



La Porsche 919 Hybrid, trionfatrice a Le Mans, ha partecipato al Goodwood Festival of Speed

30/06/2015 Porsche continua le celebrazioni per le 17 vittorie assolute alla 24 Ore di Le Mans

La leggenda Porsche è strettamente legata alla non meno leggendaria 24 Ore di Le Mans fin dall'inizio della storia dell'azienda. Vetture sportive iconiche come la Porsche 917 e le 956/962, i "razzi" del Gruppo C, hanno plasmato allo stesso modo l'immagine del marchio e del Motorsport. Dal 14 Giugno, anche la Porsche 919 Hybrid è entrata nelle fila delle prestigiose vetture che hanno vinto a Le Mans.

C'è una valida ragione per far correre la Porsche LMP1, trionfatrice a Le Mans con il numero 19, al Goodwood Festival of Speed (25 – 28 Giugno 2015). Il pilota ufficiale Porsche, Brendon Hartley (Nuova Zelanda), ha condotto il prototipo ibrido da quasi 1.000 CV sul tortuoso e stretto circuito. Oltre a questa velocissima vettura, Porsche ha schierato anche la Porsche 936/81 e la 962 C, le vetture che hanno vinto a Le Mans nel 1981 e nel 1987. Anche la WSC Spyder, che ha corso a Le Mans nel 1998, era presente a Goodwood. Le vetture Porsche omologate per circolazione su strada sono state invece

rappresentate da diversi modelli a trazione ibrida plug-in. Oltre alla Panamera S E Hybrid¹) e alla Cayenne S E-Hybrid²), è scesa in pista anche la vettura sportiva ad elevate prestazioni 918 Spyder³). Nel 2014, la vettura ha stabilito un nuovo record in pista per le vetture a trazione elettrica. Al Goodwood Festival of Speed britannico ha debuttato anche la RS4 911 GT³). Infine, ma non meno importante, Porsche ha portato sul famoso circuito collinare anche la Cayman GT4⁵) e la nuova Boxster Spyder⁶). Il proprietario del grande parco è Charles Henry Gordon-Lennox, Conte di March e Kinara.

Prima della vittoria della Porsche 919 Hybrid, Porsche ha vinto la gara di durata più importante al mondo già 16 volte, la prima nel 1970 e, più recentemente, nel 1998, 17 anni fa. Aggiudicandosi la 17a vittoria assoluta all'edizione 2015 della 24 Ore di Le Mans, la più efficiente vettura da corsa Porsche di tutti i tempi ha anche inaugurato un nuovo capitolo della lunga storia di successi del marchio. E, come molte vetture famose che l'hanno preceduta, la Porsche 919 Hybrid rappresenta l'inizio di una nuova era della tecnologia automobilistica.

Molte delle numerose innovazioni rivoluzionarie introdotte da Porsche nel Motorsport, sono state spesso integrate anche nei modelli di produzione. Il motore dotato di turbocompressore che si è guadagnato la palma a Le Mans, è parte del DNA Porsche tanto quanto il cambio a doppia frizione Porsche Doppelkupplung (PDK), che è stato impiegato per la prima volta nel 1986 in una Porsche 962 sul circuito delle 24 Ore. Le vetture sportive di Zuffenhausen hanno tratto ripetutamente vantaggio dalle tecnologie motoristiche, come l'«effetto suolo» e i componenti in fibra di carbonio. Con il suo ultimo trionfo al Le Mans, la trazione ibrida della Porsche 919, con una potenza complessiva di circa 1.000 CV, ha ricevuto il suo battesimo del fuoco nelle condizioni più dure.

Al tempo stesso, però, tutte le vittorie di Porsche a Le Mans sono attribuibili all'eccezionale lavoro svolto dalle persone che progettano, costruiscono, preparano e guidano vetture uniche, come ben confermano le 16 vittorie storiche riportate su questo famoso circuito.

