

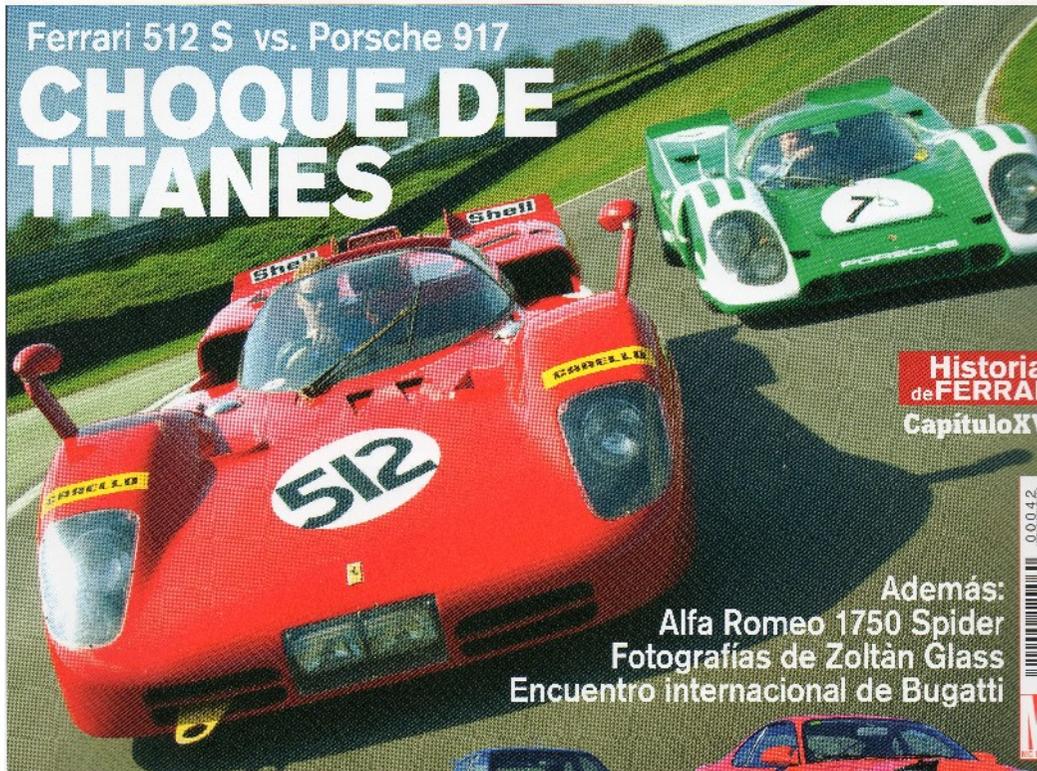
CLÁSICOS

EXCLUSIVOS

ESPAÑA • 3,42 € • 5,20 € • PORTUGAL COM

Ferrari 512 S vs. Porsche 917

CHOQUE DE TITANES



Historia de FERRARI
Capítulo XV

Además:
Alfa Romeo 1750 Spider
Fotografías de Zoltán Glass
Encuentro internacional de Bugatti

