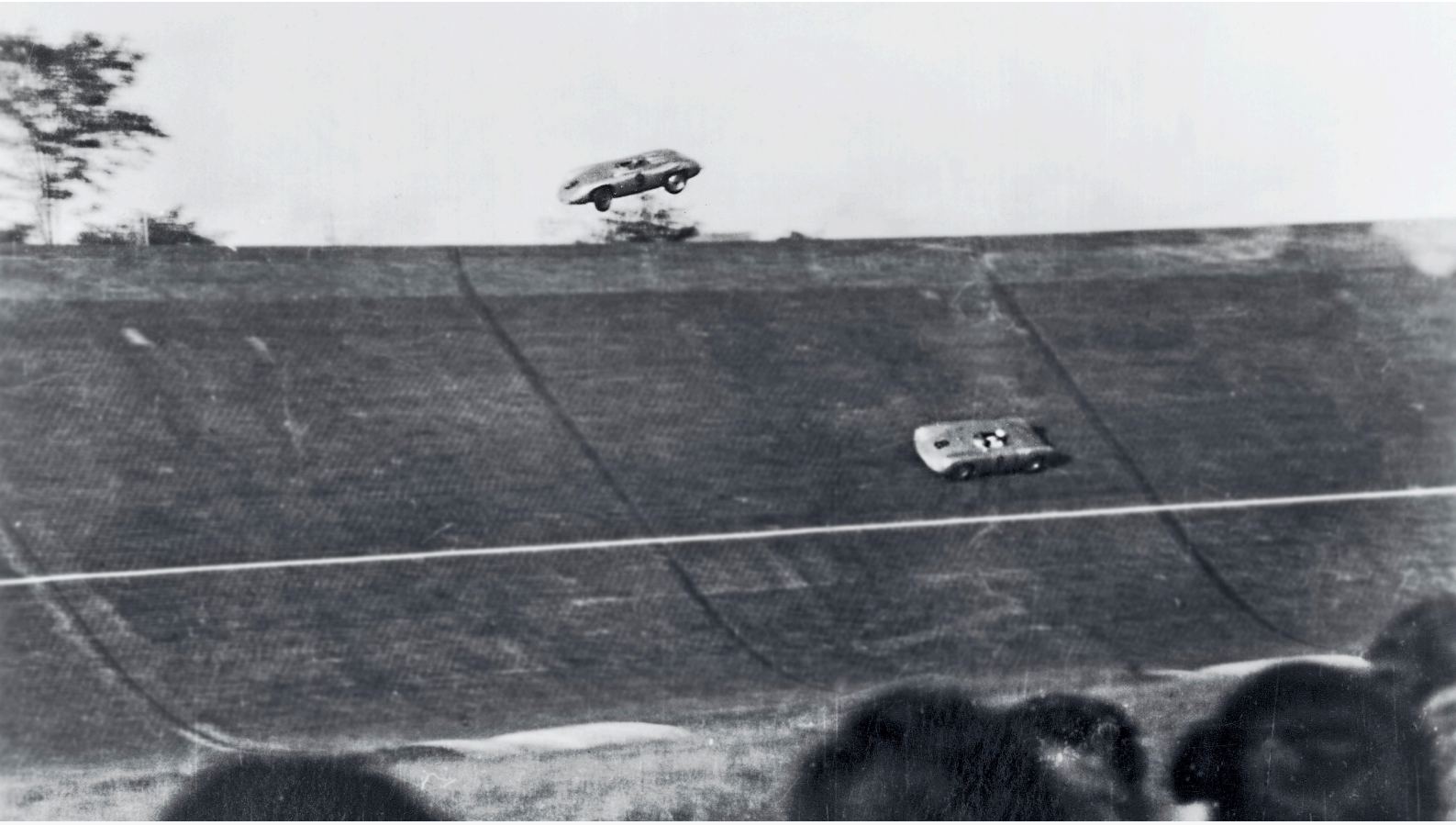


Entre el cielo y la tierra

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

19/04/2022 En 1921 se inauguró AVUS, un circuito berlinés de alta velocidad con una temible curva peraltada, que acogió durante décadas algunas carreras legendarias. Richard von Frankenberg, piloto de competición y fundador de *Christophorus* , adoraba la pista que estuvo a punto de costarle la vida. Su hijo cuenta la historia.