1970

Con le decine di vittorie di classe a Le Mans, Porsche ha da tempo dimostrato che le vetture sportive di Zuffenhausen offrono prestazioni ed efficienza eccezionali anche nelle gare di durata. Porsche cerca ora di aggiudicarsi il premio più prestigioso a Le Mans. Nel 1970, il marchio partecipa alla gara con sette delle sue potenti Porsche 917. Le vetture lottano contro 11 Ferrari 512 S e prototipi veloci con i motori da tre litri da Formula 1. Questa corsa passerà alla storia del Motorsport come la "Battaglia dei Titani". Dopo 24 ore drammatiche, funestate da condizioni climatiche avverse, Hans Herrmann e Richard Attwood del Regno Unito vincono la gara a bordo di una 917 "coda corta" di Porsche Salisburgo. La loro vettura è spinta da un motore boxer a dodici cilindri da 4,5 litri con una potenza di circa 580 CV. Al termine della gara, Porsche ottiene la prima vittoria assoluta a Le Mans nella storia dell'azienda e, altro primato, è anche l'unico marchio a salire sul podio, poiché Herrmann e Attwood sono seguiti da una 917 "coda lunga" (Gérard Larrousse e Willi Kauhsen) e da una 908/02 guidata da Rudi Lins e Helmut Marko.

1971

Complessivamente 33 delle 49 auto da corsa che partecipano a Le Mans sono state costruite dal marchio di Stoccarda-Zuffenhausen, un record ancora oggi imbattuto. Vincono la gara Helmut Marko e

Gijs van Lennep in una Porsche 917 "coda corta" del team Martini Racing, con un telaio in magnesio. I loro colleghi Herbert Müller e Richard Attwood si piazzano al secondo posto con una vettura "Gulf Design", altrettanto iconica. Marko e van Lennep completano 397 giri (5.335,13 chilometri) ad una velocità media di 222,304 km/h, stabilendo un record che dura da 39 anni. Prima della gara, Jackie Oliver compie un giro di prova ad una velocità media di 250,475 chilometri all'ora, raggiungendo una velocità massima di 386 km/h al termine del lungo rettilineo. Dovranno passare quasi 15 anni prima che qualcuno completi il giro del circuito della Sarthe più velocemente. Sarà un'altra Porsche.

1976

Jacky Ickx e Gijs van Lennep corrono verso la vittoria in una Porsche 936 e il marchio regala alla stampa Motorsport e agli appassionati delle corse a Le Mans ben due record mondiali: la prima vittoria per un motore boxer a Le Mans e la prima anche per un motore con turbocompressore, vale a dire un motore boxer da 2,1 litri, che aveva già dimostrato la sua validità nel 1974 e che ora eroga una potenza di 550 CV.

1977

Gli appassionati delle gare di durata vivono una delle corse più straordinarie nella storia della 24 Ore di Le Mans. Renault porta in gara quattro veloci modelli Turbo A442; Porsche si butta nella mischia con due 936 Spyder. Dopo un'avaria della "sua" auto, Jacky Ickx si mette al volante dell'altra 936, retrocessa al 42° posto in seguito a problemi con la pompa d'iniezione. La vettura è ora nove giri dietro le Renault Turbo, che stanno conducendo la gara. Ickx resta alla guida per sette ore e mezzo e infila un giro record dopo l'altro. Renault risponde facendo salire il ritmo, ma viene penalizzata da problemi tecnici. Dopo 23 ore, la 936 è al primo posto con un vantaggio di 250 chilometri. Ma circa un'ora prima della fine della gara, il motore turbo a sei cilindri della 936 accusa danni al pistone. Dopo aver effettuato lunghe riparazioni, Jürgen Barth spinge la 936, con uno dei cilindri chiuso dai meccanici, lungo gli ultimi due giri e verso il traguardo per la quarta vittoria assoluta.

1979

La prima e ancora unica vittoria assoluta con una vettura da corsa alimentata da un motore posteriore si deve a Klaus Ludwig e Don e Bill Whittington, a bordo di una 935 K3 del team Kremer Racing, che segnano anche la prima vittoria assoluta per un team privato Porsche a Le Mans. I conducenti di altri due modelli 935 privati si uniscono sul podio a Ludwig e ai fratelli Whittington. Tuttavia, le 936 del team ufficiale non sono così fortunate: Bob Wollek e Hurley Haywood, i più veloci in qualifica, devono lasciare la gara per danni al motore. E, come se non bastasse, la cinghia dentata della pompa di iniezione della vettura gemella si rompe sul circuito durante la notte.

