El prototipo Porsche LMDh entra en fase de pruebas

27/01/2022 A partir de la temporada 2023, el nuevo prototipo Porsche LMDh luchará por la victoria absoluta en las mejores carreras de resistencia del mundo, incluidas las 24 Horas de Le Mans, las 24 Horas de Daytona y las 12 Horas de Sebring.

El vehículo participará en el Campeonato Mundial de Resistencia (WEC) de la FIA y en el Campeonato IMSA WeatherTech SportsCar, dentro del equipo Porsche Penske Motorsport. El programa intensivo de pruebas ya comenzó. Desde este momento, el prototipo prepara su debut en carrera, que será en enero de 2023. Este estreno tendrá lugar en la tradicional prueba de apertura del campeonato IMSA: las 24 Horas de Daytona. A la hora de elegir el motor de combustión que forma parte del sistema híbrido, y siguiendo la normativa, Porsche optó por un V8 biturbo de amplia cilindrada. Este potente propulsor fue diseñado para funcionar con combustibles renovables, lo que se traduce en una reducción significativa de las emisiones de CO_2. En carrera, la potencia conjunta del sistema híbrido alcanza alrededor de 680 CV (500 kW).

“Existían muchas opciones posibles para el motor térmico de nuestro prototipo LMDh, en la gama

contamos con diferentes propulsores que podían ser buenas bases", dijo Thomas Laudenbach, Vicepresidente de Porsche Motorsport. "Nos decidimos por el V8 biturbo porque creemos que ofrece el mejor equilibrio entre prestaciones, peso y costo. El inicio del programa de pruebas activas ha supuesto un paso importante en el proyecto".

Por su parte, Urs Kuratle, responsable del Proyecto LMDh en Porsche Motorsport, dijo: "La primera prueba del prototipo Porsche LMDh también supuso la primera salida a pista de Porsche Penske Motorsport. El equipo ha trabajado unido desde el inicio, lo que demuestra un alto nivel de profesionalidad en todas las áreas. Después de todo, los requisitos operativos para el funcionamiento seguro de un vehículo híbrido son muy exigentes. En los próximos *tests* profundizaremos en todos ellos. Mientras tanto, durante estas primeras jornadas de pruebas en Weissach, el V8 biturbo nos ha impresionado en todos los aspectos. Estamos convencidos de que hemos elegido el motor más adecuado".

Las regulaciones sobre el motor permiten una gran libertad

La normativa de motores para la categoría LMDh es poco restrictiva en términos de cubicaje, diseño y número de cilindros. El régimen máximo de giro está fijado en 10 000 revoluciones por minuto y el ruido que emite no puede sobrepasar los 110 decibelios. El motor debe pesar un mínimo de 180 kilogramos, incluidos los sistemas de admisión y escape, así como los componentes periféricos de la refrigeración. Si se utiliza turbocompresor/es, el sistema de sobrealimentación (con su *intercooler*) debe ir contenido también en ese peso. De acuerdo con la normativa, la potencia máxima se encuentra entre 480 y 520 kW (653 y 707 CV). Este rango permite realizar ajustes dentro de los parámetros de 'Balance of Performance' (BoP), que están destinados a compensar las diferencias entre autos de la categoría LMDh para garantizar así una mayor igualdad.

En carrera, la potencia combinada del sistema de propulsión híbrido alcanza alrededor de 680 CV (500 kW). La curva de par también está claramente definida. Los componentes para la recuperación, el almacenamiento y el suministro de energía eléctrica los proporcionan Williams Advanced Engineering (batería), Bosch (unidad motor-generador y electrónica de control) y Xtrac (transmisión).

Image Sublines

Path: media/imágenes/img_1.jpg
Title: Thomas Laudenbach, Vice President Porsche Motorsport, 2021, Porsche AG
Subline: Thomas Laudenbach, Vicepresidente de Porsche Motorsport.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2022/automovilismo-deportivo/PLA-es-porsche-prototipo-lmdh-hibrido-fase-pruebas-27203.html

Media Package