

Porsche 963 RSP: del circuito a la carretera

06/06/2025 Mientras Porsche se prepara para participar en las 24 Horas de Le Mans, hoy ha presentado una edición única del coche con el que compite en la categoría Hypercar. Se trata del 963 RSP, un vehículo de carreras homologado para carretera.

Basado en el prototipo que participa en los campeonatos de resistencia IMSA y WEC, se inspira en un Porsche 917 muy especial que se fabricó hace 50 años. El 963 RSP ha celebrado hoy su estreno en las carreteras cercanas al circuito de la Sarthe, junto a su antecesor.

Un viaje especial: de Zuffenhausen a París

En abril de 1975, un Porsche 917 (número de chasis 30) realizó un viaje muy especial por carretera, desde Zuffenhausen hasta París. El entonces propietario, el conde Rossi, encargó a Porsche que se hicieran los mínimos cambios necesarios para que el coche pudiera circular por la vía pública. Este deportivo, que en origen fue un coche de carreras, sigue en funcionamiento hoy en día y se puede ver

ocasionalmente en Francia.

“Todo comenzó con la pregunta: ‘¿Y si...?’, que acabó convirtiéndose en un proyecto impulsado por la pasión de un pequeño equipo de entusiastas de Penske y Porsche, que compartían la idea de crear una versión del 963 lo más fiel posible al espíritu y aspecto del 917 del conde Rossi”, explica Timo Resch, Presidente y CEO de Porsche Cars Norteamérica, durante la presentación del proyecto. “El 917 era un coche de competición en toda regla, aunque capaz de circular por la vía pública, y ese fue el enfoque que adoptamos con el 963 RSP. Está fabricado con materiales de alta calidad y, en esencia, sigue siendo un vehículo de carreras puro”.

Un equipo de empleados de Porsche AG, Porsche Penske Motorsport y Porsche Cars Norteamérica dio vida al coche junto con la leyenda del automovilismo Roger Penske, cuyas iniciales “RSP” inspiraron el nombre. El 963 RSP ha sido modificado considerablemente con respecto a su versión original. A diferencia de los modelos diseñados para competir, que están recubiertos con láminas de colores, este es el primero que va completamente pintado.

Dado que la carrocería está fabricada en carbono y Kevlar® y es especialmente fina para reducir el peso, supuso un reto especial para los pintores. En homenaje al 917 homologado para carretera, el 963 RSP se ha realizado en color Martini Silver. Además, este ejemplar único se distingue por sus piezas de carrocería adaptadas y su interior refinado con tapicería de cuero marrón claro y Alcantara, inspirado en los materiales que el conde Rossi eligió hace 50 años para su 917.

Para su estreno mundial en las cercanías de Le Mans, se ha elevado la distancia al suelo. Además, los amortiguadores tienen un ajuste especial y, tanto los faros como las luces traseras, se han adaptado para su uso en carretera. Junto con los revestimientos de los pasos de rueda, los neumáticos de lluvia Michelin e incluso un claxon, el 963 RSP cumple los requisitos de las autoridades francesas y puede circular por carretera abierta al tráfico con matrícula y autorización especial, con el apoyo del Automobile Club de l'Ouest (ACO).

“Ha sido una experiencia que recordaré toda mi vida”, afirma Timo Bernhard tras conducir los primeros kilómetros con el 963 RSP. “Estar al volante de este vehículo en carretera y tener un 917 a mi lado fue algo irreal. El coche se comportó a la perfección, parecía un poco más amigable e indulgente que el 963 normal, y se sentía muy especial y mucho más cómodo, sobre todo porque no tenía que llevar todo el equipo de seguridad”.

Roger Penske, fundador y CEO de Penske Corporation, comenta sobre el proyecto: “Tenemos una gran conexión con Porsche desde 1972. El Porsche 917/30 representa una era clave en la historia del equipo Penske, con numerosas victorias y campeonatos, y otros logros como el récord de velocidad de Mark Donohue en 1975. Esta importante colaboración sigue vigente hoy en día. Por eso era el momento de crear el coche más emocionante que pudiéramos imaginar. Al igual que el 917 del conde Rossi, quería que este se mantuviera fiel a sus orígenes y que se le hicieran los menos cambios posibles. Cuando empezamos el proyecto, la diferencia entre los dos vehículos de carreras de diferentes generaciones supuso un gran reto. Al final, el resultado es un coche que no ha perdido un ápice de su

carácter purista y que impresiona tanto en la pista como en la carretera".

