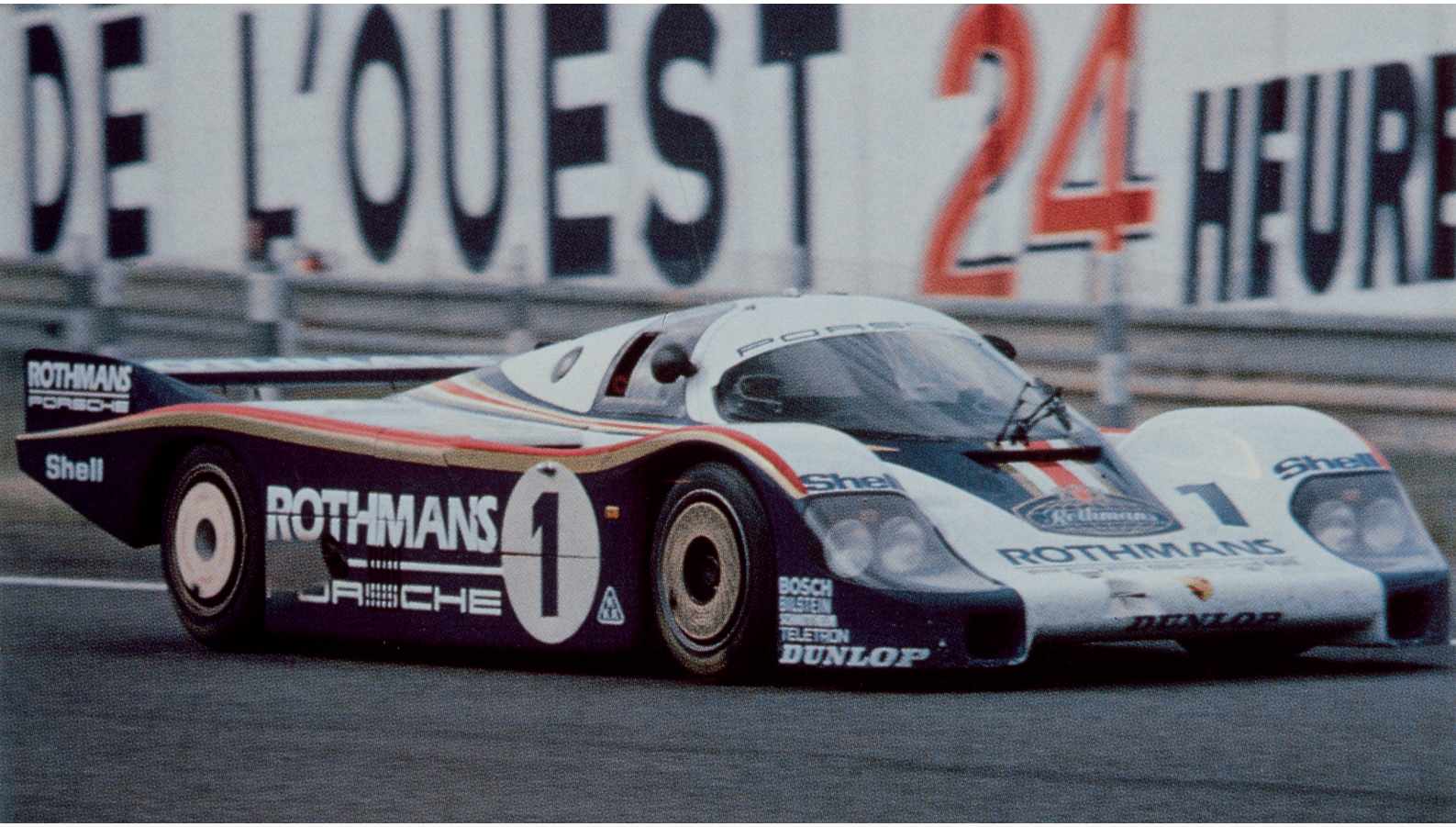


24 Horas de Le Mans 1982: triple victoria

Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.

06/05/2022 Varias vueltas antes del final, la ventaja de los tres Porsche 956 en cabeza era tan grande que tenían tiempo de llegar en formación para una foto perfecta en la línea de meta. Porsche logró el triplete, pero se quedó sin esa foto histórica.

En 1982 esta prueba clásica de resistencia no había sido ni mucho menos un paseo para el equipo oficial Porsche: hubo que cambiar el limitador de régimen al coche número 2, mientras al número 3, que estuvo liderando la carrera durante muchas vueltas, le falló un rodamiento de una rueda y acabó perdiendo una puerta por una sujeción defectuosa. Jacky Ickx y Derek Bell condujeron día y noche con el número 1 sin averías importantes. Ellos se situaron a la cabeza del trío.

En general, la fiabilidad y la potencia del 956 fueron más que sorprendentes en una carrera que suponía un terreno inexplorado para este Porsche. El coordinador del equipo, Jürgen Barth, había dado con él las

primeras vueltas en el circuito de pruebas de Weissach apenas tres meses antes de la carrera más importante de la temporada. Es cierto que el director del proyecto, Norbert Singer, había tomado del Porsche 936 de 1981 el acreditado motor bóxer de seis cilindros tipo 935/76 con dos turbocompresores KKK, pero todo lo demás era nuevo. Por primera vez, el chasis de un Porsche de competición no era tubular, sino un monocasco de aluminio. Además, también por primera vez Porsche había construido un "coche ala", llamado así por su perfil de ala invertida en la parte inferior. Debido a ello, el 956 se presionaba tanto contra el asfalto en las curvas que podía alcanzar una aceleración transversal de 3 g, sin incremento de la resistencia al avance.

Con el turbocompresor se inició una nueva época. Los valores de potencia aumentaron vertiginosamente. Ya en 1981, Ickx y Bell habían conseguido con el Porsche 936 en Le Mans velocidades medias por encima de los 200 km/h. Sin embargo, los encargados del reglamento reaccionaron por motivos de seguridad: en el grupo C vigente a partir de 1982 se limitaron el tamaño del depósito, los procesos de repostaje y las cantidades de combustible.

En 1982, por primera vez se utilizó un ordenador en los *boxes* de Porsche en Le Mans para controlar los valores de consumo y optimizar la estrategia de repostaje. La potencia del motor, reducida en aras de la autonomía, era de unos 620 CV (456 kW), con una relación de compresión de 7,2:1. A pesar de todo, Ickx y Bell batieron su propio récord de velocidad del año anterior.

Cuando el trío de Porsche en perfecta formación se alineaba limpiamente para la victoria, empezaron a precipitarse los acontecimientos: miles de aficionados se lanzaron a la recta de meta y fue imposible contenerlos. En consecuencia, los organizadores dieron por finalizada la carrera con antelación y, desde la curva de Mulsanne, los coches se dirigieron al parque cerrado.

Jacky Ickx brilló en el podio al alcanzar su sexta victoria en Le Mans, mientras que para Derek Bell fue su tercer triunfo. Este triplete fue el primer hito en la historia del prototipo deportivo más exitoso de todos los tiempos. Solo una persona no estaba feliz aquel domingo de junio: el fotógrafo de Porsche que se quedó sin su foto perfecta en la línea de meta.

Información

Artículo publicado en el número 402 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Texto: Markus Stier

Fotos: Archivos corporativos Porsche AG

Copyright: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. No se debe reproducir total o parcialmente sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2022/es-24-horas-le-mans-1982-jacky-ickx-derek-bell-victoria-triple-porsche-956-28205.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/1f25f330-ef05-43ce-8609-d037744f260b.zip

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