Le Mans 2020: once consecuencias del retraso

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

09/09/2020 Los aficionados a las carreras de resistencia rara vez han tenido que esperar tanto como lo han hecho este año para ver las 24 Horas de Le Mans. Debido a la pandemia del coronavirus, la carrera clásica francesa se ha movido en el calendario, para pasar de la fecha tradicional de mediados de junio al 19/20 de septiembre.

Solo ha habido otro retraso en los casi 100 años de historia de la prueba: en 1968, cuando las 24 Horas de Le Mans se disputaron el 28/29 de septiembre por los continuos disturbios que hubo en París. Posponer la carrera tiene varias consecuencias para los equipos, incluido el de Porsche, entre otras, los cambios en la programación o la renuncia a algunas actividades muy populares para el público, como las verificaciones técnicas en la plaza principal de la ciudad y el desfile de pilotos que se celebran habitualmente el día antes de la salida. Pero hay muchas más.

La larga noche

A mediados de junio, cerca del solsticio de verano, tenemos los días más largos en el hemisferio norte. En la fecha original en que debía haberse disputado esta 88a edición de la prueba de resistencia (13/14 junio), los vehículos hubieran rodado en la oscuridad únicamente durante 8.02 horas. Sin embargo, en la nueva fecha de septiembre, el sol se pondrá el sábado a las 8:01 p.m. y los primeros rayos no volverán a aparecer hasta el domingo a las 7:44 de la mañana, lo que significa un periodo de noche de casi cuatro horas más del que habrían encontrado los pilotos con el calendario inicial. En esa lucha titánica sobre el mítico trazado de la Sarthe, los equipos tendrán solo unas 12 horas de luz.

El ritmo rápido

La larga noche significa más tiempo con menos temperatura ambiente y del asfalto. Como resultado de ello, los motores de los dos Porsche 911 RSR de 515 caballos de potencia rodarán más horas a un nivel óptimo. Un aire más frío significa más saturación de oxígeno y, en consecuencia, una combustión mejor y más eficiente de la gasolina. Una regla de oro: si la temperatura ambiente cae cinco grados centígrados, la potencia del motor aumenta un uno por ciento. Por tanto, en la noche de las 24 Horas de Le Mans 2020 se podrá alcanzar un ritmo de carrera más elevado. “Si las condiciones meteorológicas son buenas, veremos una carrera bastante más rápida en comparación con la de junio”, comenta Pascal Zurlinden, Director de Competición de Porsche. Con el sol poniéndose más temprano el sábado y

apareciendo más tarde el domingo, los perfiles serán diferentes. La temperatura media durante un periodo de 24 horas a mediados de junio (según las estadísticas de los últimos 30 años) es de 16,8 grados. La media en septiembre es exactamente de un grado menos. Igual que la oxigenación más alta, este factor influye en el rendimiento de los vehículos.

Los neumáticos blandos

Las temperaturas más frías durante la noche también tienen la ventaja de que los neumáticos Michelin de compuesto blando puede rodar durante más tiempo. Este tipo de goma no solo ofrece más agarre, sino que también es más estable cuando las condiciones de la pista son buenas. "Desgraciadamente, no está permitido hacer tres o cuatro relevos seguidos en la categoría GTE-Pro", explica Zurlinden. Después de dos relevos, los vehículos GTE están obligados a montar neumáticos nuevos. "El cambio en la reglamentación no permite ya repostar al mismo tiempo que se cambian los neumáticos y, por eso, cada vez que se pone un juego nuevo supone un coste de tiempo adicional. Seguro que veremos más relevos dobles. Esta es la razón por la cual nuestros *pit stops* deben ser lo más cortos posible", puntualiza el experimentado ingeniero.

La anticipación a la lluvia

Las estadísticas meteorológicas durante las últimas tres décadas muestran que las temperaturas más altas y más bajas durante el día y la noche cambian mucho de junio a septiembre. Sin embargo, los datos también muestran claramente que, aunque hay menos lluvia en septiembre, los chaparrones son más fuertes que en junio. "Tenemos que adaptarnos a cómo venga", dice Pascal Zurlinden. Pero hay un viejo dicho: siempre llueve en Le Mans. La gran pregunta es, ¿en qué momento de la carrera? "La posibilidad de lluvia juega un papel importante en las tácticas de equipo, especialmente si el coche no es competitivo al 100% en seco. En mojado, las cartas se barajan de nuevo y aparecen nuevas oportunidades", señala Zurlinden.

El sol bajo

Durante el anochecer y el amanecer en las 24 Horas de Le Mans, los pilotos tienen que luchar contra el deslumbramiento del sol. En la puesta de sol del sábado, la luz brilla sobre el parabrisas en un ángulo bajo y ciega a los pilotos, especialmente en las curvas de Indianápolis y Arnage. En el amanecer del domingo, este fenómeno sucede en la famosa zona de Tertre Rouge. "Nuestros expertos pilotos oficiales están muy familiarizados con este problema. Como el sol está más bajo a principios de otoño que en los meses de verano, tendrán que llevar los ojos entrecerrados más a menudo. Pero no pasa nada; después de todo, son profesionales", sonríe el francés.