Ford Escort RS Cosworth
vs. Toyota Celica GT Four
Quiero ser piloto de Rallies



Cobra Daytona
A la conquista de Le Mans



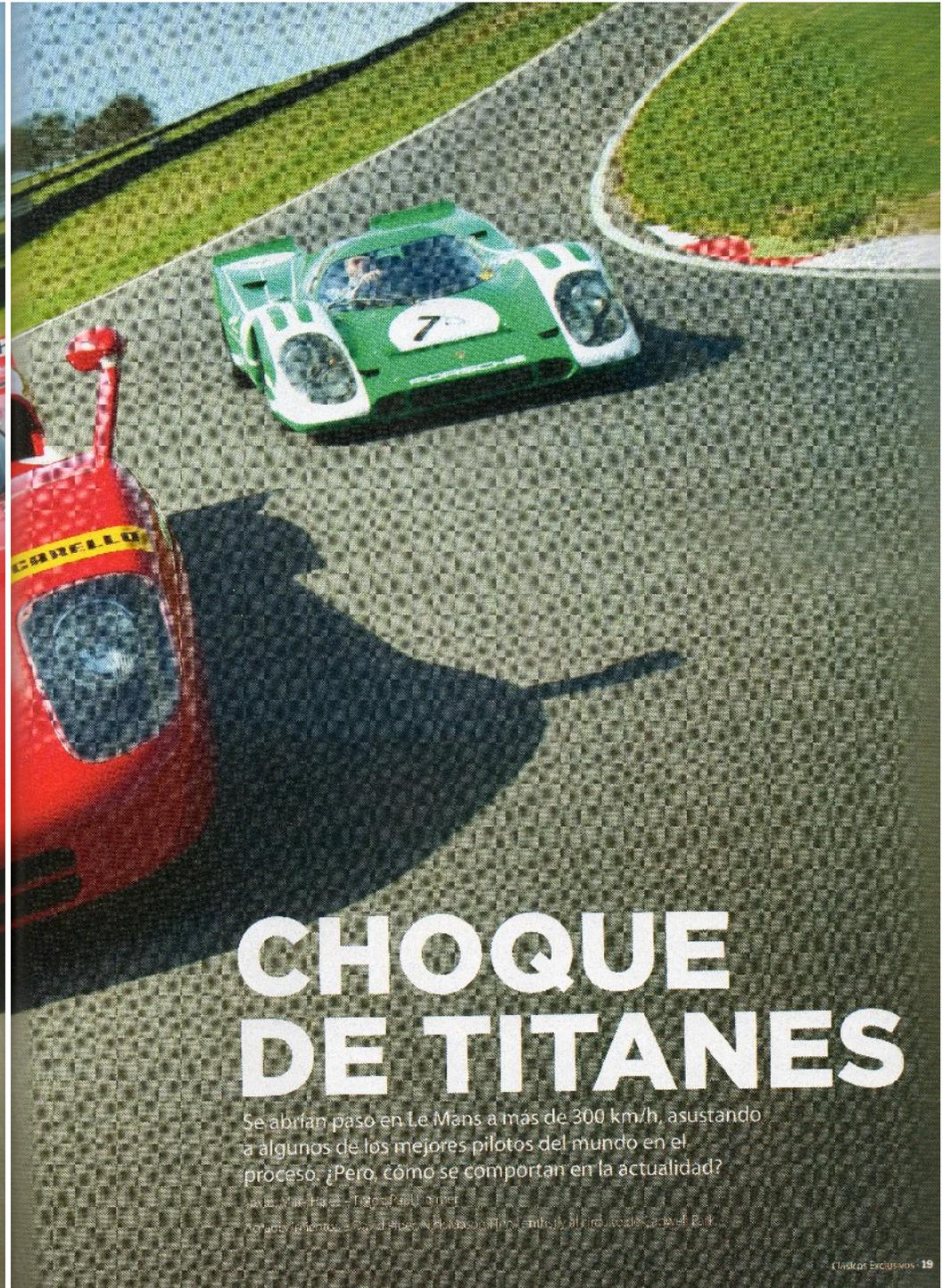
Bugatti
La colección ideal



Los pioneros
del automóvil



Fiat Dino Spider
...Casi un Ferrari



CHOQUE DE TITANES

Se abrían paso en Le Mans a más de 300 km/h, asustando a algunos de los mejores pilotos del mundo en el proceso. ¿Pero, cómo se comportan en la actualidad?

www.vehiculosclasicos.com

Imágenes: izquierda: J. López, A. P. Abad; derecha: Anthony, almirante de la Royal Air Force.

Ambos, Porsche 917 y Ferrari 512, tienen la fama de ser los últimos de una saga de bestias pardas que imponen miedo, los últimos de la brigada de los 300 km/h.



La zaga del Ferrari y del Porsche representan más de la mitad de la longitud del coche, evidenciando un cockpit muy pequeño y hasta qué punto el piloto iba sentado delante.

Nunca había conducido un Porsche 917, pero conozco bien el Ferrari 512 S, que es el otro participante en esta comparativa. Propiedad de Nick Mason [NDLR: batería de los Pink Floyd, por si alguien todavía no lo sabe], fue uno de los coches oficiales de la Scuderia en 1970 y no fueron pocos los ilustres pilotos que lo pilotaron, como Ronnie Peterson, Mario Andretti, Derek Bell, Arturo Merzario o Jacky Ickx. Ganó las 12 Horas de Sebring en 1970, terminó tercero en Daytona y al año participó en la película de Lee Katzin, "Le Mans". Corrió con este coche en Silverstone donde lideraba la carrera, delante de una horda de Lola T70, hasta que el motor gripó. En 2004, lideré la Le Mans Legends durante más tiempo de lo que pude hacerlo en Silverstone, hasta que pinché una rueda. Rápido, pero frágil, ahora como antes. Además, el pilotaje no era tan aterrador como todo el mundo creía.

