

Los preparativos del Grupo C

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

23/10/2022 El éxito en el Grupo C fue el resultado de "aprender por 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. En Porsche se creó por primera vez un departamento principal independiente para competición con el fin de afrontar este desafío. Norbert Singer hizo construir primero un modelo de madera a escala 1:5. Él mismo cuenta la historia: "Ferry Porsche echó un vistazo a la maqueta y dijo: 'Te deseo buena suerte' y eso fue todo. Para él, era un coche de carreras más. Había presentado muchos a lo largo de los años. Nadie sabía entonces qué pasaría con aquel vehículo. ¿Podría tener éxito?".

El equipo se metió en el túnel de viento para lograr un concepto aerodinámico que empleara una enorme fuerza descendente para "pegar" el coche al suelo. Otra novedad para los ingenieros fue el chasis monocasco íntegramente de aluminio. “Fue, sobre todo, un proceso de aprendizaje mediante la experiencia”, comenta Singer. "No teníamos ni idea de cómo hacer un monocasco y pedimos ayuda al

fabricante de aviones Dornier. Hicimos 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 chasis de aluminio y uno de carbono al mismo tiempo".

Bell también recuerda la prometedora sensación en esa 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 comentó: 'El año que viene empezaremos en el Grupo C'. Y dijo también: 'El coche tendrá un chasis monocasco. Nunca hemos hecho algo así antes'. A lo que añadió: 'Vamos a utilizar el efecto suelo. Tampoco lo habíamos hecho antes'. Pero aseguró: 'Nunca nos hemos equivocado'".

Como sistema de propulsión, Singer optó por el bóxer de seis cilindros del Porsche 935/76, una versión de competición del motor del 911. Gracias a dos turbocompresores, no solo era más potente, sino que también se había optimizado el consumo de combustible. Todos los demás componentes del vehículo eran de nuevo desarrollo. El equipo de carreras se vio obligado a trabajar bajo una presión de tiempo extrema: la versión final del reglamento del Grupo C no se publicó hasta octubre de 1981, pero la temporada siguiente debía comenzar a principios de 1982. Dos de los tres coches de fábrica se terminaron dos semanas antes de la carrera de Le Mans; el tercero, apenas unos días antes.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/227298_en_3000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2022/es-porsche-956-962-competicion-resistencia-le-mans-40-aniversario-grupo-c-preparativos-30123.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/410400f8-17c3-47db-a956-07fdd9c30916.zip

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

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