud. Sigue siendo la vuelta más rápida que ha dado un auto de carreras durante un campeonato, solo superada recientemente por la del 919 Hybrid Evo, una evolución del prototipo de Porsche realizada tras abandonar la competición y no estar sujeta a las limitaciones de un reglamento.

La superioridad del 956 y el 962 no solo quedó demostrada por sus primeros éxitos, también por el constante flujo de títulos que seguiría acumulando en todo el mundo durante los años siguientes. Ganó su última carrera en el Campeonato IMSA GTP en Road America (Estados Unidos) en 1993, y su última victoria en Le Mans fue en 1994, homologado de nuevo como LMGT1. Su aparición en Goodwood, 40 años después de aquel increíble debut, sirvió para recordar una época sin precedentes para Porsche y una edad de oro para las carreras de resistencia con prototipos.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2022/historia/PLA-es-porsche-reunion-members-meeting-goodwood-40-aniversario-porsche-956-962-27995.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/ed5e2112-f424-434d-bb4c-4afa2e71b42f.zip

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