Ambos, Porsche 917 y Ferrari 512, tienen la fama de ser los últimos de una saga de bestias pardas que imponen miedo, los últimos de la brigada de los 300 km/h. La máxima potencia que se podía obtener de un motor de 5 litros en el coche más ligero posible y sin aerodinámica para ayudar al piloto en su tarea, o al menos, no la que deseáramos. 40 años después, quizás sea más fácil olvidarse de que antes ningún otro coche había ido tan rápido y que los neumáticos, los frenos o cómo el coche cortaba el aire, todo era territorio desconocido. Y es igualmente fácil juzgar estas dos bestias frente a unos competidores mucho más modernos porque si bien los 500 CV del Ferrari dejaban claro que era brutalmente rápido en una recta, parece en comparación vago y pesado en las curvas, aunque en realidad es un coche ligero. Con un peso que se sienta justo por debajo de los 850 kg es tan sólo una bolsa de patatas más pesada que el 917; en realidad para un cupé de

5 litros no es nada, un Shelby Cobra parece más ligero, pero es en realidad más pesado. Las suspensiones del 512 parecen, además, blandas y el coche es alto por lo que los movimientos de carrocería son evidentes.

El frontal se hundió al frenar para negociar Tertre Rouge, luego, tras equilibrar el coche y comprobar que estaba en la marcha que necesitaba antes de que finalizara la curva, una de las ruedas se levanta y, espera... El morro se inclina y me tira hacia la izquierda, alejándose del vértice, y de repente vuelve a morder el asfalto recuperando direccionalidad. Luego, la zaga se va también hacia la izquierda, levantándose y cayendo de nuevo, cual lancha motora. Era el único punto en el que había que tener cuidado y, a pesar de lo que cualquier instinto te dijese, era el momento de pisar el acelerador para sentar y estabilizar la zaga. El sonido ronco de los cuatro megáfonos blancos situados debajo de esa cola cortada se hacía presente. Con la

zaga asentada en el firme era el momento de salir disparado como un misil hacia la primera de las chicanes de la recta.

El cockpit del 512 sigue siendo uno de los más ruidosos en los que he pilotado, pero forma parte de algo mucho más grande e intoxicante, como lo eran los ojos abiertos en grande de los espectadores al ver la silueta roja en el área de verificación técnica. Los hombres buscaban un contacto visual, cerraban el puño y levantaban el pulgar, mientras que las mujeres movían la cabeza sonriendo... Es difícil atribuirlo a, como decía René Arnoux, «simplemente, el poder de los coches rojos», quizá hubiesen prestado menos atención al Ferrari si estuviese presente en aquel momento un Porsche 917. Siete años más tarde, estoy a punto de descubrirlo.

Basta con mencionar el 917 a cualquier aficionado al motor, no necesita más explicaciones ni presentaciones. La reacción será tanto de veneración por el ícono que es, como de

admiración por su reputación intimidante y su avanzada, vanguardista y a veces peculiar tecnología con la que Porsche dotó al 917; el chasis de magnesio, la llave de contacto perforada y el pomo de cambio de madera ya forman parte de la leyenda de este sport ultraligero. Muchos de esos aficionados ya sabrán, también, que algunos de los mejores pilotos del momento, como Brian Redman o Jo Siffert se negaron a pilotar el 917 en los trazados más rápidos y largos, como Spa Francorchamps o la Targa Florio, prefiriendo correr con una versión abierta del 908...

El modelo verde, el otro participante en esta comparativa, procede del establo de David Piper y sus especificaciones están absolutamente acordes con su época, pero se trata más de un coche de pruebas que de un sport con palmarés como el 512S de Nick Mason. Puedo afirmar, casi con certeza, que nunca un 512S ni un 917 han rodado en Cadwell Park. Viendo los dos

coches en el paddock impresiona hasta qué punto son similares. Las modas y el dictado de la aerodinámica muchas veces han obrado para lograr una consistencia en las líneas de los coches; el cockpit redondeado, el morro bajo y los pasos de ruedas envolventes siguen siendo en la actualidad la mejor solución para un coche de competición cerrado. Incluso las zagas son similares, por las mismas razones, a pesar de que ambas han sufrido ciertas modificaciones. O en el caso del Porsche, muchísimas modificaciones. Si bien al exterior son coches muy similares, debajo de sus carrocerías no podían ser más diferentes.

El Porsche tiene una carrocería en fibra de vidrio y un chasis tubular de tipo "spaceframe" en aluminio (en sus evoluciones sucesivas sería de magnesio, en otro carísimo intento de reducir el peso) mientras que el Ferrari dispone de una carrocería en aluminio ribeteada a un tubo central (de sección cuadrada) que conforman

Llevar el 512 con brusquedad sólo hará que el morro se plante y que la zaga se descuelgue a lo bestia.

un chasis monoescaso. Un 12 cilindros de 550 CV a 8.000 rpm da vida a cada uno de ellos, pero en el Ferrari su arquitectura es en V a 60° y refrigerado por agua, mientras que en el Porsche es de tipo bóxer (cilindros opuestos) y refrigerado por aire por un enorme ventilador accionado directamente por el propio motor, vamos como en el tradicional 911. Sólo cuenta con 2 válvulas por cilindro y, a pesar de que Porsche siempre insistió que no era el fruto de dos motores de 911 unidos, es inevitable pensar lo contrario.

