

Los preparativos del Grupo C

23/10/2022 El éxito en el Grupo C fue el resultado de "aprender con la práctica" y de un alto grado de disciplina.

El reto en aquel momento era construir, en un tiempo récord, un vehículo nuevo y potente y, al mismo tiempo, de bajo consumo. Por primera vez fue creado en Porsche un departamento independiente para el deporte de motor con el fin de afrontar el reto. Norbert Singer hizo construir por primera vez un modelo de madera a escala 1:5. Él mismo contó la historia: “Ferry Porsche echó un vistazo a la maqueta y dijo: 'Te deseo buena suerte' y eso fue todo. Para él, era un auto de carreras más. Le habían presentado muchos a lo largo de los años. Nadie sabía entonces qué pasaría con el auto. ¿Tendría éxito?”.

El equipo se fue al túnel de viento para crear un concepto aerodinámico que empleara una enorme fuerza descendente para ‘pegar’ el auto al suelo, el hoy llamado ‘efecto suelo’. Otra novedad para los ingenieros fue el monocasco íntegramente de aluminio. Fue, sobre todo, un caso de “aprender con la práctica”, dijo Singer, mirando al pasado. “No teníamos ni idea de cómo construir monocascos y pedimos ayuda al fabricante de aviones Dornier. Construimos varias cajas y al final tuvimos la estructura que buscábamos. Por cierto: ya en 1982 habíamos empezado a pensar en un monocasco de carbono. Los materiales sintéticos acababan de surgir en la Fórmula 1. Pero nuestro equipo era demasiado

pequeño para desarrollar un monocasco de aluminio y uno de carbono al mismo tiempo".

Bell también recuerda la prometedora sensación de la época: "Ya había conducido un Porsche 936 con Jacky Ickx, y habíamos ganado Le Mans en 1981. Después, fui invitado a la fábrica por el jefe de Desarrollo, Helmuth Bott, para hablar del futuro. Bott me dijo: 'El año que viene empezaremos con el Grupo C'. Yo no tenía idea de qué se trataba. Luego agregó 'El auto tendrá un chasís monocasco. Nunca hemos hecho algo así'. A lo que añadió: 'Vamos a utilizar el efecto suelo. Tampoco lo hemos hecho antes'. Y luego recalcó: 'Pero nunca nos hemos equivocado'".

Como tren motriz, Singer optó por el bóxer de seis cilindros del Porsche 935/76, una versión mejorada del motor de carreras del 911. Gracias a dos turbocompresores, no sólo era más potente, sino que también consumía menos combustible. Todos los demás componentes del vehículo eran de nuevo desarrollo. La escudería se vio obligada a trabajar bajo una gran presión: la versión final del reglamento del Grupo C fue presentada en octubre de 1981, pero la temporada siguiente debía comenzar a principios de 1982. Dos de los tres autos de fábrica sólo fueron terminados dos semanas antes de la carrera de Le Mans, y el tercero unos días antes.

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-preparativos-30133.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/3db2a1ef-cc9e-4b61-9c85-a9a934362264.zip

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

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