

Curvas Porsche en Le Mans, donde los pilotos bailan con el 911 RSR

11/09/2020 Las famosas curvas Porsche son el tramo más espectacular del circuito de las 24 Horas de Le Mans. Una sección exigente que lleva contra las cuerdas a equipos y pilotos.

Pongámonos en contexto: en plana carrera el Porsche 911 RSR rueda a más de 300 km/h por la carretera D338 desde Le Mans hacia Tours. En las dos chicanas, que un día cualquiera están abiertas al tráfico y plagadas de radares que controlan la velocidad, en plena carrera ven como el rápido Porsche de 515 caballos de potencia métricos de la categoría GTE avanza a ritmo imparable marcando su línea de carrera sobre los 'pianos'. Desde aquí, en cuestión de segundos llega a las curvas Mulsanne e Indianápolis para, poco después, negociar Arnage, el más lento de los virajes del circuito de 13 kilómetros y 626 metros de la Sarthe. A partir de este punto, el piloto pisa con decisión el pedal derecho mientras se llena de valor y pone toda su concentración al volante. En poco tiempo, las curvas Porsche aparecen en el horizonte. Cinco cambios de dirección ultrarrápidos, que representan la sección más espectacular de la pista y que son tan temidos como amados por la mayoría.

El circuito de las 24 Horas de Le Mans es conocido en todo el mundo por sus peculiares secciones. La

eterna recta de Hunaudières, la curva Tetre Rouge de radio muy cerrado o el icónico puente Dunlop hacen que la adrenalina se dispare entre los aficionados. Nada comparable, en cualquier caso, a la pasión que levantan las curvas Porsche, las preferidas de los espectadores. Originalmente, solo recibía esta denominación la curva 23, el giro a derecha que sigue a Arnage; ahora, también abarca el 'virage du Pont', las 'esses du Karting' y el 'virage Corvette'. El resultado es una fluida combinación de dos apoyos a derechas y tres a izquierdas, que plantean grandes desafíos a los equipos y a los propios pilotos, ya que aquí los autos juegan al límite con la carga aerodinámica y el agarre de los neumáticos.

"Sin duda, es la parte más exigente y divertida de Le Mans", dijo Jörg Bergmeister. El veterano piloto oficial y actual embajador de Porsche obtuvo la victoria en la categoría GTE-Am en la edición 2019 de Le Mans con el equipo cliente Project 1. "Aunque los autos tienen una carga aerodinámica baja para afrontar las rectas largas, trazamos algunas curvas a más de 200 km/h en el Porsche 911 RSR", dijo este alemán de elevada estatura. El tramo de un kilómetro y 29 metros entre los puestos de control 30 y 33 de los comisarios de pista se recorre en 17 segundos y 60 centésimas. A pesar de no ser una sección recta, la velocidad media supera los 210 km/h. "Afrontamos el primer viraje a derecha en cuarta velocidad, cambiamos a quinta para hacer los dos siguientes a izquierdas y luego volvemos a bajar a cuarta. Es un verdadero espectáculo", dijo Bergmeister, que ha participado 17 veces en Le Mans entre 2002 y 2019.

"Si quieres ser rápido durante una vuelta completa en Le Mans, debes marcar un ritmo muy fuerte en la larga recta de Mulsanne", enfatizó el Jefe de Operaciones, Alexander Stehlig. "Nuestro objetivo es superar los 300 km/h en las rectas. Esto facilita los adelantamientos, algo muy importante en Le Mans. Para hacer esto, el Porsche 911 RSR, como todos los demás autos, está preparado para ofrecer una baja resistencia aerodinámica. Esto no deja de ser un dilema porque, en realidad, en otras partes del circuito es necesarios tener una carga elevada, sobre todo en las rápidas curvas Porsche", afirmó el ingeniero. Entonces, ¿por qué no se hace una puesta a punto con base a los requisitos de los virajes más rápidos? La respuesta es fácil: la ganancia de tiempo en estas secciones nunca podría compensar las bajadas de ritmo en las rectas largas. Al final, lo que cuenta es el tiempo por vuelta.

"Partiendo de una configuración con baja carga aerodinámica, tenemos que asegurarnos de que el auto esté suficientemente bien equilibrado en las zonas viradas", dijo Stehlig. "Y eso es complicado porque, en las curvas Porche, los pilotos van jugando con el acelerador. A veces ruedan a medio gas y otras, pedal a fondo. Esto provoca cambios de pesos que pueden desembocar en cabeceos e incluso sobrevirajes innecesarios. Así que debemos aseguramos de que la aerodinámica elegida aporte al auto la máxima estabilidad posible para que el comportamiento sea siempre predecible. Esta es la clave del éxito en esta parte del circuito".