El motor del Ferrari cuenta con 4 válvulas por cilindros accionadas por dobles árboles de levas en cabeza por bancada. Estas, y otras diferencias fundamentales de los coches, no son más que el reflejo de la cultura técnica de cada empresa, forman parte de su idiosincrasia.

Ferrari apostó por la tecnología más probada de la época (chasis monoescaso, motor en V, 4 válvulas por cilindro). Porsche, por su parte, optó por la ligereza de un chasis tubular, mientras que el centro de gravedad más bajo de un motor bóxer refrigerado por aire compensaría la menor rigidez estructural del chasis tubular y la mayor anchura del motor. Claramente, pensaron que podían solventar esas desventajas. Nunca nadie lo había hecho así antes –o desde entonces– o con tal magnitud.

Hora de conducir. Empiezo por el Ferrari porque es el que conozco mejor y me ayudará a volver a acostumbarme a los 500 CV y a la estrecha pista de Cadwell Park. El techo targa hace que sea

El cockpit más ruidoso en el que he estado, afirma Hales. El techo targa, con el que no contaba en sus orígenes, es una bendición para los pilotos altos.



más fácil instalarse a bordo, pero el cockpit me parece más exiguo que en mis recuerdos; mis rodillas casi tocan el salpicadero y mi cabeza sobresale por el techo. El 512 mide menos de 1 m de altura, 99 cm para ser exactos (6,39 pulgadas, es decir, una menos que el GT40). Aún así, es bastante más alto que el Porsche 917 y sus 94 cm de altura total, el cual está ahora con unas suspensiones algo más bajas.

El volante está ubicado muy por debajo del parabrisas y el pomo de cambio está ahí donde esperas encontrarlo: a la derecha del asiento y con una palanca muy corta que emerge de una parrilla en magnesio. Sorprende, entonces, que el cambio tenga una segunda parrilla. En otras ocasiones ya he visto qué ocurre cuando

las dos no están sincronizadas, como cuando el chasis se dobla, por lo que ya estoy preparado para cualquier eventualidad. También hay un "bloqueo" en el cambio –un sistema habitual en los coches de resistencia de esa época– que obliga al piloto a subir o bajar las marchas siguiendo la secuencia correcta, la idea es que en el fragor de la batalla o el cansancio de la noche (o los dos a la vez) uno no pueda equivocarse de marcha, por ejemplo, no se podrá pasar de 3ª a 2ª cuando se quería subir a 4ª, o peor aún, pasar de 4ª a 1ª en lugar de bajar a 3ª.

En éste caso el cambio dispone de la 1ª hacia abajo y las marchas no están sincronizadas. Se oye un ligero crujido cuando tiro hacia mí el cambio para poner la primera. Paso la segunda



he visto muchos cuentarrevoluciones Ferrari demasiado optimistas.

Dos o tres vueltas más para terminar de acostumbrarme al coche y ya voy a por las 7.500 rpm, en quinta al final de la recta grande. No son los 350 ó 360 km/h de la recta de las Hunaudières de Le Mans en los años 70, son más bien unos 265 km/h. De todos modos, sigue siendo muy rápido cuando llega el momento de echarme encima de los frenos para abordar la curva a derechas de final recta, una curva que se toma en segunda. El recorrido del pedal de freno es tan largo y suave como lo era antaño, dos frenadas bruscas (como si bombeara) y piso a fondo el pedal de freno, siento cómo el morro se planta y la zaga se aligera y se tambalea ligeramente mientras manejo el cambio con tanta precaución como puedo e intento reducir de marcha lo más limpiamente posible sin que se bloqueen las ruedas traseras. Todo es cuestión de precisión, si freno demasiado y doy un golpe de gas excesivamente fuerte (o no lo suficiente), el cambio me hará saber su desaprobación con un siniestro crujido. El cambio dispone de unos piñones lo suficientemente fuertes como para aguantar 500 CV durante 24 horas seguidas por lo que la caja de cambios no es precisamente pequeña, lo que implica muchas inercias; pronto recuerdo que es mejor pisar el acelerador justo después de

con algo de torpeza, abro gas a fondo: la zaga se retuerce y noto cómo la dirección se vuelve menos dura. La dirección es tan dura como la recordaba y no muy comunicativa, con éstos Dunlop de época y con dibujo. Rápidamente recuerdo que no se puede contar con un tren delantero incisivo como el de un coche moderno. Hay que llevar el 512 como si fuese un avión, con mucha suavidad, hay que hacer girar el coche casi antes de la curva para poder conservar velocidad y enderezar después del vértice de la curva. Todo tiene que ser suave porque el balanceo y cabeceo del coche se

hace aún más evidente en el ondulado trazado de Cadwell Park. Llevar el 512 con brusquedad sólo hará que el morro se plante y que la zaga se descuelgue a lo bestia. Un par de vueltas más entonces...

