Cuando los pilotos hacen bailar al Porsche 911 RSR

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

11/09/2020 Las famosas curvas Porsche son la parte 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 situación: el Porsche 911 RSR rueda a más de 300 km/h por la carretera D338 desde Le Mans hacia Tours. En las dos chicanes, 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 CV de la categoría GTE avanza a ritmo imparable apurando los vértices. 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 13,626 kilómetros de la Sarthe. A partir de este punto, el piloto pisa con decisión el pedal derecho mientras se llena de coraje 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 derechas 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 coches 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", dice 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 coches tienen una carga aerodinámica baja para afrontar las rectas largas, trazamos algunas curvas a más de 200 km/h en el Porsche 911 RSR", apunta este alemán de elevada estatura. El tramo de 1,029 kilómetros entre los puestos de control 30 y 33 de los comisarios de pista se recorre en 17,6 segundos. A pesar de no ser una sección recta, la velocidad media supera los 210 km/h. "Afrontamos el primer viraje a derechas en cuarta velocidad, cambiamos a quinta para hacer los dos siguientes a izquierdas y luego volvemos a bajar a cuarta. Es un verdadero espectáculo", explica 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", enfatiza 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 coches, está preparado para ofrecer una baja resistencia aerodinámica. Esto no deja de ser un dilema porque, en realidad, en otras partes del circuito se necesita una carga elevada, sobre todo en las rápidas curvas Porsche", afirma el ingeniero. Entonces, ¿por qué no se hace una puesta a punto en 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 coche esté suficientemente bien equilibrado en las zonas viradas", dice 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 coche 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 3:50 minutos. 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 enlazadas. Las curvas Porsche son estrechas y experimentas fuerzas g brutales. Desde el coche, 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", comenta entusiasmado Bergmeister.

"Para mí, trazar las curvas Porsche es como bailar con el coche", explica 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", explica 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", añade el piloto con residencia en Mónaco.

En el momento en que dos coches se encuentran en esta zona rápida, el tiempo no sale. "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 coche se va de morro y, por lo menos, te dejas dos décimas de segundo", puntualiza 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 se han

cambiado una y otra vez en los últimos años, pero las características básicas se mantienen prácticamente inalteradas. Las curvas Porsche representan un pasaje de la vieja escuela", señala 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".

Image Sublines

Path: Cuando los pilotos hacen bailar al Porsche 911 RSR/fotos/img_1.jpg
Title: 911 RSR, curvas Porsche, Le Mans, 2020, Porsche AG
Subline: Con el 911 RSR, las curvas Porsche se recorren en apenas 17,6 segundos.

Path: Cuando los pilotos hacen bailar al Porsche 911 RSR/fotos/img_2.jpg
Title: 911 RSR, curvas Porsche, Le Mans, 2020, Porsche AG
Subline: La velocidad media en las curvas Porsche supera los 210 km/h.

Path: Cuando los pilotos hacen bailar al Porsche 911 RSR/fotos/img_3.jpg
Title: Alexander Stehlig, Jefe de Operaciones, 2020, Porsche AG
Subline: Alexander Stehlig, Jefe de Operaciones.

Path: Cuando los pilotos hacen bailar al Porsche 911 RSR/fotos/img_4.jpg
Title: Noria de Le Mans, 2020, Porsche AG
Subline: La noria es el mejor lugar para que los espectadores vean la acción de cerca.

Path: Cuando los pilotos hacen bailar al Porsche 911 RSR/fotos/img_5.jpg
Title: Gianmaria Bruni, 2020, Porsche AG
Subline: Gianmaria Bruni sabe perfectamente cómo negociar al límite la sección más famosa del circuito.

Path: Cuando los pilotos hacen bailar al Porsche 911 RSR/fotos/img_6.jpg
Title: 911 RSR, curvas Porsche, Le Mans, 2020, Porsche AG
Subline: Cuando se encuentran dos vehículos en las curvas Porsche, se pierde tiempo en la trazada.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/competicion/2020/es-porsche-fia-wec-campeonato-mundo-resistencia-le-mans-curvas-porsche-22288.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/45f75cc1-4dfb-41e0-80e5-2cc634563873.zip

External Links
https://www.porsche.com/uk/motorsportandevents/motorsport/

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