1981

La 936 che ha conquistato la vittoria nel 1977 e nel 1978 viene esposta nel Museo Porsche per qualche tempo, eppure vince ancora una volta nel 1981. Le regole ora consentono l'installazione di un motore biturbo da 2,65 litri preso da una vettura della Formula Indy che non aveva corso. A Le Mans, il motore a sei cilindri eroga una potenza di circa 620 CV. Due 936/81 Spyder si contendono la vittoria con Lancia, Ferrari, Peugeot, Rondeau e numerosi modelli 935 privati, in una gara alla quale partecipano numerosi marchi e team. Jacky Ickx e Derek Bell, i più veloci in qualifica, dominano la gara fin dall'inizio e

surclassano di 14 giri una Rondeau agguantando la vittoria finale. Questo successo segna l'inizio di una serie di sette vittorie consecutive, un'impresa che a tutt'oggi nessun altro marchio ha saputo eguagliare.

1982

Il 27 marzo 1982, una vettura da corsa rivoluzionaria fa i suoi primi giri di prova a Weissach: la Porsche 956, costruita in linea con le regole tecniche per la nuova categoria del Gruppo C, è la prima vettura da corsa uscita da Weissach con un telaio monoscocca in alluminio. È stata coerentemente progettata come vettura ad «effetto suolo» in grado di produrre una deportanza molto elevata. La vettura è alimentata dal vittorioso motore biturbo da 2,65 litri del 1981, che eroga una potenza di circa 620 CV. Il 20 giugno, Porsche celebra una spettacolare tripletta finale a Le Mans con la 956: Jacky Ickx e Derek Bell terminano primi in pole position, seguiti da Jochen Mass e Vern Schuppan e Hurley Haywood, Al Holbert e Jürgen Barth. L'analisi della gara rivela che, grazie alla raffinata aerodinamica, la nuova vettura da corsa consuma significativamente meno carburante rispetto alla 936 facendo registrare una velocità media più elevata rispetto a quest'ultima.

1983

Porsche rende ora disponibile la 956 anche ai team privati, e l'innovativa vettura da corsa domina la 24 Ore di Le Mans come nessun'altra vettura prima, poiché nove Porsche 956 si piazzano nelle prime dieci posizioni. Ma ci sono ancora in serbo tante emozioni: dopo una battaglia estenuante segnata da 25 cambi di leadership in 24 ore, Al Holbert, Hurley Haywood e Vern Schuppan strappano il primo posto con una 956 di fabbrica, con 64 secondi di vantaggio su Jacky Ickx e Derek Bell (il più veloce in qualifica) a bordo delle altre 956 del team ufficiale.

1984

Le vetture da corsa «alate» di Porsche dimostrano ancora una volta la loro superiorità sul circuito della 24 Ore. Klaus Ludwig e Henri Pescarolo volano verso la vittoria a bordo di una 956 del team Joest Racing, precedendo altre sei Porsche 956, tutte appartenenti a team privati.

1985

I team ufficiali di Porsche, Aston Martin, Jaguar, Lancia e Peugeot danno vita ad un'impressionante formazione di partenza nel 1985. Porsche utilizza la 962 C, il modello successivo della 956. In linea con le regole dell'associazione IMSA negli Stati Uniti, l'asse anteriore della nuova vettura da corsa viene spostato in avanti di 12 centimetri. Con la sua 962 C dotata di motore turbocompresso da tre litri, raffreddato ad acqua che sviluppa una potenza di circa 700 CV, Hans-Joachim Stuck stabilisce un nuovo record di velocità sul giro nella qualificazione. Il suo tempo di 3:14.80 corrisponde ad una velocità media di 251,815 km/h, che polverizza il record stabilito da Jackie Oliver nel 1971. Tuttavia, la 956 del team Joest Racing, con Klaus Ludwig, Paolo Barilla e Louis Krages ("John Winter") ruba la scena ottenendo una convincente vittoria ad una velocità estremamente elevata, nonostante le restrizioni sul consumo di carburante imposte dal regolamento di Le Mans.