El motor, por su parte, es tan fantástico como antes. Emite un rugido ronco que pasa por todas las tonalidades de grave, a medida que aumento el ritmo, sube en intensidad. Pero lo más sorprendente es que no parece que vaya subiendo de vueltas. En su época, cambiaban de marcha al llegar a 8.500 rpm, pero hoy, para preservar la mecánica, me limitaré a 7.500. Ya



David Piper se refiere al 917 como un coche con «zaga de Lola», pero más corto que el original con un canal encima del motor y entre los dos flaps Gurney para aportar apoyo aerodinámico.



haber insertado la marcha que intentar efectuar una auténtica maniobra de doble embrague.

El cambio de marchas tiende a dominar la conducción, no es por nada, pero las consecuencias de saltarse una marcha o romper algún engranaje son simplemente catastróficas. Los frenos son otro de los “problemillas” del 512. En Silverstone, duraron dos vueltas, después tenía que bombear con el pedal continuamente. No puedo imaginar cómo lo hacían en Spa o Nürburgring.

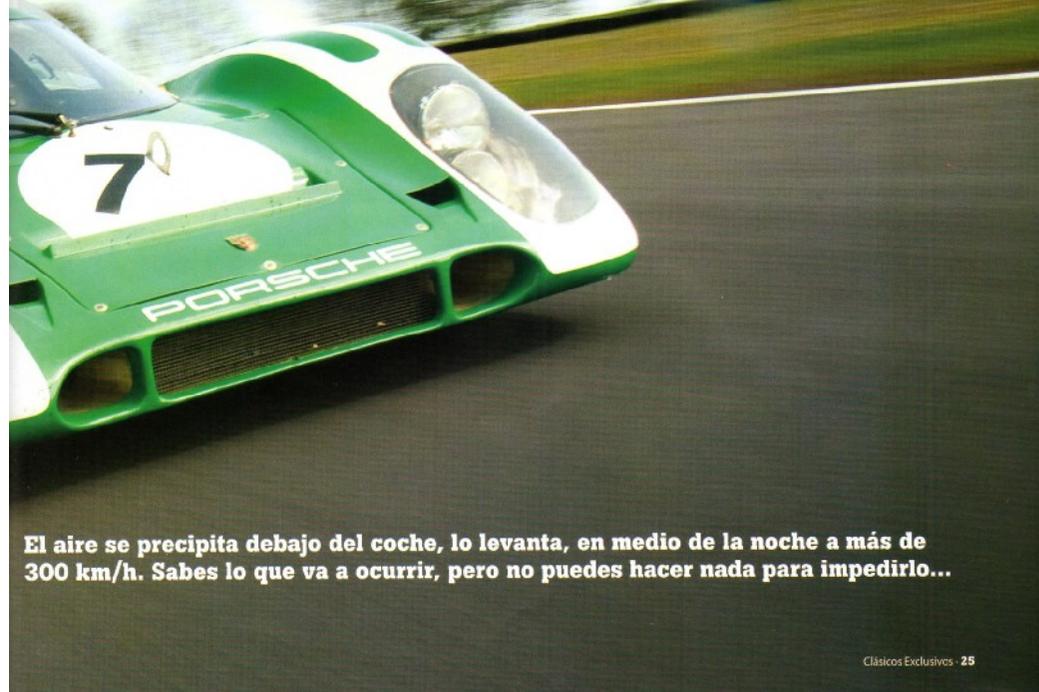
Tras una pequeña pausa, le toca el turno al 917. Entrar en el Porsche es un ejercicio más atlético que en el Ferrari, el hueco de las puertas es bastante estrecho, pero una vez a bordo me sorprende lo espacioso que es. El pedalier está ligeramente ladeado hacia la izquierda con el fin de liberar espacio para los pasos de rueda por lo que estoy sentado, o más bien tumbado, ligeramente en ángulo con el coche y con la barbilla en el pecho. El volante es enorme y la llanta espesa, no me deja ver con claridad. Rápidamente, descubriré que no puedo ver ningún vértice a la izquierda del morro y que para simplemente conducir debo mirar a través del volante. Piper me comentaba que el volante es más pequeño que el original y es ajustable en altura, pero cuando Stubbs, el ingeniero, lo mueve hacia abajo llega a tocar en el asiento. Encorvado alrededor del volante y con las

rodillas elevadas, cierran la puerta; tengo que encogerme de hombros para que el techo no presione mi casco hacia abajo. Conducir el coche sin el casco para la sesión de fotos es otra historia. Puedo moverme con libertad y ver mucho mejor. Me doy cuenta que, en ese aspecto, el Ferrari habría sido mucho peor que el 917 de no ser por su techo targa.

