# Porsche y Steve McQueen: aprecio mutuo

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

14/09/2020 La estrella de Hollywood Steve McQueen fue un apasionado de los deportes de motor, un piloto privado con una fuerte vocación y un *porschista* convencido.

La felicitación de Zuffenhausen llegó por correo aéreo: "Estimado Sr. McQueen", comenzaba la carta fechada en marzo de 1970. "Es un gran placer extenderle mis calurosas felicitaciones por su destacada actuación en las 12 Horas de Sebring". Ferry Porsche escribió que había "seguido la carrera desde su casa con una gran atención". Con cuarenta años en ese momento, McQueen no solo era una de las estrellas de Hollywood más exitosas de la época, también era un ávido piloto de carreras: "Puede imaginarse cuánto me satisface que logre un resultado tan brillante con un coche de nuestra marca", concluía Ferry Porsche.

McQueen y su compañero de equipo Peter Revson habían conseguido una hazaña heroica en la clásica carrera de resistencia de Florida. Aunque a su Porsche 908/02 Spyder KH (*Kurzheck* o cola corta), apodado "Flounder", lo superaban claramente en potencia los rivales de una categoría superior con motor de cinco litros, McQueen y Revson fueron capaces de ir en cabeza en la última fase de la carrera. Al final, les superó Mario Andretti con un Ferrari, pero la diferencia en meta fue de solo 23 segundos, tras 12 horas a fondo.

Steve McQueen odiaba ser segundo. Siempre quería ganar. Pero incluso para él, ese resultado fue como una victoria. Una victoria sobre sí mismo, por así decirlo. Dos semanas antes, se había lesionado el pie izquierdo en la carrera de motocross de Lake Elsinore.

Había llegado a Sebring con muletas y escayola. "El pie se ha roto por seis sitios", explicó McQueen a los reporteros de televisión que esperaban. "Tuvimos que acortar el pedal izquierdo del coche y pegar lija en la suela de mi zapato para poder pisar el embrague". Sin embargo, la idea de retirarse no se le había pasado por la cabeza. "Había dado mi palabra".

Así era. El tipo más genial de todos, que desafiaba los límites y rompía las reglas. Y no solo en éxitos de taquilla como *Los siete magníficos* , *Bullitt* o *El coloso en llamas.* McQueen no era diferente en la vida real. Y eso significaba una cosa por encima de todo: carreras. "Siempre voy apresurado", dijo Steve McQueen de sí mismo una vez. "Así es como vivo". Su hijo Chad, que hoy tiene 59 años, lo cuenta así: "Le encantaban las carreras. Era su droga".

Huyó a toda velocidad de la pobreza en la que había crecido en Missouri e Indiana. A los catorce años

todavía estaba en un hogar para jóvenes delincuentes; a los diecisiete se alistó en los Marines como conductor de tanques. A los veintidós años, hizo con éxito una audición para uno de los codiciados puestos en la famosa Actors Studio de Lee Strasberg, en Nueva York, la escuela de teatro por excelencia en los años 50.

Para llegar a fin de mes, McQueen trabajó como lavaplatos y camionero, además de redondear sus ingresos corriendo con una Harley-Davidson. El premio era normalmente de cien dólares, una suma considerable en ese momento.

McQueen obtuvo su primer papel estelar a los 27 años, en la película de terror de ciencia ficción *The Blob* . Su salario: 3.000 dólares. Fue un comienzo modesto comparado con el ascenso que vino después.

A finales de los años 50, sus ingresos fueron suficientes para comprar su primer coche nuevo: un Porsche 356 A Speedster negro. Al igual que su colega James Dean, McQueen se sintió atraído por la joven marca de Stuttgart. El Speedster con motor de 75 CV combinaba la funcionalidad diaria con la capacidad para participar en carreras privadas.

En 1959, corrió nueve carreras del Sports Car Club of America en California. La primera oficial, en Santa Bárbara, el 31 de mayo, terminó con una victoria en la categoría de noveles. "Me enganché. Las carreras me dieron una nueva identidad", reconoció McQueen más tarde, "y era importante para mí tener esa identidad independiente".

