

La gestión de neumáticos en los 1.812 km de Catar

27/02/2025 En 2024, la clave del triplete en los 1.812 km de Catar fue una difícil sesión de pruebas en noviembre de 2023. Allí se detectaron unas deficiencias en los neumáticos que pudieron ser resueltas a tiempo. En la próxima carrera, primera de la temporada 2025 del WEC, que se disputará el 28 de febrero, el equipo Porsche Penske Motorsport ya no tendrá la ventaja del año pasado.

Como preparación para el inicio de la temporada de 2024, Porsche Penske Motorsport realizó extensas sesiones de entrenamiento en el circuito de Gran Premio de 5,418 kilómetros cerca de Doha, la capital de Catar. "Nos fuimos de allí más preocupados que cuando llegamos", recuerda Romain Gineste, Director de Ingeniería de Pista LMDh de Porsche Motorsport en el WEC. "No tuvimos más que problemas de *graining* en ambos días, las superficies de los neumáticos quedaron muy dañadas en algunos puntos. Sentado en el avión de vuelta, pensé que probablemente había sido la sesión de pruebas más inútil de la historia. Pero luego nos reunimos y buscamos una solución".

El llamado *graining* (granulado) se produce cuando los coches de carreras sobrecargan sus neumáticos. Algunas partes de la banda de rodadura se apelotonan formando bolitas, que crean finas ondas en el

sentido de giro. Esto reduce el área de contacto e influye en la temperatura superficial del neumático. Durante las pruebas en el circuito de Losail, conocido por su alto nivel de agarre, se formaron profundos surcos. "Una vez que el *graining* ha comenzado, es difícil deshacerse de él y ese juego de neumáticos queda arruinado. Por supuesto, así no se puede ganar", afirma Gineste. "Como resultado, no hay posibilidad de completar el programa previsto y las sesiones de pruebas. En carrera, en cada relevo no sería posible lograr unos tiempos de vuelta rápidos y constantes".

Una configuración modificada de la cinemática de suspensión

Sin embargo, en los dos meses y medio siguientes, a principios de 2024, los expertos de las sedes de Weissach y Mannheim encontraron la clave del problema: una configuración modificada de la cinemática de la suspensión y un cuidadoso rodaje de nuevos juegos de neumáticos evitaron el *graining* en el circuito de Catar.

"Con este conocimiento, estuvimos un paso por delante de todos los demás desde el principio, porque nuestros competidores solo adquirieron experiencia con el *graining* justo antes del fin de semana de la carrera", explica el experimentado ingeniero francés. El truco: Porsche Penske Motorsport y los equipos de los clientes habían aprovechado las sesiones del prólogo para rodar cuidadosamente todos los juegos de neumáticos para la carrera. "Independientemente de la temperatura de la pista, esto permitió realizar vueltas rápidas de forma constante y también aumentó la durabilidad de los neumáticos", sonríe Gineste sobre el ingenioso tratamiento de las ruedas Michelin: "En teoría, podríamos haber hecho tres relevos con un solo juego. El equipo Jota lo hizo en su momento".

Cambios en la normativa

Esta ventaja de la temporada anterior se ha evaporado. "Por un lado, los competidores tienen ahora mucha más experiencia que el año pasado. Además, otros equipos han estado realizando pruebas en Doha en diciembre y enero y, por lo tanto, están mucho mejor preparados. Por otro lado, durante el prólogo ya no se pueden rodar los neumáticos para la carrera", informa el ingeniero. En 2024, durante las pruebas previas al inicio de la temporada, los equipos ya podían disponer de los neumáticos asignados para la carrera. La normativa ha cambiado para este año: solo pueden acceder a ellos a partir de la calificación.

La nueva hora de salida también genera un cambio con relación al año pasado. En 2024, la carrera de 10 horas comenzaba a las 11:00 a. m. hora local; esta temporada, a las 2:00 p. m. Por lo tanto, estarán corriendo hasta la medianoche. "Esto tiene un impacto significativo", informa Gineste. "El año pasado, la temperatura ambiente y la del asfalto aumentaron durante dos horas después de la salida, antes de descender unos 15 grados centígrados al final de la carrera. Este año, habremos superado el pico de temperaturas al inicio y competiremos en la oscuridad durante mucho más tiempo. En otras palabras, esperamos condiciones más constantes".

La bajada de las temperaturas puede causar sorpresas en cualquier momento, especialmente en las primeras cinco horas, hasta las 7:00 p. m., ya que los neumáticos delanteros y traseros reaccionan de manera diferente a la caída del mercurio. Esto tiene un efecto en el equilibrio del vehículo. Durante el mismo periodo, también se produce el típico aumento de la humedad en Catar, lo que reduce la densidad del aire y, por tanto, la carga aerodinámica. "Como no podemos reaccionar a estas cosas durante la carrera con ajustes de configuración, depende del piloto adaptarse a las condiciones cambiantes y maximizar el rendimiento, incluso si existe la posibilidad de un mayor subviraje", informa Gineste. Al configurar el coche, los ingenieros tienen en cuenta esta evolución de las condiciones: "Tienen que anticiparse a la situacion de la pista en las últimas horas de la carrera y preparar el Porsche 963 para que sea especialmente competitivo en ese momento, cuando se toman las decisiones sobre la victoria y las posiciones, sin asumir demasiados riesgos en la primera fase de la carrera".

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_ 308693_en.mp4

Image Sublines

Path: Gestión de neumáticos en los 1.812 km de Catar/fotos/img_1.jpg
Title: Romain Gineste, Director de Ingeniería de Pista LMDh WEC, Porsche Motorsport, 2025, Porsche AG
Subline: Romain Gineste, Director de Ingeniería de Pista LMDh de Porsche Motorsport en el WEC.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/competicion/2025/gestion-neumaticos-wec-38723.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/13097aae-8941-4b1c-8ff8-82f009f0c52f.zip

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