A la derecha del asiento está la palanca de cambio, con su pomo en madera y ahí otra diferencia cultural y de manejo va a ser evidente. El 917 cuenta con un cambio sincronizado, como muchos de los Porsche de competición a

lo largo de los años. La razón de ello es que los syncros igualan la velocidad de los piñones, y como no chocan entre sí, el cambio tiene más posibilidades de sobrevivir a una carrera de resistencia y a un piloto muy agresivo o cansado. Hay un “bloqueo”, como en el Ferrari, pero la disposición de las marchas es aquí más convencional, con la primera arriba (y no abajo como en Ferrari) y la quinta arriba a un lado.

También es cierto que el motor Porsche es históricamente menos tolerante con los sobregímenes que el Ferrari, por lo que el cambio sincronizado podría ser también una seguridad



El aire se precipita debajo del coche, lo levanta, en medio de la noche a más de 300 km/h. Sabes lo que va a ocurrir, pero no puedes hacer nada para impedirlo...

© FERRARI 512 S vs PORSCHE 917

impuesta por los ingenieros para preservar el motor. Los héroes cambiaban a 8.500 rpm, pero en el 917, también me limitaré a 7.500 y usaré la tercera en lugar de la segunda confiando en el par motor...

El starter ronronea de manera asmática, luego los cilindros se ponen en movimiento por pares y soltando una buena humareda. Piso a fondo el embrague, como me indican, y pongo la primera, pero ésta no entra hasta pasado un pequeño momento, es como si hubiese que cortar un trozo de goma que impidiese a la primera entrar. El tacto del acelerador es "esponjoso", y la respuesta del motor instantánea, pero sin verdadero temperamento. El motor empuja desde el ralenti y, como decía Stubbs, podrías ir de compras con este coche. Bueno, a lo mejor, *el sí que podría...* Con un poco más de velocidad, el coche se transforma en flecha con un morro más incisivo que el del Ferrari. El

enorme volante tiembla con frenesi entre mis manos a medida que el coche va reproduciendo con fidelidad todas las imperfecciones de la pista, es como si rodará alternativamente sobre los flancos de sus neumáticos.

Probablemente se deba a los silks Avon, en lugar de los Dunlop con dibujo del Ferrari, o puede que también se deba a las suspensiones rebajadas con respecto a la altura original y, por lo tanto, con menor recorrido aún. El aire que se precipita debajo del coche sigue siendo el mayor de los problemas y la principal fuente de inestabilidad a gran velocidad. El paso de los años ha evidenciado que bajar las suspensiones es una buena defensa contra ello. El motor, por su parte, es más silencioso que el del Ferrari: un suave gemido emerge de los escapes que corren a cada lado del cambio, acompañados de vibraciones que sientas en el asiento, pero solo en algunas rpm. El motor empuja desde

la zona baja del cuentarrevoluciones y pronto descubro que hay que cambiar de marcha con decisión y con un largo movimiento de brazo, y aguantar el pomo hasta estar seguro que la marcha ha entrado. Como todo, uno se acostumbra, pero cambia mucho con respecto a la ZF del Ferrari. La quinta se me antoja totalmente redundante, incluso en la larga recta de Cadwell, luego bajando de marchas con cautela para tomar la curva Park (la de final de recta), mantener el pomo contra los syncros antes de que entre y soltando el embrague llegan una serie de ruidos metálicos bastante sonoros. Vuelvo a "quitar" la marcha, cuento «uno», y vuelvo a intentarlo. Preparo la marcha, subo de vueltas... y de nuevo suelto el embrague. Nada, los mismos crujidos metálicos.

Subiendo un poco la velocidad, esa intransigencia desaparece. El Porsche dispone de una amortiguación más firme que el Ferrari, y los

slicks ofrecen más grip, pero mientras que la zaga parece mucho más pegada al asfalto que en el italiano, siempre existe una sensación de incertidumbre cuando te acercas a una curva, y cuanto más rápido la tomes, más se aprecia. Además, es diferente según el estado del trazado. En Charlie's (la larga curva a derechas y en subida, al final de la recta sur del circuito), el 917 ataca la subida con decisión transmitiendo seguridad, una vez coronado el cambio de rasante, el tren delantero pierde interés en el asunto. La pista es bastante estrecha, por lo que levantar un poco el pie del acelerador es la mejor solución para que el tren anterior vuelva a asentarse.