A mi padre le encantaban los circuitos extremadamente rápidos. Uno de ellos era AVUS, situado en Berlín, cuyas siglas en alemán corresponden a “Carretera de Tráfico y Pista de Pruebas”. Inaugurado hace poco más de un siglo, constaba de dos rectas que sumaban 8,2 kilómetros, con dos curvas muy pronunciadas en sus extremos. En 1937 se sustituyó una de ellas por una curva peraltada para así dar aún mayor rapidez al trazado. La curva norte, revestida de ladrillos y famosa por su peligrosidad, tenía una vertiginosa inclinación de 43 grados, un radio de 184 metros y una altura de más de 12 metros. La velocidad máxima que se podía alcanzar en ella era de 180 km/h. Este viraje, sin duda, era complicado: a Juan Manuel Fangio le provocaba dolor de cabeza, a Wolfgang Graf Berghe von Trips le producía mareos y a Hans Herrmann la fuerza centrífuga le presionaba la cabeza hacia abajo de tal manera que

solo podía ver los pedales del coche. Además, entre los ladrillos del revestimiento crecía musgo, por lo que la curva norte siempre estaba un poco húmeda y resbaladiza.

Pero mi padre adoraba este circuito precisamente por el reto que estas ingentes dificultades suponían. La celeridad marcó su vida y no solo en el asfalto, sino también en el campo profesional. En 1952 fundó como trabajador autónomo *Christophorus* , "La revista para clientes y aficionados a la marca Porsche", de la que sería Redactor Jefe durante muchos años. En aquella época, Fritz Huschke von Hanstein dirigía los departamentos de Relaciones Públicas y de Competición a la vez. Entre 1953 y 1960 fue piloto oficial de Porsche, y obtuvo varias victorias en circuitos famosos de todo el mundo, entre ellos Le Mans y Nürburgring.

En 1954, la última carrera de la temporada del Campeonato Alemán de Deportivos se celebró en la temible pista de AVUS. Los neumáticos tenían que soportar un enorme esfuerzo en la curva norte. Durante un entrenamiento con el Porsche 550 Spyder, a 180 km/h, a mi padre se le desprendió allí la banda de rodadura de un neumático delantero, pero afortunadamente pudo mantener el control del coche. Para la carrera se habían montado neumáticos especiales. Durante 20 vueltas, mantuvo un duelo muy igualado con Hans Herrmann, quien también pilotaba un 550 Spyder. En la última vuelta, mi padre apuró más la frenada antes de negociar la curva sur, lo que le llevó a la victoria. Recorrió los 168 kilómetros de la carrera a una velocidad media de 193,5 km/h.

Al año siguiente la distancia aumentó y los coches tenían que recorrer 249 kilómetros hasta cruzar la bandera de cuadros. En el entrenamiento, mi padre logró la tercera posición en la parrilla de salida con el 550 Spyder, por detrás de los EMW del fabricante de automóviles de Eisenach, en Alemania Oriental. Al volante iban Edgar Barth y Arthur Rosenhammer. Pero a pesar de ello, mi padre hizo una de sus mejores carreras, situándose por delante de los dos coches desde el inicio, sin perder el liderato en ningún momento. El resultado final habla por sí mismo: detrás del campeón alcanzaron la meta tres EMW y, en quinto lugar, otro Porsche 550 Spyder.

En 1956, los ingenieros de desarrollo y los mecánicos de la marca construyeron en un corto espacio de tiempo el prototipo Porsche 645 Spyder, al que dieron el nombre de "Micky Mouse". Cada coche de carreras de Porsche se montaba a mano hasta el último tornillo y cada uno tenía sus particularidades, que le hacían merecedor de un sobrenombre determinado. "Micky Mouse" tenía un chasis tubular de acero inoxidable, una batalla más corta y unas vías más estrechas. Para ahorrar peso se utilizaron diversas aleaciones de magnesio. El metal ligero presenta una gran rigidez, pero arde a 648 °C generando una luz blanca deslumbrante y una enorme potencia calorífica. El fuego apenas se puede extinguir.