El 963 se exhibirá en el circuito de la Sarthe durante las 24 Horas de Le Mans, antes de trasladarse al Museo Porsche de Stuttgart. En julio, el vehículo se podrá ver junto a su predecesor, el 917, en el Festival de la Velocidad de Goodwood.

El proyecto 963 RSP en detalle

El concepto surgió originalmente durante una reunión en el circuito Road Atlanta entre Timo Resch, Presidente y CEO de Porsche Cars Norteamérica, Thomas Laudenbach, Vicepresidente de Porsche Motorsport, y Urs Kuratle, Director de Competición del Equipo Oficial de LMDh. Inspirados por el 917 modificado en 1975, quisieron repetir este enfoque con un 963. Roger Penske y Jonathan Diuguid, Director General de Porsche Penske Motorsport, apoyaron el proyecto y dieron luz verde al desarrollo. Roger Penske fue elegido como futuro propietario del coche y se adoptó la denominación RSP en su honor.

Proceso de diseño: exterior

Una vez definido el concepto, el equipo de pedidos especiales de Zuffenhausen comenzó a hacer realidad la idea. Para ello, contaron con la ayuda de sus compañeros del equipo Porsche Classic de Atlanta. Basándose en los cambios que el conde Rossi seleccionó en 1975, Grant Larson, Director de Diseño de Proyectos Especiales, y su departamento crearon un 963 lo más parecido posible a aquel modelo. Para el exterior se utilizó una pintura plateada con detalles en negro, mientras que el interior se decoró con una combinación de cuero marrón claro y Alcantara. Al igual que el original, el 963 debía estar pintado, no cubierto con adhesivos, lo que supuso un reto especial debido a la estructura de la carrocería, fabricada en carbono y Kevlar®. El color "Martini Silver" se verificó mediante documentos históricos del Museo Porsche de Stuttgart-Zuffenhausen.

Las piezas más pequeñas de la carrocería, como las bisagras de las puertas y las uniones de las alas, se han fabricado en negro satinado. En la parte trasera, una inscripción "963 RSP" impresa en 3D identifica este modelo único.

Para reproducir los detalles de la carrocería del 917, se han realizado modificaciones en la del 963 RSP. Un rasgo especial lo encontramos en las rejillas de ventilación, fabricadas a medida para los pasos de rueda, que en la versión de competición suelen estar abiertas. Inicialmente, Porsche Sonderwunsch y Porsche Penske Motorsport las desarrollaron de forma virtual, para después producirlas. El nuevo diseño sigue permitiendo una ventilación eficaz. Además, en el 963 RSP se ha eliminado la cubierta de carbono que, según el reglamento, suele colocarse en el alerón trasero. En la parte delantera, un escudo Porsche esmaltado sustituye a la pegatina que suele llevar el coche de carreras, otro detalle que une al 917 y al 963 RSP.

Las llantas forjadas OZ Racing de 18 pulgadas están equipadas con neumáticos Michelin para lluvia. En los flancos de los neumáticos se pueden ver las históricas inscripciones de Michelin al estilo de los años 70. Se han añadido puntos de fijación para la matrícula, con el fin de poder circular con el vehículo por vías públicas y celebrar como es debido el 50º aniversario de la primera salida a la carretera del 917.

Proceso de diseño: interior

La mayor diferencia con respecto al 963 de competición se encuentra en el interior del RSP. Inspirado en el 917 especial, el 963 RSP presenta una combinación de cuero suave de color marrón claro y Alcantara. Mientras que el coche de carreras ofrece poco confort, el 963 RSP resulta más acogedor. El asiento para el conductor, hecho de una sola pieza de carbono, está revestido de cuero y tiene una parte central acolchada y un reposacabezas fijo. Al igual que en la versión de carreras, el asiento está climatizado. Los apoyos para las piernas, el techo y los pilares A están tapizados en Alcantara. El volante, que se utiliza para controlar la mayoría de las funciones del coche, está forrado de cuero. Un detalle interesante es un portavasos extraíble impreso en 3D, que sujeta de forma segura un termo Porsche. A la derecha del asiento del conductor, un soporte de nuevo diseño permite colocar unos auriculares y el volante, cuando el vehículo está parado. Aquí también hay espacio para el ordenador portátil necesario para hacer funcionar el vehículo, así como para el casco de carreras personalizado, fabricado especialmente para Roger Penske.

