

Los primeros días del Grupo C

23/10/2022 El periodo disponible para el desarrollo fue muy corto, sobre todo teniendo en cuenta la cantidad de novedades introducidas.

Aunque el tiempo era escaso, las pruebas eran esenciales. En enero de 1982, Derek Bell probó el nuevo prototipo de carreras en Le Castellet (Francia). Recuerda bien el día: “Fue fantástico, el auto era perfecto. Era increíblemente rápido en las curvas y muy estable”. Jochen Mass también estuvo entre los primeros pilotos; él también recuerda que el 956 le dejó boquiabierto. “Era tan diferente a todos los demás autos de carreras anteriores”, dijo. “Tenía mucha más carga aerodinámica y era eficiente en todos los detalles. Con el 956, muchas curvas ya no existían. El coche era tan bueno que ahora era posible doblar con el acelerador a fondo. También era muy cómodo de conducir, sobre todo en las tandas largas, porque los asientos estaban acolchados y te sentías muy cómodo en ellos”.

De todas las personas, el miembro del Consejo Directivo de Porsche responsable de Desarrollo, Helmuth Bott, fue uno de los pocos escépticos. No podía imaginar que un auto de carreras de 620 CV fuera más rápido que su predecesor, el 917, que disponía de 1000 CV. Para asegurarse de que Singer no le engañara, Bott eligió personalmente al piloto para la comparación, confiando la tarea al piloto independiente, Bell. Singer se rio al recordar: “Al final el 956 fue dos segundos más rápido. Bott estaba

satisfecho e incluso se subió al auto de carreras para probarlo". En Le Mans, sin embargo, fueron Derek Bell y Jacky Ickx quienes ganaron la carrera de 1982 con el 956. Jochen Mass y Vern Schuppan llegaron en segundo lugar, mientras que Hurley Haywood, Al Holbert y Jürgen Barth fueron terceros en su 956. Al final, los prototipos de carreras cruzaron la línea de meta en el orden de sus números de carrera: 1, 2 y 3. El Porsche 956 demostró su capacidad en el Grupo C en su primera temporada, en 1982.

El desafío de ahorrar gasolina

El ahorro de gasolina fue una preocupación clave desde el principio. “Por primera vez, hubo una norma de consumo de combustible muy clara para las carreras de resistencia”, dijo Singer. “Podías llevar un máximo de 100 litros a bordo y tenías que hacer cinco paradas en *boxes* . Era permitido un máximo de 600 litros para completar la distancia de la carrera. Pero los depósitos de los autos nunca podían vaciarse del todo, ya que el peligro de quedarse parado en cualquier lugar era demasiado grande. Sin embargo, a veces ocurría que alguien se quedaba sin combustible a dos vueltas del final y tenía que esperar a un lado de la pista hasta poder repostar allí mismo”.

Sin embargo, ahorrar combustible también era un compromiso peligroso, según recuerda Bell: “Teníamos que pegar un trozo de papel, de unos cinco por siete centímetros, en el centro del volante. En la parte superior decía: 11, 12, 13. En el lateral tenía los números del 1 al 13. En el panel de instrumentos había un indicador con la cantidad de combustible que habíamos utilizado en un momento determinado. Así que salimos a dar 11, 12 ó 13 vueltas. Si dábamos 11 vueltas con el combustible, éramos muy rápidos. Pero eso también significaba más paradas para repostar. Cada parada significaba tres o cuatro minutos de pérdida de tiempo. Podíamos dar 13 vueltas, de forma muy económica, pero también muy aburrida para todos”. El cálculo era una cosa, pero la lectura era otra totalmente distinta. “Íbamos a 360 km/h en la recta de Mulsanne y al mismo tiempo teníamos que mirar ese papelito y calcular cuántas vueltas nos habíamos propuesto dar. Créeme, lo tuvimos difícil con esos autos”.

El piloto alemán Hans-Joachim Stuck se incorporó al equipo Porsche en 1985: "Conduje en un auto con Derek. Podía confiar ciento por ciento en él. Nunca tuvimos una rivalidad interna. A veces él era más rápido, a veces lo era yo. Peter Falk nos había enseñado cómo podíamos ahorrar combustible extra en Le Mans, por ejemplo al frenar después de la larguísima recta de Mulsanne. Normalmente, frenamos 200 metros antes de la curva, pero ahora debíamos soltar el acelerador 400 metros antes y dejar que el auto rodara. Había unas 10 curvas más, así que lo hicimos de la misma manera allí. Esto hizo que la distancia recorrida con el acelerador pisado fuera considerablemente menor. Qué idea tan brillante, así fue como les ganamos a todos”.

Ideas originales

El equipo también tuvo algunas ideas innovadoras que ayudaron a resolver el problema del combustible. Como el carburante en los respectivos circuitos de carreras era completamente inconsistente en esa época, los equipos nunca supieron cómo debían afinar sus motores. Helmut Schmid, uno de los

responsables de los motores en aquella época, lo recuerda bien: “Se nos ocurrió utilizar el coche de la empresa de Norbert Singer, el 944 Turbo. Instalamos un dispositivo de medición y luego comparamos la gasolina convencional con la de la pista. Una y otra vez lo llevábamos a máximas revoluciones, y luego frenábamos a fondo. Así llegamos al límite de detonación del motor. Y eso nos dio una ventaja porque entonces supimos cómo afinar los motores en términos de encendido, parámetros de inyección y demás. Más tarde, incorporamos el control de picado del 944 al sistema de gestión del 962”. Singer continuó recordando: “Una comparación en Spa en 1982 y 1985 muestra que el tiempo medio por vuelta en toda la carrera en ese período se hizo un siete por ciento más rápido, mientras que el consumo de combustible se redujo en un 23 por ciento”.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/227298_en_3000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2022/historia/PLA-porsche-956-962-competicion-resistencia-le-mans-40-anos-aniversario-grupo-c-primeros-dias-30134.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/0a81e113-d308-4f8e-bddc-41272ec8d457.zip

External Links
https://media.porsche.com/mediakit/40-years-group-c

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