El Porsche 645 Spyder era más ligero y aerodinámico que el 550 A Spyder. Por ello, a pesar de que su motor tenía la misma potencia (135 CV), era capaz de alcanzar una velocidad máxima de 260 km/h, claramente superior a la de su antecesor. Pero, a su vez, era difícilmente controlable por su forma de moverse cual ratón perseguido por un gato, incluso en las rectas. De ahí su apodo.

En el equipo Porsche, ni Hans Herrmann ni Wolfgang Graf Berghe von Trips estaban dispuestos a pilotar

este coche. Pero mi padre, sí. Siempre tuvo una clara tendencia al riesgo.

En 1956, la última carrera de la temporada del Campeonato Alemán de Deportivos se volvió a celebrar en AVUS. Mi padre había sido vencedor en 1955 y salió a defender el título. ÉI, Hans Herrmann (campeón de Alemania en 1954) y Wolfgang von Trips eran los favoritos. Ya al final de la primera vuelta, mi padre se había situado en cabeza. Pero, de repente, en la tercera vuelta, el coche perdió la trazada en la curva norte, salió disparado a 180 km/h por encima del borde del peralte, dio una vuelta de campana y, finalmente, se estrelló en el *paddock* . Una enorme nube de humo negro hacía temer lo peor. El Porsche 645 Spyder estaba envuelto en llamas con el depósito de combustible lleno.

Yo no recuerdo la escena del accidente. Solo me acuerdo de cómo mi madre me agarró por el brazo y me sacó en volandas de la tribuna, situada en la zona de salida y meta, para echar a correr hacia la curva norte. Pero todavía tengo presente la enorme nube negra. Por fin sonó por los altavoces el mensaje que alivió los peores temores: habían encontrado a mi padre inconsciente, pero vivo, en unos arbustos detrás de aquella curva. Como no llevaba cinturón de seguridad, al dar la vuelta de campana salió disparado del coche y las plantas habían amortiguado el impacto. El hecho de que sobreviviera al accidente fue casi un milagro. Estuvo ingresado en un hospital de Berlín durante cinco semanas, tumbado boca abajo gran parte de ellas. Las fuertes contusiones en la espalda fueron producidas por la fuerza centrífuga al salir disparado del vehículo. La conmoción cerebral provocada por el impacto le borró de la memoria aquella fatídica tercera vuelta.

En diciembre de 1956 ya había progresado tanto en su recuperación que pudo asistir a la fiesta de Navidad de Porsche sirviéndose de un bastón. El número 23 de *Christophorus* salió algo más tarde de lo habitual, por lo que rogó a sus lectores que disculparan el retraso. “Antes de poder dedicarme a la publicación de este número de *Christophorus* tuve que curarme medianamente de mi conmoción cerebral y mis fuertes contusiones. Lo comprenden, ¿verdad?”. Así era él, mi padre.

Información

Artículo publicado en el número 400 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Texto: Donald von Frankenberg
Fotos: Achivo de Porsche

Copyright: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. No se debe reproducir total o parcialmente sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

Image Sublines

Path: Entre el cielo y la tierra/fotos/img_1.jpg
Title: Richard von Frankenberg en un Porsche 645 Spyder en el circuito AVUS en 1956, 2022, Porsche AG
Subline: Richard von Frankenberg en un Porsche 645 Spyder en el circuito AVUS.

Path: Entre el cielo y la tierra/fotos/img_2.jpg
Title: Richard von Frankenberg con su hijo y Ferry Porsche, 2022, Porsche AG
Subline: Richard von Frankenberg con su hijo Donald en Le Mans en 1955. A la izquierda de la imagen, Ferry Porsche.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2022/es-porsche-richard-von-frankenberg-avus-berlin-100-aniversario-christophorus-400-28050.html

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