

Los hitos y el desarrollo del Grupo C

23/10/2022 Aspectos más destacados del desarrollo del concepto inicial, incluida la caja de cambios de doble embrague PDK.

La transmisión de doble embrague de Porsche, o PDK, para abreviar, utilizada por primera vez en carrera en 1984 en el 956 para las pruebas en Imola, resultó ser un gran alivio para los pilotos. Stuck fue uno de los pilotos de pruebas más entusiastas: “La PDK fue una experiencia fantástica para mí”, dijo ‘Striezel’. “Demostró ser una ventaja desde la primera vuelta en Weissach, aunque los tiempos por vuelta fueron inicialmente un poco más lentos debido al peso extra. Ya no había que soltar el acelerador al subir de marcha, sino que simplemente se podía mantener pisado. Eso eliminó la posibilidad de hacer un mal cambio. Al principio había que cambiar de marcha con una palanca normal que se empujaba hacia delante o se tiraba hacia atrás. Luego hubo dos botones en el volante: arriba para subir de marcha y abajo para bajar. Esto significaba que podías mantener las manos en el volante en las curvas. Pero maniobrar el volante sin dirección hidráulica seguía siendo agotador. En algún momento se pensó en instalar una servodirección. Pero Bott se limitó a decir que los chicos deberíamos hace un poco más de ejercicio con los brazos”.

Inicialmente, Derek Bell se mostró escéptico sobre la nueva tecnología PDK. Tenía dudas sobre la

fiabilidad de la transmisión de doble embrague en las carreras de resistencia y el número de paradas para instalar semiejes de transmisión. “Pero Porsche me dio una lección: cada carrera es un paso en el desarrollo. Y funcionó, porque en última instancia los responsables tenían que dar cuentas de la tecnología ante sus propios jefes el lunes por la mañana. Cuanto más la usábamos, mejor era”. Por su parte, Stuck no tenía mayores dudas, dado la gran cantidad de tiempo que pasó probando la transmisión. “A menudo hacía tres o cuatro tandas con la PDK en Weissach, hasta que el tanque quedaba vacío. Entonces llenaba el tanque de nuevo y aunque la gente de seguridad se quedaba, los mecánicos se iban. Volvía a vaciar el depósito, metía el auto en el garaje, lo cerraba y volvía a casa. Era fantástico”.

Implementación de la PDK

Jochen Mass tuvo que acostumbrarse primero a la nueva tecnología. “La PDK, después de todo, supuso 15 kilogramos de peso extra. Esos 15 kilogramos suponen una gran diferencia en lo que respecta a la estabilidad de conducción. Donde quiera que la instales, el auto se hace un poco más lento”. Cuando la PDK estuvo perfeccionada ya no requería demasiada potencia del motor. Los tiempos por vuelta en las pruebas eran ahora más rápidos que sin ella y finalmente también demostró ser fiable. Fue implementada en los Porsche de Grupo C en 1986 y 1987.

Un cambio en el reglamento de la IMSA en 1984 convirtió el 956 en un 962. Mass lo explicó así: “El 962 tenía ahora más espacio para las piernas del conductor, lo que garantizaba que sus extremidades estuvieran mejor protegidas en caso de accidente”. Norbert Singer continuó: “En el 962, desplazamos el eje delantero 12 cm hacia adelante. La disposición era la misma, sólo que el voladizo delantero era más corto. Pero costó trabajo conseguir la misma carga aerodinámica en la parte delantera”.

La vida útil del 956/962 fue tan larga que la posterior estrella del DTM Bernd Schneider condujo un 962 a principios de la década de 1990. “El auto se adaptaba inmediatamente a mi estilo de conducción”, dijo Schneider. “Afortunadamente, en aquella época ya teníamos sistemas electrónicos para ahorrar combustible. No tenía que pegar un papelito en el volante. A veces disponíamos de hasta 900 CV. Para mí, el efecto suelo en particular era genial. Yo venía de la Fórmula 1, pero en aquella época los motores no eran especialmente potentes, así que no había mucha carga aerodinámica. Cuando me subí al Porsche, fue increíble. En las curvas rápidas de Spa, por ejemplo en la de Eau Rouge, conducíamos con el acelerador a fondo en 1990 con la configuración y los neumáticos de clasificación”.

Al final de su triunfal carrera, el 962 acabó convirtiéndose en una curiosidad, ya que el prototipo mutó en un auto GT. A partir de 1993, los GT desplazaron a los deportivos del Grupo C, incluso en Le Mans. “Por aquel entonces, Jochen Dauer hizo una visita a Porsche”, dijo Singer. “Poseía varios 962 de carreras, pero ya no podía utilizarlos. Pidió ayuda para conseguir el permiso de circulación para el 962. Al principio Porsche se negó, pero cuando McLaren le ofreció el F1 con tecnología de Fórmula 1, tres asientos, maletero y homologación de carretera, cogió un 962 y lo convirtió en un auto de carretera con una carrocería de Dauer. Pudo competir en Le Mans sólo un año, 1994, y ganamos la carrera”.

Antes de que los pilotos volvieran a entrar a la pista por última vez, Timo Bernhard resumió las cosas: “No he visto más que caras sonrientes. Y el hecho de que Porsche pueda seguir presentando estos autos de carreras en tan buena forma es gracias a la experiencia y la pasión del equipo que hizo historia de automovilismo”. Y con ello, el campeón del WEC dio sus últimas vueltas en el 956/962 junto con los antiguos pilotos de carreras en el propio circuito de la empresa en Leipzig. Cuando salieron por última vez, Bernhard, que siguió en el 962 IMSA de 1984 a Schneider en el 962-006 de 1987, apenas pudo contener su alegría: “Bernd, había llamas reales saliendo del tubo de escape”. Tanto los autos de carreras del Grupo C como los pilotos de antaño siguen echando fuego, al menos metafóricamente.

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-hitos-desarrollo-30135.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/2c0a5910-a547-4667-9b9b-81cc2b6b2e2f.zip

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

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