En realidad, es difícil descolgar el eje posterior del Porsche jugando simplemente con el acelerador y creo que en la mayoría de las veces Jean Pierre Beltoise tenía razón: todos los coches son subviradores y tienen malos

frenos... Hablaba de las cosas tal y como eran entonces, pero ocasionalmente tuve la oportunidad de ver lo que me podría ocurrir si no actuase con cautela.

Intentando ver a través del volante el vértice para girar en Gooseneck, la ese en bajada (una de las firmas de Cadwell Park), llegué un poco demasiado de prisa a la cresta, sin posicionar el coche correctamente. El coche simplemente obedeció a medias, o en la misma proporción que tenía el volante girado y giró ocupando toda la anchura de la pista. Luego, cuando la pista se vuelve horizontal y el frontal volvió a estar bajo control, la zaga dio un coletazo hacia la derecha. El aire se precipita debajo del coche y lo levanta, es el enemigo de la estabilidad y esa reacción empeoraría con el más mínimo incremento de la velocidad. Puedo imaginarme la situación de noche, a más de 300 km/h en la zona peraltada de Masta. Sabes lo que

va a ocurrir, pero no puedes hacer nada para impedirlo...

Este 917 tiene todas las actualizaciones que fueron saliendo a lo largo de los dos años de vida profesional de este coche, y probablemente sea más estable que el original o que el Ferrari en la actualidad. Aún así, tengo que levantar el pie del gas durante unos breves instantes en el momento en el que las ruedas se separan del asfalto y así impedir que el motor suba hasta a la zona peligrosa de las 8.500 rpm. El 512 juega con las revoluciones y la zaga baila. Estoy seguro de que la parte peligrosa, si la hay, siempre dependerá de una serie de circunstancias y, como en Gooseneck, cada vez sería diferente. Puede ser un golpe de aire en el momento inadecuado que descoloca el morro, por ejemplo; o una frenada no lo suficiente marcada para devolver grip al morro y asentarlo y que hace que el aire siga entrando debajo



Cuando pasas de los 250 km/h, cada 10 km/h más equivale a entrar en otra dimensión, en una zona prohibida.