Antes del final del verano de 1959, McQueen había cambiado el Speedster por un Porsche 356 A Carrera más potente. Más tarde, corrió por primera vez con un coche de competición puro, un Lotus Eleven. Seguirían incontables coches deportivos y de carreras en su trayectoria de veinte años. Coleccionaba casi obsesivamente no solo coches, sino también motocicletas e incluso aviones. "Estaba loco por la velocidad y las máquinas", decía Neile Adams, su primera esposa.

El mismo McQueen consideraba sus juguetes como un medio de escape a otro mundo, "solo puedo relajarme cuando estoy corriendo. Me relajo a altas velocidades", declaró en una entrevista de televisión.

Pero también había algo más: la necesidad de imponerse a cualquier precio. "Tenía que adelantarte, era su personalidad", recuerda Clifford Coleman, su asistente de dirección durante muchos años, que también corría en motocicletas. "Por eso tuvo tanto éxito. Tenía que ganar".

Y no solo en el circuito, también para recuperar su primer Porsche 356 A Speedster. Cuando McQueen se enteró de que su compañero de carreras Bruce Meyer, de Beverly Hills, había comprado el coche por 1.500 dólares, lo persiguió durante meses hasta que Meyer cedió. McQueen se lo quedaría para el resto de su vida. "Hoy en día se vendería por una suma de siete cifras", dice Meyer. "No un millón, varios millones". Pero el Speedster con las inusuales llantas de tuerca central no está a la venta, se quedará en el garaje de Chad McQueen.

Las películas de Steve McQueen también se hicieron según sus reglas. Como gran estrella de cine que

era, podía hacer lo que quisiera. Incluía coches y motocicletas en las líneas argumentales siempre que era posible. Por ejemplo, el loco paseo por la playa con Faye Dunaway en un VW Buggy en *El caso Thomas Crown* .

En la legendaria secuencia de la persecución en Bullitt insistió en ponerse al volante él mismo en lugar de un especialista, una pesadilla hecha realidad para el productor. Si hubiera salido herido, habría significado pérdidas de millones de dólares.

Sin embargo, mientras filmaba un éxito cinematográfico tras otro, no pudo resistirse a seguir participando en carreras de motocross. Generalmente, sin que el público lo notara. McQueen disfrutó del anonimato que le concedía el casco y participó en eventos bajo el seudónimo de Harvey Mushman. Pero incluso con el casco puesto, su estilo de conducción era inconfundible. "Era fuerte y rápido", recuerda Coleman, asistente del director. "Eso era evidente en la forma muy agresiva en que conducía una motocicleta".

Sus actividades en las carreras sobre cuatro ruedas atrajeron algo más de atención, sobre todo porque ocasionalmente compartía el volante con pilotos de renombre mundial, como Innes Ireland, Pedro Rodríguez o Stirling Moss. "Siempre quiso medirse con los mejores", dice su hijo Chad.

McQueen conducía al más alto nivel en ese momento e incluso financió su propio equipo a través de su empresa Solar Productions. La cúspide de su carrera serían las 12 Horas de Sebring, el 21 de marzo de 1970, una de las diez carreras de la temporada del Campeonato Internacional de Marcas.

El equipo oficial Porsche alineó siete coches, incluyendo cuatro 917 KH. Pero la mayor parte de la atención fue para McQueen y su compañero Peter Revson, con un 908/02 privado. McQueen ya había ganado con él en Holtville y Phoenix. El piloto de Porsche Kurt Ahrens, compañero de Vic Elford al volante de un 917, observaba atentamente a su famoso rival durante los entrenamientos. "McQueen tenía mucho talento y era ambicioso hasta límites casi obsesivos", recuerda el ahora octogenario. "Y era rápido, aunque no tanto como Revson".

Con su Spyder de tres litros y 350 CV, McQueen y su compañero de equipo no parecían tener ninguna oportunidad contra los competidores de la categoría de cinco litros, con sus aproximadamente 600 CV. Para compensarlo, el equipo no cambió los neumáticos ni las pastillas de freno durante toda la carrera. "Todos nos sorprendimos de su constancia porque la carrera fue muy dura", recuerda Ahrens. "La pista estaba hecha de placas de hormigón; nos sacudió bien". McQueen también tenía que aguantar con el pie roto. Pero ni siquiera eso le hizo perder la compostura. Al final, la estrategia en los *boxes* dio sus frutos con un sensacional segundo lugar, en parte porque McQueen y Revson se beneficiaron de los múltiples abandonos de sus competidores.

