



Prima vittoria della Porsche 919 Hybrid - Sviluppata a tempo di record con una vittoria in gara nell'anno d'esordio - Un passo decisivo per il pionieristico sistema a trazione ibrida - 3.592 kW di energia elettrica generati in 23.232 km

05/12/2014 Campionato mondiale Endurance (WEC), LMP1

Prima vittoria per la Porsche 919 Hybrid: alla guida dell'innovativo prototipo Le Mans, i piloti

professionisti Romain Dumas (Francia), Neel Jani (Svizzera) e Marc Lieb (Germania) hanno vinto la Sei Ore di San Paolo. Era l'ottavo e ultimo round del Campionato mondiale Endurance 2014 (WEC). Dopo un'assenza di 16 anni, solo all'inizio di questa stagione Porsche è ritornata nella categoria superiore delle gare di durata.

Il ritmo elevato era già una caratteristica del processo di sviluppo: il periodo tra la decisione, nel 2011, di tornare al massimo livello del campionato del mondo e la prima apparizione della Porsche 919 Hybrid sul test track della Casa, il 12 giugno 2013, è stato inferiore ai due anni. In questo arco di tempo, presso il Centro Sviluppo Porsche a Weissach sono stati costruiti un nuovo edificio destinato agli uffici e un workshop per i prototipi Le Mans di classe 1 (LMP1). Il team è cresciuto da zero a 230 esperti di automobilismo, circa 150 dei quali ingegneri. Sono arrivate macchine, materiali e componenti, dalle apparecchiature ad alta tensione ad un simulatore di guida. La vettura da corsa più complessa che Porsche abbia mai costruito è stata prodotta a tempo di record. A guidare la squadra Porsche sono Fritz Enginger (Vice Presidente LMP1), Alexander Hitzinger (Direttore Tecnico) e Andreas Seidl (Direttore del Team Principal).

Al suo debutto in gara a Silverstone (Inghilterra), la squadra ha subito conquistato il podio, seguita dalla prima pole position ottenuta in occasione della seconda Sei Ore tenutasi a maggio a Spa-Francorchamps (Belgio). Alla 24 Ore di Le Mans (Francia), la 919 Hybrid è rimasta in testa per un totale di 37 giri, ma, successivamente, dalla seconda posizione guadagnata a due ore buone dal traguardo, ha dovuto ritirarsi per un problema al motore. Dopo una lunga sosta per le riparazioni, l'altra vettura del team ha concluso in undicesima posizione assoluta e quinta della sua categoria. Nelle complesse condizioni atmosferiche della gara di Austin, Texas (USA), a settembre, ancora una volta una 919 Hybrid era in corsa per la vittoria, quando un problema tecnico ha causato una perdita di potenza. A Fuji (Giappone) in ottobre, e a Shanghai (Cina) in novembre, il team ha corso due Sei Ore di fila ed è stato ricompensato con altri due terzi posti, mentre la seconda pole position della 919 a Shanghai, è stato un altro motivo per festeggiare. La settima apparizione per il prototipo di nuova concezione, nel Bahrain, ha portato al successivo passo in avanti: alla terza pole position è seguito il podio di entrambi gli equipaggi per la prima volta. Alla finale a San Paolo, con la prima vittoria, Porsche è infine salita sul gradino più alto del podio. Interlagos ha visto anche due Porsche 919 Hybrid conquistare per la prima volta la prima fila della griglia di partenza.

Un passo decisivo per il pionieristico sistema a trazione ibrida

Nessun altro prototipo tra i partecipanti al Campionato mondiale Endurance 2014 ha un sistema ibrido efficiente e complesso quanto quello della Porsche 919 Hybrid. La vettura da corsa sta sperimentando nuove tecnologie per i futuri sistemi di trazione sostenibile per lo sviluppo del costruttore di vetture sportive. Le nuove regole di efficienza del Campionato Mondiale Endurance, che prescrivono una determinata quantità di energia per giro, ha offerto a Porsche la sfida tecnologica decisiva per convincerla a tornare. Lo sviluppo e l'attuazione di soluzioni adeguate internamente era una logica conseguenza.

Tutto nella Porsche 919 Hybrid è dedicato al principio dell'estrema efficienza con il massimo delle

prestazioni, che include sia l'aerodinamica sia la scelta dei materiali per la struttura leggera. L'aspetto più spettacolare, tuttavia, è il concetto di propulsione con motore da due litri, quattro cilindri turbo estremamente compatto e due sistemi di recupero dell'energia. I sistemi di trazione delle vetture LMP1 iscritte da case automobilistiche, a partire da quest'anno, devono essere ibridi. Tuttavia, le regole non specificano 'come'. La scelta tra numero di cilindri, cilindrata, diesel o benzina, è a discrezione delle squadre. Il fattore limitante è la quantità di energia disponibile per ogni giro. Ciò vale sia per la quantità di carburante sia per la potenza elettrica recuperabile dai sistemi di accumulo. Nella 919 Hybrid si utilizzano batterie agli ioni di litio raffreddate ad acqua e alimentate da due sistemi: in fase di frenata, l'energia cinetica viene convertita all'asse anteriore in corrente elettrica, mentre posteriormente l'energia di scarico genera energia elettrica utilizzabile. Il recupero dell'energia di scarico termodinamica è unico tra le vetture sportive che partecipano al campionato del mondo. In questo approccio, un generatore a turbina supplementare praticamente sostituisce la valvola wastegate. Porsche fa buon uso del gas di scarico in eccesso: si aziona una seconda turbina e, quindi, anche un generatore che produce energia elettrica. L'energia persa in precedenza, viene sfruttata. Grazie al sistema di recupero dei gas di scarico, la Porsche 919 Hybrid è l'unica vettura che recupera energia non solo in frenata, ma anche in accelerazione.

L'obiettivo delle regole FIA per la riduzione del 30 per cento del consumo di carburante dei prototipi anno dopo anno è stato raggiunto. Sulla strada per la sua prima vittoria, la Porsche 919 Hybrid ha percorso 2.323 chilometri, come leader della gara. Nel corso delle otto gare i due prototipi hanno percorso complessivamente 23.232 chilometri nonché prodotto e utilizzato circa 3.592 kWh di energia elettrica. Un valore sufficiente a coprire il fabbisogno di energia elettrica di una famiglia media tedesca per 373 giorni o per più di un anno.

MEDIA ENQUIRIES



Holger Eckhardt

Spokesperson Motorsports LMDh, GT, Customer Racing
+49 (0) 170 / 911 4982
holger.eckhardt@porsche.de

Link Collection

Link to this article

<https://newsroom.porsche.com/it/ppdb/2014/12/prima-vittoria-della-porsche-919-hybrid---sviluppata-a-tempo-di-record-con-una-vittoria-in-gara-nellanno-desordio---un-passo-decisivo-per-il-pionieristico-sistema-a-trazione-ibrida---3592-kw-di-energia-elettrica-generati-in-23232-km.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4eb64197-955f-4984-9769-f89376582627.zip>