El Porsche 911 RSR está listo para competir en Monza

15/07/2021 Este domingo 18 de julio será disputada, por primera vez, una prueba del Campeonato Mundial de Resistencia (WEC) de la FIA en el histórico circuito de Monza. La puesta a punto del Porsche 911 RSR está enfocada a lograr una alta velocidad de punta y un rendimiento óptimo del sistema de frenos.

“Pilotar en Monza siempre es algo muy especial”, dijo el piloto italiano Gianmaria Bruni, quien comparte el auto número 91 con el austriaco Richard Lietz. “Estoy deseando pisar el acelerador a fondo en el 911 RSR”. 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", dijo Adam Hardy, ingeniero de carrera del Porsche 911 RSR número 92, pilotado por el francés Kévin Estre y el suizo Neel Jani. El inglés añadió: “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 kilómetros y 793 metros de la ciudad de Lombardía, donde fue llevado a cabo el prólogo de la temporada 2017 del WEC.

“Sin embargo, la información que pudimos recabar en aquel momento no será decisiva para este fin de semana”, dijo 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 será disputada en Monza, el equipo 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”, dijo 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 auto 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 chicanas 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, por ejemplo en Lesmo, la variante Ascari y la famosa Parabólica. “Buscamos siempre el mejor compromiso entre carga aerodinámica, resistencia aerodinámica y tracción”, dijo el exitoso ingeniero de carreras que, entre otras, consiguió una victoria en Le Mans en 2018 con el auto número 92. “Con los frenos,

tenemos que asegurarnos de que los picos de temperatura no sean demasiado altos", dijo el inglés. "Si logramos esto, quiere decir que las cosas van bien: el rendimiento del sistema es más constante y, por lo tanto, más predecible para el piloto; esto es particularmente crítico al dirigirse a la primera chicana, donde hay que desacelerar desde unos 270 km/h hasta 63 km/h en cuestión de metros".

"Antes de la chicana de la variante de Rettifilo pisamos a fondo el pedal del freno y tenemos que confiar en que el auto sea capaz de reducir la velocidad siempre a la perfección", dijo 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 los pilotos recorren 75 por ciento 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", dijo Alexander Stehlig, Director de Operaciones de Porsche en el WEC. "Lo peor para un motor es cuando el auto 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", aseguró Stehlig.

Sin embargo, rodar tanto tiempo con el acelerador a fondo tiene una clara contrapartida: un elevado consumo de combustible. "Monza y Spa-Francorchamps son los circuitos del calendario que más gasolina demandan", dijo 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 auto 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 auto de seguridad para retrasar al máximo una parada? Las respuestas a estas preguntas ya estarán sobre la mesa antes del inicio de la carrera del 18 de julio. "Nos dirigimos a esta prueba con más motivación de la habitual", dijo Hardy, y añadió 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".

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2021/automovilismo-deportivo/PLA-es-porsche-fia-wec-campeonato-mundo-resistencia-carrera-3-monza-italia-25146.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/46ff8acb-7147-4d44-9723-093ca55a88b9.zip

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