

Historia 061

13 de Marzo

Carlos E. Jalife Villalón

Hoy viernes 13 de marzo, hace 40 años se presentó por primera vez en el salón del Auto en Ginebra, Suiza, el Porsche 917, que sería el contendiente de la firma de Zuffenhausen para conseguir el ansiado campeonato mundial absoluto en las temporadas 1969-1971, cuando expiraría la regla que permitía la aparición de autos Sport de hasta 5 litros de cilindrada, para dejar el campo del campeonato mundial de marcas a los prototipos de hasta 3 litros. Y, el destino les jugó la mala pasada de que en 1969 conseguirían el campeonato, sin el 917. pues el 908 de cola larga (el 908/01) no tuvo oposición de los viejos y cansados Ford GT40 del equipo Wyer y menos del mal desarrollado Ferrari 312P y arrasaron en el campeonato con la excepción de Le Mans, las 24 horas que fueron para Wyer y su GT40, el mismo chasis con el que Pedro Rodríguez había vencido en 1968, ahora en manos de Ickx y Oliver. Entonces, al 917 le tocaría la tarea de ser el primer Porsche en ganar las 24 Horas de Le Mans en el absoluto, cosa que ya estaba prevista, aunque no había sido lograda, pero ese es otro tema que no tocaremos esta vez.

El trabajo de Porsche para lograr los 25 ejemplares requeridos para homologar un auto de 5 litros había sido casi en secreto en la fábrica de Zuffenhausen, principalmente porque no querían alertar acerca de su intención de tener un auto tan grande homologado, no fuera que la FIA les cambiara las reglas. Ya una vez había reducido los límites de cilindrada para los autos Sport (con lo que eliminó al Ford MkIV) y no querían autos que arrasaran con la oposición, sino prototipos con límite de tres litros en el futuro (como el 908/02 que estaba desarrollando Porsche para los circuitos trabados, un auto más corto, spyder y muy aerodinámico) que pelearan un campeonato entre varias marcas, como en la F1 y la restricción de cilindrada había sido impuesta con miras a que algún equipo se animara a usar en el mundial de marcas el abundante Cosworth DFV.

La FIA también se sorprendió y una vez que Ferrari vio la trampa de fabricar 25 ejemplares del 917 para homologarlo, emprendió la batalla creando su 512S que iría de diseño a pista en seis meses y además lograría los 25 ejemplares necesarios, aunque para ello debieron emplear las vacaciones navideñas de 1969. Mientras tanto, Porsche dedicó ese año a desarrollar su 917, tras haber sido visitado por los inspectores de la FIA, quienes molestos con la rotura al espíritu de la regla original (cuya idea era permitir que siguieran corriendo los GT40 y los Lola T70, no que alguien armara un superauto desde cero), exigieron ver los autos armados, no solamente las piezas, lo cual fue presentado en el patio de la fábrica con los autos alineados y pintados, y los inspectores eligieron uno, subieron, lo arrancaron; probaron un par más hasta cerciorarse que la homologación procedía y se fueron.

Cuando ya se había corrido Daytona con una victoria del Lola T70 coupé privado de Penske Racing (Donohue y Parsons al volante) Porsche presentó el 917 en Ginebra, con el nieto del fundador y ahora encargado del área deportiva Ferdinand Piech haciendo los honores con Gerhard Mitter, uno de los pilotos de la marca y para los 1000 Kilómetros de Spa el 917 estaba en la pista, pero no se comportaba con mucha estabilidad por lo que los principales pilotos eligieron correr el 908 y ganaron tras una feroz batalla con Pedro Rodríguez en el 312P, y sólo porque un Porsche 907 privado bloqueó al mexicano en Eau Rouge. Para Le Mans los problemas con los alerones traseros móviles hicieron que hubiera protestas de otros equipos y la solución salomónica fue dejarlos correr con los alerones, pero fijados en un punto acordado. De todos modos, los pilotos no tenían muchas ganas de usar el 917 que se movía peli-grosamente y fue Rolf Stommelen el que finalmente lo corrió, pero el auto no aguantó y el ganador fue el GT40 por 50 metros sobre el 908 cola larga de Hans Herrmann.

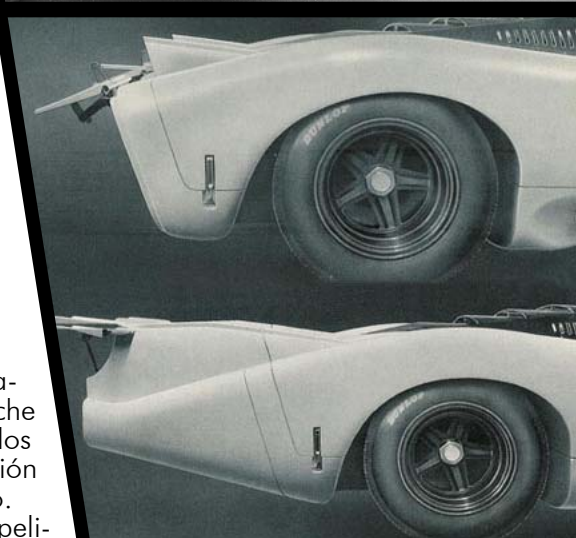
Aunque el campeonato de marcas ya estaba conseguido, había que poner el 917 a punto para las carreras finales y Siffert, el principal piloto de los alemanes (un suizo germano parlante) fue elegido para correrlo en los 1000 Kilómetros de Austria, y tras abandonos de los demás contendientes consiguió su primera victoria, pero el auto seguía siendo un toro salvaje sin domar y Porsche se retiró oficialmente y firmó para que en 1970 el auto lo usará el equipo Wyer como semioficial e incluso prepararon uno para el anuncio del acuerdo, con un pintado tipo Gulf, los patrocinadores de Wyer, aunque nunca corrió con ese diseño específico.

Para domar al salvaje auto lo llevaron a Hockenheim (Alemania) y Zeltweg (Austria) a probarlo; ahí encontraron la famosa cola corta (K o Kurz) ascendente sin alerón trasero que sería su configuración favorita, tras darse cuenta el ingeniero Horsman, de Wyer, que el aire no llegaba al alerón trasero y por eso era muy inestable. Con el cambio, que los ingenieros de Porsche luego dijeron haber contemplado, el auto se volvió más manejable y su velocidad tope en configuración LH (cola larga o Langheck) en manos de su mejor piloto, el mexicano Pedro Rodríguez, impondría récords promedios y tiempos de vuelta en Le Mans que nunca fueron rotos; también hubo dos victorias consecutivas tanto en el circuito de La Sarthé como en el campeonato.

EL

PORSCHE 917 CUMPLE

40



La misión se había cumplido.