1986

Un altro anno spettacolare per Porsche a Le Mans: Derek Bell, Hans-Joachim Stuck e Al Holbert, alla guida di una 962 C di fabbrica si aggiudicano l'undicesima vittoria assoluta per il marchio, concludendo

davanti ad una 962 C del team Brun Motorsport e ad una 956 del team Joest Racing. Ancora una volta, nove Porsche si piazzano fra le prime dieci, compresa la prima vettura da corsa a trazione integrale, la 961, una versione da gara della 959 con trazione integrale, motore turbocompresso con cambio sequenziale e un'ampia dotazione di tecniche aggiuntive.

1987

Durante il Campionato mondiale Endurance (WEC) del 1987, la Porsche 962 C perde spesso dietro alla Jaguar XJR-8LM. Le Mans, comunque, è sempre stata tutta un'altra storia. Molte vetture, tra cui uno dei modelli Porsche 962 C del team ufficiale, devono lasciare la gara a causa di problemi nella qualità del carburante. L'elettronica della vettura guidata da Derek Bell, Hans-Joachim Stuck e Al Holbert viene rielaborata ampiamente durante la notte, permettendo ai tre piloti di ottenere una vittoria sorprendente e lungamente celebrata a Le Mans.

1994

I nuovi regolamenti per Le Mans permettono alle vetture Le Mans GT1 e Le Mans GT2 di correre ancora una volta a fianco dei prototipi. Dopo aver studiato a fondo le disposizioni, gli ingegneri Porsche si rendono conto che è possibile portare in pista una versione modificata della 962 C come una vettura Le Mans GT1, dato che la versione omologata per circolazione su strada richiesta, la Dauer 962, esiste già. Porsche dota la 962 LM-GT di un sottoscocca liscio, raggiunge il peso minimo richiesto di 1.000 chilogrammi, e monta pneumatici più stretti (14 pollici anziché 16). Invece di ottenere una vittoria di classe GT, la vettura guidata da Yannick Dalmas, Mauro Baldi e Hurley Haywood suggella la 13ª vittoria assoluta per Porsche a Le Mans.

1996

Porsche e i team privati Porsche tornano a Le Mans con vittorie in tutte le classi. Reinhold Joest prende dal team ufficiale due prototipi sportivi WR WSC 95, che dovevano gareggiare nel 1995. Joest modifica le due vetture e ottimizza le loro aerodinamica a proprie spese e con l'aiuto degli ingegneri di Weissach. La vettura ha una monoscocca in fibra di carbonio ed è spinta da un motore con turbocompressore da tre litri ripreso dalla 962. Manuel Reuter, Alexander Wurz e Davy Jones portano la vettura verso la 14ª vittoria assoluta per Porsche.

1997

Con l'aiuto del team ufficiale Porsche, Reinhold Joest e il suo team modificano una delle riuscite Porsche TWR WSC 95 del 1996 per l'impiego nella stagione 1997. Nel frattempo, gli ingegneri a Weissach hanno ulteriormente perfezionato la 911 GT1, che stava per vincere la 24 Ore di Le Mans l'anno prima. Sfortunatamente, però, le due vetture GT1 favorite devono lasciare la gara proprio quando la stanno conducendo, la seconda vettura alla 22ª ora. La Porsche TWR WSC 95 del team Joest Racing, che è rimasta a brevissima distanza per tutta la gara, guadagna ancora una volta il primo posto. La 15ª vittoria assoluta per Porsche si deve a Michele Alboreto, Stefan Johansson e Tom Kristensen.

1998

Per mantenere competitività nella sfida prototipi, Porsche costruisce da zero una nuova vettura da corsa per la stagione 1998. La 911 GT1 '98 è dotata del primo telaio in fibra di carbonio mai sviluppato da

Porsche. Il motore biturbo da 3,2 litri viene montato davanti all'asse posteriore, come già nella 911 GT1. La gara s'intensifica in un duello tra Porsche e Toyota. Dopo alcune fermate non previste per riparazioni, le due vetture Porsche restano indietro, ma verso la fine della gara anche per Toyota iniziano i problemi. Porsche vince il duello 90 minuti prima del termine della gara. Il marchio festeggia la sua 16ª vittoria assoluta con una doppietta finale di Allan McNish, Laurent Aiello e Stéphane Ortelli che arrivano davanti a Jörg Müller, Uwe Alzen e Bob Wollek. Un riconoscimento inseguito e meritato proprio in occasione del 50° compleanno del marchio.