Además de la elección de los colores interiores, inspirada en el 917, también hay referencias más sutiles a su antecesor. Entre ellas se encuentran las rejillas de ventilación, con un diseño que evoca el sistema de ventilación del motor de 12 cilindros del 917. Las puertas están revestidas internamente con cuero y Alcantara, y una pequeña placa metálica en la del conductor indica el número de chasis y el lugar de fabricación del vehículo.

Con el fin de obtener el mejor rendimiento posible en carretera, se ha aumentado la distancia libre al suelo, mientras que los amortiguadores Multimatic DSSV ajustables se han suavizado para aumentar el confort de marcha. Las unidades de control del vehículo se han programado para permitir la función de intermitentes laterales y los faros se han optimizado para la circulación por carretera. El motor térmico no ha necesitado modificaciones mecánicas, aunque se ha adaptado para funcionar con combustible convencional, lo que supuso un gran reto para el equipo. En el sistema híbrido con batería de iones de litio, que también permite la propulsión totalmente eléctrica, se ha configurado electrónicamente el MGU para circular por carretera.

El último toque

El 963 RSP incluye un casco de carreras especial, pintado en tonos Martini Silver a juego con el vehículo. Además, se entrega con una caja de herramientas Snap-On, también con detalles en colores a juego, una placa y asas de cuero. Sus cajones tienen una espuma moldeada especialmente y ofrecen espacio a las herramientas necesarias para el funcionamiento del vehículo.

El 963 RSP pudo circular por las carreteras locales cercanas a Le Mans para su presentación mundial, gracias a las modificaciones realizadas de acuerdo con la normativa local. Se le otorgó una autorización especial y el uso de la matrícula francesa "W", aunque no se trata de un vehículo totalmente homologado para circular por carretera y seguirá siendo una pieza única.

La propulsión del 963

El 963 está propulsado por un motor V8 biturbo de 4.6 litros que desarrolla aproximadamente 680 HP y proviene del programa de competición RS Spyder. Con él, Penske ganó todos los títulos de la categoría LMP2 de la American Le Mans Series entre 2006 y 2008. Posteriormente se utilizó en el 918 Spyder, y pasó de 3.4 a 4.6 litros. El cárter plano y la carrera corta permiten una instalación muy baja, lo que favorece el centro de gravedad del vehículo. Mientras que el 918 Spyder utilizaba un motor atmosférico, el 963 está dotado de dos turbocompresores del fabricante holandés Van der Lee. Generan una presión de sobrealimentación muy moderada y están situados en el lado más caliente del propulsor, lo que optimiza la respuesta del acelerador. En total, alrededor del 80 % de las piezas del motor del 963 son idénticas a las del 918 Spyder, que ya estaba diseñado para el uso de un sistema híbrido.

Los componentes estándar del sistema híbrido de propulsión los suministran Bosch (motor-generador, electrónica y *software*) y Williams Advanced Engineering (batería de alta tensión). El motor eléctrico (MGU), responsable de la entrega de potencia y la recuperación durante la frenada en el eje trasero, trabaja directamente con la transmisión secuencial de siete velocidades de Xtrac. El MGU está situado entre el V8 y la caja de cambios.

El sistema eléctrico de la propulsión híbrida funciona con hasta 800 voltios. La batería tiene una capacidad de 1.35 kWh, que se puede utilizar en cualquier momento en las fases de aceleración. Durante breves periodos es posible alcanzar una potencia de entre 30 y 50 kW, sin que ello afecte al rendimiento del sistema de propulsión. El motor llega hasta 8 000 revoluciones, dependiendo del BOP. Su potencia se reduce automáticamente cuando se activa el MGU.

MEDIA ENQUIRIES

Elizabeth Solís

Public Relations and Press
Porsche Latin America
+1 (770) 290 8305
elizabeth.solis@porschelatinamerica.com

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2025/automovilismo-deportivo/pla-porsche-963-rsp-ejemplar-unico-39698.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/15543330-6dde-438a-8108-a5e54aaad974.zip

External Links
https://www.porsche.com/spain/accessoriesandservice/exclusive-manufaktur/personality/

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