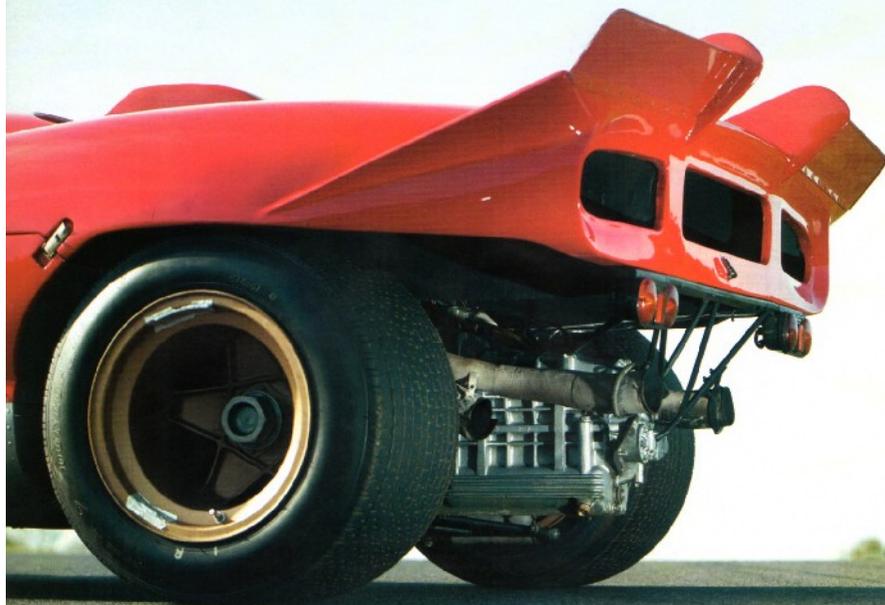
© FERRARI 512 S vs PORSCHE 917



© Ficha técnica

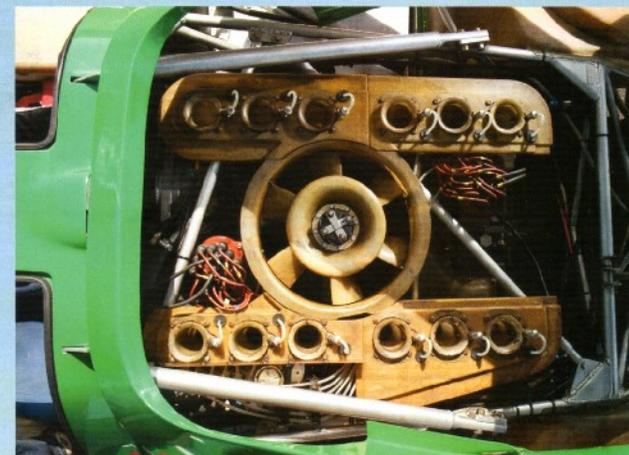
FERRARI 512S - 1970
MOTOR
 12 cilindros en V refrigerados por agua; 4.993 cc; doble árbol de levas en cabeza; cuatro válvulas por cilindro. Inyección Lucas.
POTENCIA
 550 CV a 8.000 rpm
PAR MOTOR
 500 Nm a 5.750 rpm
TRANSMISIÓN
 Propulsión; cambio manual de 5 relaciones.
SUSPENSIONES
 Doble paralelogramo a las cuatro ruedas; amortiguadores de cuerpo roscado Koni.
FRENOS
 Discos Girling.
PESO
 856 kg
PRESTACIONES
 Más de 320 km/h de velocidad máxima.

Vuelvo a "quitar" la marcha, cuento «uno», y vuelvo a intentarlo. Preparo la marcha, subo de vueltas... y de nuevo suelto el embrague. Nada, los mismos crujidos metálicos.



© Ficha técnica

PORSCHE 917 - 1969
MOTOR
 12 cilindros opuestos refrigerados por aire; 4.494 cc; doble árbol de levas en cabeza; dos válvulas y dos bujías por cilindro. Inyección mecánica.
POTENCIA
 580 CV a 8.000 rpm
PAR MOTOR
 450 Nm a 6.850 rpm
TRANSMISIÓN
 Propulsión; cambio manual de 5 relaciones.
SUSPENSIONES
 Doble paralelogramo (con brazos de diferentes longitudes) a las cuatro ruedas; amortiguadores de cuerpo roscado en titanio.
FRENOS
 Discos ventilados (bujes de aluminio) con pinzas Alfred Teves.
PESO
 800 kg
PRESTACIONES
 Más de 320 km/h de velocidad máxima.



del coche. Puede controlar o mitigar los efectos de algo extraño si sabes cuándo y cómo va a ocurrir, y si la respuesta o corrección siempre es la misma. Eso es lo que habría asustado a los Siffert y Redman de éste mundo.

También sé que cuando pasas de los 250 km/h, cada 10 km/h más equivale a entrar en otra dimensión, en una zona prohibida. El coche parece flotar sobre el asfalto, aparecen extraños ruidos, sacudidas e incansables correcciones en el volante según cómo golpee el aire en el coche, ejerciendo influencias diferentes. Extraños ecos. Un silbido, un ronroneo grave, un ruido metálico. ¿Son sólo los ruidos del coche al penetrar en el aire o es el preludio al despegue? Un soporte de capó que se suelta y lo hace vibrar. ¿Habré reventado una rueda y

se está desgarrando? Son cosas que los pilotos modernos desconocen. Son de la era de los ordenadores y los ingenieros han hecho sus deberes. Ahora, a más velocidad, mayor presión hacia el suelo ejerce el aire. A parte de la necesidad de colocar con mucha precisión el coche antes de tomar la siguiente curva, hoy en día, más velocidad equivale a más seguridad.

El día anterior a pilotar el 917 era inevitable pensar en su reputación. Si preocupó a los mejores del mundo, ¿qué posibilidades tenía yo? Pero eso sería pasar por alto la cantidad de trabajo involucrada en la corta, pero ilustre vida en competición de éste coche. Por ejemplo, el canal central recorrido en la zaga costó una enorme cantidad de dinero, por no mencionar el sudor y las lágrimas, pero es una de las cosas

que transformaron una bestia impredecible en un excelente coche de competición.

Lo más sorprendente quizá, es que dos visiones de la ingeniería tan diferentes parecen igual una vez en la pista. El motor del 917 ofrece más par que el del Ferrari, hace menos ruido cuando aceleras y más cuando deceleras, pero ambos equipos de ingenieros llevaron sus respectivos coches al mismo nivel, en el mismo momento y casi de la misma manera. Para mí, el ingrediente más importante es la ergonomía. Había más espacio en el Ferrari 512 y, al igual que Dan Gurney y la "joroba" en el techo del Ford GT40, sin ella simplemente no se podría pilotar eficazmente el coche. Parece un detalle sin importancia cuando el problema inicial era evitar que el coche tomase el vuelo... ■