En las cinco curvas, la velocidad fluctúa dentro de un estrecho margen que va de los 189 a los 228 km/h. En cada curva, la fuerza centrífuga alcanza entre 2,29 y 2,42 g. El 911 RSR recorre la combinación de aproximadamente un kilómetro que suman las curvas Porsche en 17,6 segundos, lo que supone un cuatro por ciento del tiempo de una vuelta completa, que los pilotos profesionales de la categoría GTE-Pro hacen en unos tres minutos y 50 segundos. El nombre de este tramo espectacular tiene mucho que ver con la velocidad. En condiciones normales, el mejor sitio para situarse los

aficionados es en la noria cercana. “Desde ahí, todos pueden ver que no se trata de suaves enlaces. Las curvas Porsche son estrechas y experimentas fuerzas g brutales. Desde el auto, las barreras, que suelen estar muy cerca de la pista, hacen que ese escenario de leyenda parezca aún más rápido. Es un sueño para los auténticos pilotos”, dijo entusiasmado Bergmeister.

“Para mí, trazar las curvas Porsche es como bailar con el coche”, dijo Gianmaria Bruni. El piloto oficial italiano sabe cómo abordar estos famosos virajes al límite. En 2018, Bruni hizo una vuelta sensacional que le valió la pole position. Al volante del Porsche 911 RSR, recorrió los 13,626 kilómetros del circuito en solo 3:47.504 minutos, lo que suponía un nuevo récord en la categoría GTE. “Cuando las cosas salen bien y marcas en estas cinco curvas un crono de solo 17,3 segundos, la satisfacción es inmensa. En mi opinión, es difícil encontrar una sensación mejor”, dijo el tres veces ganador de su categoría en Le Mans. “Eso solo ocurre cuando todo funciona a la perfección: neumáticos frescos en la ventana óptima de rendimiento, dirección del viento ideal y sin tráfico en las curvas Porsche”, añadió el piloto que reside en Mónaco.

En el momento en que dos autos se encuentran en esta zona rápida, ambos pilotos pierden tiempo. “Cuando alcanzas a un vehículo más lento, es difícil adelantar. Si es un prototipo el que te adelanta a ti, pierdes carga aerodinámica durante un instante, el auto agarra un subviraje molesto y, por lo menos, pierdes dos décimas de segundo”, dijo Bruni. Si el vehículo no está perfectamente equilibrado para las curvas Porsche, el subviraje hace perder velocidad. La precisión es fundamental para los rápidos cambios de dirección a más de 200 km/h (también por motivos de seguridad). “Las barreras y las escapatorias han sido cambiadas una y otra vez en los últimos años, pero las características básicas han sido mantenidas prácticamente inalteradas. Las curvas Porsche representan un pasaje de la vieja escuela”, dijo Jörg Bergmeister. “Esto significa que, incluso con buenas escapatorias y protecciones seguras, salirse de la pista aquí supondrá probablemente un problema serio. Por tanto, un ataque controlado es clave en las curvas Porsche”.

MEDIA ENQUIRIES



Elizabeth Solís

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

Image Sublines

Path: Curvas Porsche en Le Mans, donde los pilotos bailan con el 911 RSR/imágenes/img_1.jpg
Title: 911 RSR, Porsche Curves, Le Mans, 2020, Porsche AG
Subline: El 911 RSR recorre la combinación de aproximadamente un kilómetro que suman las curvas Porsche en 17,6 segundos

Path: Curvas Porsche en Le Mans, donde los pilotos bailan con el 911 RSR/imágenes/img_2.jpg
Title: 911 RSR, Porsche Curves, Le Mans, 2020, Porsche AG
Subline: A pesar de no ser una sección recta, la velocidad media supera los 210 km/h

Path: Curvas Porsche en Le Mans, donde los pilotos bailan con el 911 RSR/imágenes/img_3.jpg
Title: Alexander Stehlig, Head of Operations, 2020, Porsche AG
Subline: Jefe de Operaciones Alexander Stehlig

Path: Curvas Porsche en Le Mans, donde los pilotos bailan con el 911 RSR/imágenes/img_4.jpg
Title: Ferris wheel in Le Mans, 2020, Porsche AG
Subline: El mejor sitio para que los aficionados disfruten las curvas Porsche es en la noria cercana

Path: Curvas Porsche en Le Mans, donde los pilotos bailan con el 911 RSR/imágenes/img_5.jpg
Title: Gianmaria Bruni, 2020, Porsche AG
Subline: El italiano Gianmaria Bruni

Path: Curvas Porsche en Le Mans, donde los pilotos bailan con el 911 RSR/imágenes/img_6.jpg
Title: 911 RSR, Porsche Curves, Le Mans, 2020, Porsche AG
Subline: En el momento en que dos autos se encuentran en las curvas Porsche, ambos pilotos pierden tiempo

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2020/automovilismo-deportivo/es-porsche-fia-wec-world-endurance-championship-le-mans-porsche-curves-22689.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/365987c2-89a5-45d6-9fbb-1c7f1e464dac.zip