2015

Le rivoluzionarie norme sull'efficienza del Campionato mondiale Endurance FIA e il tradizionale culmine di stagione a Le Mans convincono Porsche a tornare ai massimi livelli delle corse automobilistiche nel 2014. I nuovi regolamenti forniscono, ancora una volta, un ampio margine di manovra per gli sviluppi tecnici che avranno un ruolo anche nelle future vetture Porsche omologate per circolazione su strada: così è nata la Porsche 919 Hybrid. Alimentata da un motore turbo a quattro cilindri da due litri ad alta efficienza e dotata di due sistemi di recupero dell'energia (recupero dell'energia dei gas di scarico e in frenata), il prototipo eroga una potenza di circa 1.000 CV. Dopo un "anno di apprendimento", nel 2014, la vettura è stata ulteriormente perfezionata dal team di Weissach, che ora ha 230 dipendenti. Così, a 45 anni dal giorno della prima vittoria assoluta del marchio, Earl Bamber, Nico Hülkenberg e Nick Tandy arrivano primi davanti alla vettura gemella di Timo Bernhard, Brendon Hartley e Mark Webber regalando a Porsche la 17ª vittoria assoluta a Le Mans. La storia di successo continua.

Nota: il materiale fotografico e video è a disposizione dei giornalisti accreditati presso la banca dati Porsche all'indirizzo Internet <https://presse.porsche.de> dove è possibile anche attivare il Porsche Motorsport SMS Info Service per ricevere le ultime notizie e informazioni. Il canale Twitter @PorscheRaces fornisce aggiornamenti in tempo reale con le ultime informazioni e foto dai circuiti di tutto il mondo. I giornalisti hanno accesso anche alla Porsche Motorsport Media Guide all'indirizzo <https://presse.porsche.de/motorsport>. Porsche Communication offre ulteriori contenuti per i giornalisti, i blogger e i social media all'indirizzo www.newsroom.porsche.com.

1) Porsche Panamera S E-Hybrid: Consumo combinato di carburante 3,1 l/100 km; Emissioni combinate di CO2 71 g/km; Consumo combinato di energia elettrica 16,2 kWh/100 km; Classe di efficienza (Germania): A+

2) Porsche Cayenne S E-Hybrid: Consumo combinato di carburante 3,4 l/100 km; Emissioni combinate di CO2 79 g/km; Consumo combinato di energia elettrica 20,8 kWh/100 km; Classe di efficienza (Germania): A+

3) Porsche 918 Spyder: Consumo combinato di carburante 3,1 l/100 km; Emissioni combinate di CO2 72-70 g/km; Consumo combinato di energia elettrica 12,7 kWh/100 km; Classe di efficienza (Germania): A+

4) Porsche 911 GT3 RS: Consumi 19,2 l/100 km; extraurbano 8,9 l/100 km; combinato 12,7 l/100

km; Emissioni di CO2 296 g/km; Classe di efficienza (Germania): G

5) Porsche Cayman GT4: Consumi 14,8 l/100 km; extraurbano 7,8 l/100 km; combinato 10,3 l/100 km; Emissioni di CO2 238 g/km; Classe di efficienza (Germania): G

6) Porsche Boxster Spyder: Consumi 14,2 l/100 km; extraurbano 7,5 l/100 km; combinato 9,9 l/100 km; Emissioni di CO2 230 g/km; Classe di efficienza (Germania): G

Per ulteriori informazioni sul contenuto, cliccare qui.

Se non si desidera ricevere ulteriori comunicati stampa dalla banca dati Porsche, cliccare qui.

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/2015/06/la-porsche-919-hybrid-trionfatrice-a-le-mans-ha-partecipato-al-goodwood-festival-of-speed.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/6bd5c177-c848-4dfe-88f4-a605f3ae9e10.zip>