La salida más pronto

A diferencia de años anteriores, las 24 Horas de Le Mans 2020 comenzarán a las 2.30 p.m. hora local. Uno de los motivos de ello es que el final de etapa del Tour de Francia, la famosa ronda ciclista, termina en París la tarde del 20 de septiembre. Para evitar interferir con ese evento, la 88a edición de la legendaria carrera que forma parte del Campeonato del Mundo de Resistencia FIA (WEC) terminará un poco antes el domingo, concretamente a las 2.30 p.m. “Desde fuera, este pequeño ajuste puede parecer insignificante, pero tiene un impacto grande en nuestro equipo. Tenemos que acabar los preparativos del sábado aún más pronto para estar listos de cara a la salida. Eso supone menos tiempo de descanso y mayor estrés”, subraya el Director de Competición de Porsche. Además, deja solo cuatro horas entre el final del *warm-up* y la salida de la carrera para completar los últimos detalles.

La ausencia de público

Para los aficionados a las carreras, las 24 Horas de Le Mans son, sin duda, una de las grandes citas del calendario. Cada año, alrededor de un cuarto de millón de personas acuden al evento. Durante estos días, la capital del departamento francés de la Sarthe, con sus 150.000 residentes, se desborda por completo. Pero esto no sucederá en 2020: el organizador del evento, ACO, ha prohibido la entrada de espectadores al circuito. “Los aficionados siempre son una gran motivación”, dice Pascal Zurlinden. Las grandes tribunas frente al *pit lane* suelen estar abarrotadas, especialmente al inicio el sábado y al final el domingo. “Al observar a los espectadores desde la parte superior de boxes, sus caras de euforia siempre me sirven de impulso cuando la energía empieza a agotarse en las horas finales de carrera. Este año será diferente. Aún así, a pesar de las restricciones, será otra gran experiencia, también para los espectadores desde sus casas".

La jornada de pruebas cancelada

El *test* oficial de un día, que se lleva a cabo medio mes antes de la carrera, también forma parte de la tradición de las 24 Horas de Le Mans. Es la única oportunidad para que los fabricantes, firmas de neumáticos, equipos y pilotos se preparen para las peculiaridades del circuito de 13,626 kilómetros en el que se disputa el gran clásico del año. El “Circuit des 24 Heures” es una combinación del circuito Bugatti permanente y algunos tramos de vía pública, algo totalmente único en la escena del automovilismo. No existe la posibilidad de hacer pruebas en ningún otro momento. “La eliminación de la prueba preliminar es un gran desafío”, dice Pascal Zurlinden. “El 911 RSR de este año nunca ha competido allí, por lo que tenemos algunas dudas sobre la puesta a punto. Nos hubiera gustado haber hecho este *test* para poder analizar los resultados y llegar lo mejor preparados posible a las sesiones oficiales. El comportamiento de los neumáticos también es otra de nuestras grandes preocupaciones”.

El programa más compacto

Las 24 Horas de Le Mans de este año se desvían del calendario habitual. Las sesiones de entrenamientos, que hasta ahora se llevaban a cabo junto con la calificación los miércoles y jueves, ahora están programadas para el jueves (diez horas de entrenamientos libres más calificación) y el viernes (entrenamientos libres e 'hiperpole'). "Las sesiones más largas nos permiten trabajar a fondo en la puesta a punto y la gestión de los neumáticos", explica Pascal Zurlinden. "Podemos completar muchas tareas, pero a diferencia de la jornada preliminar de otros años, tenemos la desventaja de que los descansos ya no son suficientes para realizar un análisis realmente detallado". Tradicionalmente, el viernes anterior a la carrera siempre era un momento para que los pilotos y los miembros del equipo se pudieran relajar. El llamado "viernes loco" realmente era cosa de los aficionados.

El desaparecido desfile de pilotos

Durante el día, todo tipo de vehículos recorren los terrenos de acampada y las calles aledañas al circuito, siempre repletas de aficionados que rompen en aplausos cada vez que alguien quema goma en el asfalto. El broche del viernes anterior a la carrera lo pone el famoso desfile de pilotos por el centro de la ciudad. Pero, desafortunadamente, esto no será así en 2020: el espectáculo con pilotos a bordo de coches clásicos, haciendo el recorrido que va desde la Place des Jacobins hasta la Place de la République, ha sido cancelado. "Es una verdadera lástima para el público, pero no hay otra manera de cumplir con las restricciones que impone la lucha contra el coronavirus. Intentaremos ofrecer a los *fans* de Le Mans un programa apasionante a través de nuestros canales de redes sociales", dice Zurlinden explicando los planes de Porsche Motorsport.

El polen en el ambiente

Los ojos llorosos, el picor de nariz y la medicación forman parte de la imagen habitual en el *paddock* de Le Mans en junio: muchos pilotos, miembros del equipo y aficionados sufren de alergia al polen debido a la gran cantidad de gramíneas que hay en la región de Sarthe. "Soy uno de los afectados", asegura Zurlinden. "No hay forma de evitar tomar antihistamínicos en junio. Entre sus efectos secundarios figura el cansancio, algo que nadie quiere tener en una carrera de 24 horas. Así que, en este sentido, estoy encantado de que esta edición se celebre en septiembre, un mes libre de alergias".

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/competicion/2020/es-porsche-fia-wec-campeonato-mundo-resistencia-le-mans-11-consecuencias-retraso-22265.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/356d4036-94aa-4c93-b5a3-561c757290a7.zip

External Links
https://www.porsche.com/uk/motorsportandevents/motorsport/

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