El mejor coche del equipo oficial Porsche, con Leo Kinnunen, Pedro Rodríguez y Jo Siffert, llegó en cuarto lugar después de una larga parada en *boxes* . No fue el resultado que Porsche esperaba.

"Su resultado ha hecho que nos mantengamos en cabeza del Campeonato Internacional de Marcas y por

ello le doy las gracias", señaló Ferry Porsche en su carta a McQueen.

El creador de Porsche y la estrella de Hollywood aguardaban la gran cita del calendario con igual entusiasmo. En las 24 Horas de Le Mans, McQueen pretendía competir junto al campeón de Fórmula 1 Jackie Stewart en un Porsche 917. Pero, por razones de seguros, esto le habría causado un sinfín de problemas en Hollywood.

Por primera vez en su vida, o eso parece, McQueen se echó atrás y se limitó a preparar su épica película en Le Mans. Usó el 908/02 de Sebring como coche cámara. Al volante, Herbert Linge y Jonathan Williams rodaron escenas auténticas desde la propia carrera. Al final obtuvieron un respetable noveno lugar, pero fueron descalificados por una controvertida violación de las reglas.

Para Porsche, la carrera terminaría con un triunfo largamente esperado: Hans Herrmann y Richard Attwood lograron la primera victoria absoluta de la marca en Le Mans, con su 917 rojo y blanco.

Poco después, Steve McQueen empezó a rodar las escenas. Había soñado durante mucho tiempo con hacer la película definitiva sobre las carreras. Le Mans era su proyecto favorito. La película estuvo al borde del colapso varias veces, casi lo arruinó y, finalmente, puso fin a su matrimonio con Neile Adams.

Despidió al primer director, John Sturges, porque este último quería filmar una historia de amor con el telón de fondo de la carrera de veinticuatro horas. Para McQueen, la carrera en sí era la historia de amor. El segundo director, Lee H. Katzin, finalmente cedió. No había un guión coherente y los diálogos eran limitados. Le Mans solo alcanzaría su estatus de culto muchos años después de su estreno en 1971.

Para las escenas de acción en el circuito, McQueen trajo a los mejores profesionales de Le Mans, incluyendo a Derek Bell, que luego ganaría la prueba cinco veces. No pasó mucho tiempo, recuerda Bell, hasta que McQueen entró en pista con un rugiente 917. "La pasión de Steve por la velocidad era obvia: siempre quería ir a fondo". La película fue “casi una ocurrencia tardía” para McQueen, recuerda Bell. “Probablemente por eso nos llevabamos todos tan bien”. Richard Attwood, ganador en 1970, lo dejó claro: "Quería ser uno de nosotros. Y fue uno de nosotros". Steve McQueen murió de cáncer a la temprana edad de cincuenta años, el 7 de noviembre de 1980.

## Información

Artículo publicado en el número 395 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Copyright: Las imágenes y el sonido publicados aquí son copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, o de otros autores. No está permitida la reproducción total o parcial sin permiso expreso por escrito de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

## Image Sublines

Path: Porsche y Steve McQueen: aprecio mutuo/fotos/img_2.jpg
Title: Steve McQueen y Derek Bell (i-d), 1970, Porsche AG
Subline: Un descanso en el rodaje de "Le Mans" en 1970: McQueen disfrutó del compañerismo con los otros pilotos y de la oportunidad única de pilotar en el legendario circuito, incluso aunque no fuera en carrera. Rodar la épica competición de “Le Mans” fue “una ocurrencia tardía”, como recordó más tarde Derek Bell (a la derecha).

Path: Porsche y Steve McQueen: aprecio mutuo/fotos/img_4.jpg
Title: Porsche 908/02 Spyder KH, 1970, Porsche AG
Subline: Un espectáculo en Sebring 1970: el equipo McQueen/Revson se ganó el respeto de los profesionales más consolidados en la carrera de 12 horas. En el 908/02, mantuvo a raya a los competidores más potentes hasta justo antes del final.

## Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2020/es-porsche-steve-mcqueen-christophorus-395-22048.html

External Links
https://www.porscheengineering.com/peg/en/

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