El Porsche 911 RSR está listo para competir en Monza

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

15/07/2021 El 18 de julio se celebrará, por primera vez, una prueba del Campeonato del Mundo de Resistencia FIA (WEC) en el histórico circuito de Monza. La puesta a punto del Porsche 911 RSR irá enfocada a lograr una velocidad punta elevada y un rendimiento óptimo del equipo de frenos.

“Pilotar en Monza siempre es algo muy especial. Estoy deseando pisar el acelerador a fondo en el 911 RSR”, dice el piloto italiano Gianmaria Bruni, quien comparte el coche número 91 con el austriaco Richard Lietz. La preparación de esta carrera por parte del equipo es minuciosa. Pocos circuitos llegan al corazón como Monza. Llevar los vehículos hasta su velocidad máxima siempre resulta estimulante.

“Cuando entro en el *paddock* de Monza se me pone la piel de gallina. La historia de este trazado y sus características únicas despiertan en mí un gran interés", comenta Adam Hardy, ingeniero de pista del Porsche 911 RSR número 92, pilotado por Kévin Estre (Francia) y Neel Jani (Suiza). El británico añade: “Por fin el WEC visita Monza. La carrera será un verdadero espectáculo para los aficionados y un gran desafío para los ingenieros”. El equipo Porsche GT está familiarizado con el Autodromo Nazionale di Monza porque fue aquí, en el circuito de 5,793 kilómetros de la ciudad de Lombardía, donde se llevó a cabo el prólogo de la temporada 2017 del WEC.

“Sin embargo, la información que pudimos recabar en aquel momento no será decisiva para el próximo fin de semana”, dice Hardy. “La toma de contacto de hace cuatro años fue con el predecesor del 911 RSR actual y nuestras pruebas siempre iban encaminadas a la participación en Le Mans, por lo que optamos por una configuración aerodinámica completamente diferente”. En el WEC, solo se puede utilizar un kit aerodinámico modificado en la prueba culminante de la temporada, es decir, las 24 Horas de Le Mans. Esto significa que para la próxima carrera de seis horas que se celebrará en Monza, se usará una variante que ha sido homologada para todas las pruebas de este año (excepto para Le Mans), y no podrá haber modificación estructural alguna. “Debemos adaptar el paquete aerodinámico disponible para conseguir la menor resistencia posible”, explica Hardy. “Colocamos el alerón trasero en posición plana y regulamos la distancia al suelo para así poder alcanzar, como mínimo, 270 km/h en determinadas secciones. Pero hay que tener cuidado porque el coche necesita mantener la estabilidad en las frenadas; de lo contrario, se puede perder mucho tiempo en cada vuelta”.

Un vehículo bien equilibrado es la clave del éxito en Monza. La velocidad punta en las largas rectas, la frenada antes de las chicanes y la capacidad de tracción a la salida de las curvas son absolutamente esenciales. Por otro lado, se requiere una elevada carga aerodinámica en los virajes más rápidos, como Lesmo, la variante Ascari y la famosa Parabólica. “Buscamos siempre el mejor compromiso entre carga

aerodinámica, resistencia aerodinámica y tracción", afirma el exitoso ingeniero de carreras que, entre otras, ha conseguido una victoria en Le Mans en 2018 con el coche número 92. "Con los frenos, tenemos que asegurarnos de que los picos de temperatura no sean demasiado altos", explica el británico. "Si se mantienen así, quiere decir que las cosas van bien: el rendimiento del sistema es más constante y, por lo tanto, más predecible para el conductor; esto es particularmente crítico al dirigirse a la primera chicane, donde hay que decelerar desde unos 270 km/h hasta 63 km/h en cuestión de metros".

"Antes de la chicane de la variante de Rettifilo pisamos a fondo el pedal del freno y tenemos que confiar en que el coche sea capaz de reducir la velocidad siempre a la perfección", explica Gianmaria Bruni pocos días antes de disputar su carrera de casa. "Pero es igualmente importante que podamos acelerar bien a la salida de las curvas". Y es justo en este momento donde el motor de seis cilindros y 515 CV del Porsche 911 RSR sale a relucir. En Monza se recorre el 75% de cada vuelta con el acelerador a fondo, lo que lo convierte en un circuito más extremo incluso que el de Le Mans. "Esto, sin embargo, no es un problema para el motor", explica Alexander Stehlig. El Director de Operaciones de Porsche en el WEC agrega otro comentario: "Lo peor para un motor es cuando se rueda despacio". En las largas rectas de Monza fluye suficiente aire hacia el bóxer, motivo por el cual no hay que preocuparse. "El propulsor está bien, no importa si gira a 8.500 rpm ni qué marcha tenga engranada; lo importante es que las temperaturas se mantengan dentro de unos límites razonables. En un circuito urbano podría llegar a ser un problema, pero nunca en Monza", sostiene Stehlig.

Sin embargo, rodar tanto tiempo con el gas a fondo tiene una clara contrapartida: un elevado consumo de combustible. "Monza y Spa-Francorchamps son los circuitos del calendario que más gasolina demandan", confirma Adam Hardy. "Asumimos que un depósito es suficiente para aproximadamente una hora de conducción. Si este es el caso, la carrera normalmente consta de seis paradas, siempre que las salidas a pista del coche de seguridad no requieran ningún cambio de estrategia". ¿Cuándo vale la pena una parada en *boxes* anticipada y, por lo tanto, adicional? ¿Cuándo es necesario economizar combustible detrás del coche de seguridad para retrasar al máximo una parada? Las respuestas a estas preguntas ya estarán sobre la mesa antes del inicio de la carrera el 18 de julio. "Nos dirigimos a esta prueba con más motivación de la habitual", enfatiza Hardy, y dice con una sonrisa: "Nuestro principal rival en la categoría GTE Pro es Ferrari, una marca que compite en casa en el circuito de Monza. Nos encantaría ganarles en su propio terreno".

Image Sublines

Path: El Porsche 911 RSR está listo para competir en Monza/fotos/img_1.jpg
Title: Alexander Stehlig, FIA WEC, carrera, Baréin, 2020, Porsche AG
Subline: Alexander Stehlig, Director de Operaciones de Porsche en el WEC.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/competicion/2021/es-porsche-fia-wec-campeonato-mundo-resistencia-carrera-3-monza-italia-25112.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/3af60d19-a298-4980-b219-0c78a8a0df1e.zip

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