

Máquina de sonido

11/06/2018 Porsche planea el asalto a las categorías GTE de Le Mans con diez 911 RSR dispuestos a dejar huella en la prueba reina del automovilismo de resistencia. Pase lo que pase, acústicamente tienen el primer puesto asegurado.

Escuchar el sonido inimitable del actual 911 RSR es una experiencia imposible de olvidar. Sin turbo para la sobrealimentación, nada atenúa el bramido agudo e hipnóticamente diáfano del motor bóxer de cuatro litros a altas revoluciones cortando la noche de Le Mans a 300 kilómetros por hora. Un sonido inconfundible que para los oídos de los fanáticos de Porsche se trata de una sinfonía magistral en seis cilindros. El auto de carreras más rápido de los 55 años de historia del mítico 911 es una revelación acústica.

La mayor participación histórica de Porsche en GT

Los cientos de miles de peregrinos que acudirán a Le Mans este fin de semana para asistir al ritual de la velocidad en el Circuit des 24 Heures disfrutarán de una verdadera fiesta auditiva: este año, 10 ejemplares de 911 RSR se disponen a transformar el punto culminante de la temporada del Campeonato Mundial de resistencia en un festival de alta velocidad. En la categoría GTE-Pro cuatro

autos oficiales de Porsche se enfrentarán a cinco equipos de fabricantes –Ferrari, BMW, Ford, Corvette y Aston Martin–. Una situación inicial que, por emocionante y explosiva, marcará los acontecimientos en la legendaria carrera de 24 horas. En la categoría GTE-Am, los equipos de clientes profesionales emplearán otros seis 911 RSR, varios de ellos con pilotos oficiales de Porsche al volante. Se trata de la mayor participación de Porsche en la categoría GT en toda su historia.

Porsche compitió por primera en la célebre prueba de resistencia del Circuito de la Sarthe en 1951. El 356 SL, con número de salida 46 y pilotado por los franceses Auguste Veuillet y Edmond Mouche, obtuvo un expeditivo triunfo en su categoría. Desde entonces el fabricante suabo ha obtenido 19 victorias absolutas y 136 en diferentes categorías. La mayoría de éxitos los ha cosechado el Porsche 911, el cual, ayer como hoy, se mantiene como buque insignia de la marca. Su historia y el deporte del motor van de la mano. El constante y ambicioso perfeccionamiento al que se ha sometido para Le Mans también ha marcado el carácter del modelo de serie hasta nuestros días.

Aprovechar todas las libertades

El RSR actual, basado en el 911 GT3 RS, se halla en la cima de esta evolución. El elemento central de su chasis de acero proviene de serie de la línea de producción en Zuffenhausen. Después, en el circuito de competición, los especialistas de Porsche transformaron artesanalmente esta meticulosa estructura aprovechando hasta el mínimo detalle las libertades que ofrece el reglamento de GTE.

Así, muchas piezas de la carrocería aerodinámicamente perfeccionada están elaboradas con fibra de carbono ligero, mientras que la celda de seguridad soldada, hecha de acero, aporta estabilidad al vehículo y ofrece la mejor protección posible para el piloto.

Incluso la ubicación del motor atmosférico de 510 caballos dejó de ser intocable y ya no está en la zaga sino delante del eje trasero. Con ello los diseñadores ganaron espacio en la parte inferior para un difusor de grandes dimensiones que genera propulsión negativa sin perjuicio apreciable de la aerodinámica. Así, el RSR puede acelerar todavía más en las curvas rápidas a la vez que la resistencia al viento, clave para velocidades punta elevadas, permanece prácticamente inalterada –toda una ventaja en los tramos de Le Mans donde se pisa el acelerador a fondo–. Por su parte, el spoiler trasero genera una presión de contacto adicional en el eje trasero y mejora significativamente la eficiencia aerodinámica.

En 2018, el 911 RSR iniciará su segunda temporada. En lo que al Campeonato Mundial de Resistencia de la FIA se refiere, es de remarcar que la primera carrera fue disputada el 5 de mayo en Spa-Francforchamps y la última se correrá a mediados de junio de 2019. Ello incluye dos ediciones de las 24 Horas de Le Mans, las 12 Horas de Sebring (Florida, Estados Unidos) y cinco carreras más de seis horas cada una. Dos de los cuatro RSR oficiales participarán como invitados en Le Mans, pero no correrán en el campeonato de resistencia, sino que lo harán en las 12 carreras de la serie IMSA-Weathertech en Estados Unidos.

Conocimientos para los modelos de serie

A la vista de este programa maratoniano, la eficiencia y la resistencia, que tradicionalmente constituyen las competencias principales de los autos de competición de Porsche, requieren una atención todavía mayor. El deportivo GT de alto nivel comienza su segunda temporada con más fiabilidad. Los años pasados, los ingenieros recopilaron una información que ahora constituye un punto de partida esencial para todos los circuitos. Estos datos también los aprovechan los equipos de clientes.

Vaya como le vaya al 911 RSR en la temporada actual, lo que es seguro es que los modelos de serie del fabricante de autos deportivos –y, con ellos, también sus clientes– disfrutarán en breve de los conocimientos adquiridos tras las duras condiciones de la competición. El ejemplo más reciente de ello es el nuevo 911 GT3 RS, que en marzo fue presentado a nivel mundial en el Salón del Automóvil de Ginebra. Su motor atmosférico, también de 4,0 litros y 520 caballos de potencia (383 kW), que alcanza regímenes de hasta 9.000 rpm, alberga toda la experiencia obtenida con el 911 RSR.

356 SL

El precursor

Un 356 SL con el número de salida 46 fue, en 1951, el primer Porsche que participó en las 24 Horas de Le Mans, carrera en la que consiguió la victoria en su categoría. Aerodinámicamente mejorado, el cupé de Gmünd (Austria) pesaba apenas 640 kilogramos (en vez de 780), podía albergar en su depósito 68 litros de gasolina (en vez de 50) y su motor de cuatro cilindros, de 1,1 litros y 46 caballos (en vez de 40), alcanzaba una velocidad máxima de 160 km/h. Actualmente, el 911 RSR moderno corre unos 70 km/h más rápido de velocidad promedio en la pista.

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/2019/automovilismo-deportivo/es-porsche-gt-team-911-rsr-le-mans-sound-machine-christophorus-386-16683.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/1d3e9f7e-4ac5-4395-9f2e-7abdca46cd82.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/es.html

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