# A fondo con 50 años: Andrew Frankel prueba el temible 917/30

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

14/11/2019 A principios de este año, el mundialmente famoso periodista Andrew Frankel experimentó los "mejores 10 minutos de su vida laboral" conduciendo el legendario Porsche 917/30. Así se desarrollaron las cosas.

¿De verdad tiene 50 años? Si se piensa en lo poco que ha evolucionado el aspecto de un sport prototipo en ese tiempo, comparados con lo lentos, desgarbados y altos artilugios que corrían 50 años antes del Porsche 917, se puede tener una idea de lo sorprendente que debió parecer en 1969.

Era tan rápido como un monoplaza de Fórmula 1, pero estaba diseñado para competir durante 24 horas. Un coche adorado y temido en igual medida por los que lo conducían, y universalmente envidiado por aquellos cuya tarea, por lo general ingrata, era tratar de mantener su ritmo. En 1971, Jackie Oliver dio una vuelta a Le Mans con un 917 LH a más de 250 km/h de media y alcanzó los 386 km/h en la recta de Mulsanne.

Fue ese ritmo el que hizo que las autoridades se apresuraran a modificar el reglamento con la intención de asegurar que un coche como el 917 nunca pudiera ser construido, para finalmente prohibirlo. Un límite de 3 litros de cilindrada fue suficiente. Pero cualquiera que pensara que el 917 estaba acabado se equivocaba. Porsche se fijó en la competición al otro lado del Atlántico, en el crucial mercado norteamericano. Adaptó el 917 a las carreras de Can-Am y alcanzó una potencia como nunca antes se había visto.

En 1973, el Porsche 917/30 Can-Am llegaba a 1.100 CV (808 kW) a partir de su motor de 12 cilindros turboalimentado de 5.4 litros, aproximadamente el doble de potencia que el 917 original de 4.5 litros atmosférico desarrollado sólo cuatro años antes. Habría sido posible aún más, pero simplemente no era necesario. Su predecesor, el 917/10, ganó las dos primeras carreras del campeonato; el 917/30, las seis restantes. Una vez más hubo que cambiar las reglas para que los 917 quedaran fuera de juego.

Sólo dos 917/30 corrieron en Can-Am, conducidos por Mark Donohue y Brian Redman. Uno de ellos figura desde hace mucho tiempo en una colección privada en los EE. UU. El otro, el primer 917/30 en ganar en Can-Am, siempre ha sido propiedad de Porsche. El 917/30 es la versión más potente del que se ha considerado el mejor coche de carreras del mundo. ¿Qué se sentiría al conducirlo?

Increíblemente, en abril me tocó contestar a esa pregunta. Lo tuve durante diez minutos en el Goodwood Members Meeting, diez minutos para hacer realidad un sueño de toda la vida.

Quizás lo más asombroso de todo no fue el Porsche, o su potencia, sino la gente que lo trajo. No hubo gestos de advertencia, ni límites de revoluciones, ni súplicas para traerlo de vuelta en una sola pieza. Sólo disfrútalo. Eso y la confirmación de que hoy en realidad habría "al menos" 1.100 CV (808 kW) bajo mi pie. Pesa 800 kg.

Al principio parece demasiado fácil. El embrague es duro pero no brusco, la caja de cambios de cuatro velocidades es muy lenta, pero fácil de manejar. Se siente más pequeño y estrecho de lo que parece y responde fielmente a los movimientos del volante. ¿Está tratando de que me confíe demasiado, de hacerme bajar la guardia para sorprenderme de la manera más humillante?

Realmente no es así. El acelerador es progresivo y, aunque parezca ilimitada, puedes controlar la llegada de potencia. Voy cogiendo confianza. Así que piensas en otras cosas, como lo bien que se conduce. El agarre de los enormes neumáticos de competición Avon es prodigioso y el equilibrio es deliciosamente neutro. Empiezas a sentir que quieres más potencia y apuras un poco más.

Y aún más. Empiezas a preguntarte qué llegará primero, tu umbral de miedo o los límites del 917. Las rectas dejan de existir. El ruido del motor de 12 cilindros es impresionante, pero no puedes escucharlo porque un instante sin estar concentrado basta para ganar más velocidad de la que el coche puede perder. Pero cuanto más rápido vas, mejor se comporta. La inquietud no aumenta, disminuye. ¿Qué decides, precaución o potencia?

Ninguna de las dos. Había olvidado que había una tercera opción. En mi última vuelta, cerca del final de la recta a más de 160 km/h en tercera, pisé a fondo y en un instante esos enormes Avon traseros simplemente perdieron tracción, girando como locos mientras subían las revoluciones del motor. E incluso entonces, el coche no se desvió ni un centímetro de la trayectoria marcada.

Y eso fue todo. El sueño se había hecho realidad. Había conducido el más grande de los grandes tan rápido como podía hacerlo con seguridad. Y el Porsche 917/30 no solo estuvo a la altura de las expectativas de toda una vida, las superó en todos los aspectos.

**Link Collection**

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2019/es-porsche-goodwood-members-meeting-andrew-frankel-917-19157.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/f8c47366-a208-4b3c-8db3-bcf868a74a5f.zip

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