



Fiesta Mexicana: la Porsche 919 Hybrid in uno stadio di baseball

06/09/2016 Campionato mondiale Endurance FIA (WEC), LMP1, Round 5, Città del Messico, Preview

Le sfide che la Porsche 919 Hybrid, vincitrice di Le Mans, affronterà nella prossima gara sono completamente nuove. Il 3 Settembre, il Campionato mondiale Endurance FIA (WEC) debutta sul circuito del Gran Premio di Città del Messico. La sei Ore nella megalopoli messicana è il quinto dei nove round nel calendario del WEC 2016. La pista lunga 4.303 km si trova a 2.250 metri sul livello del mare, quindi l'aria è rarefatta per gli uomini e le auto. Inoltre, Settembre è uno dei mesi più piovosi nella regione. Al termine di ogni giro all'Autodromo "Hermanos Rodríguez", i piloti raggiungono una chicane per tuffarsi in uno stadio di baseball che può ospitare 26.000 spettatori: fiesta Mexicana su ripide tribune.

Dopo aver vinto a Silverstone, a Le Mans e al Nürburgring, il Team Porsche conduce il Campionato del mondo costruttori con 164 punti davanti ad Audi (129) e Toyota (97). Nel Campionato del mondo piloti, conduce la classifica il trio Romain Dumas (FR), Neel Jani (CH) e Marc Lieb (DE). I vincitori di Le Mans hanno totalizzato 106 punti, il trio Audi al secondo posto ha 73 punti. L'equipaggio della vettura

Porsche gemella, composto da Timo Bernhard (DE), Brendon Hartley (NZ) e Mark Webber (AU), è attualmente ottavo con un punteggio di 28,5 punti. I Campioni del Mondo in carica sono stati sfortunati nei primi tre turni, ma hanno centrato un'altra vittoria alla sei Ore del Nürburgring nel mese di Luglio.

Alla corsa tra la Sierra Nevada e i vulcani gemelli di Popocatepetl e Iztaccíhuati si sono iscritte trentadue vetture. I prototipi e le vetture sportive in gara sono divisi in quattro classi. La Porsche 919 Hybrid appartiene alla massima categoria dei prototipi Le Mans della classe uno (LMP1). Nella classe LMP2 si sfidano quattro piloti messicani: i fratelli Ricardo e Roberto Gonzáles jr nonché Alfonso Diaz Guerra e Luis Diaz.

La Porsche 919 sviluppata a Weissach, eroga una potenza di oltre 900 CV (662 kW). Il motore a combustione con downsizing della cilindrata è di concezione avanzata: un compatto motore turbo a 4 cilindri da due litri a benzina che trasmette all'assale posteriore quasi 500 CV (368 kW). Due diversi sistemi di recupero dell'energia, energia in frenata all'asse posteriore e dei gas di scarico, alimentano un motore elettrico tramite una batteria agli ioni di litio che, a richiesta, trasmette l'energia all'assale anteriore con una spinta supplementare di oltre 400 CV (294 kW). Sul Nürburgring è stato inaugurato il nuovo pacchetto aerodinamico per alta deportanza. È il terzo pacchetto aerodinamico per la 919 in questa stagione e, necessariamente, anche l'ultimo, perché il regolamento non ne consente altri nell'ottica di una riduzione dei costi. In ogni caso, resta sempre un leggero margine di libertà nel setup della vettura per adattarla ai diversi circuiti e alle diverse condizioni climatiche. Inoltre, per ragioni di sicurezza, sul circuito messicano è consentito l'impiego di ulteriori misure per i sistemi di raffreddamento.

✘La gara in Messico è una grande sfida per i piloti, così come lo è in termini di tecnologia e logistica”, ha dichiarato Fritz Enzinger, Vice Presidente LMP1. ✘Ma siamo molto contenti che questa gara sia nel calendario del campionato. In questo circuito si respira la storia del Motorsport, e i successi dei fratelli Pedro e Ricardo Rodriguez, ai quali è dedicata la pista, sono indimenticabili nella storia del Motorsport Porsche. Quando Pedro Rodríguez è diventato campione del mondo con la 917 nel 1970, è stato un evento eccezionale. Per la nostra squadra non è trascorso molto tempo da quando ogni circuito per noi era nuovo, sono passati solo tre anni. Sono sicuro che il team saprà gestire nel modo migliore i problemi legati all'altitudine e riuscirà ad avvicinarsi ulteriormente al nostro obiettivo di difendere il titolo.”

Il Direttore del Team Andreas Seidl aggiunge: ✘Nella preparazione tecnica per la gara sul circuito messicano entrano in gioco molti fattori fuori dal comune. In primo luogo l'altitudine: rispetto ai comuni motori aspirati, il nostro motore turbo perde meno energia, ma il raffreddamento è un problema, a causa dell'aria rarefatta e della conseguente riduzione di ossigeno. Ciò riguarda sia la trazione sia i freni. Inoltre, la resistenza aerodinamica è molto più bassa, quindi è difficile produrre il livello di deportanza necessario nelle curve strette. Ma sul rettilineo di 1,2 km vedremo alte velocità di punta. Il circuito presenta una percentuale elevata di tratti da percorrere a piena velocità e il livello di aderenza aumenterà in modo significativo se non piove, cosa che ci si può comunque aspettare.”

Riflessioni prima della gara:

I piloti della Porsche 919 Hybrid N. 1

Timo Bernhard (35, Germania): **✘**Se si guida per la prima volta su una pista, si può imparare rapidamente la sua configurazione, ma serve molto più tempo per tradurla in una traiettoria perfetta. Bisogna imparare molto in fretta, perché negli allenamenti tre piloti condividono la stessa vettura. Cominciare a cercare i limiti solo quando si è in gara non è un'opzione perché la concorrenza è serrata. Mi ricordo quando guardavo in TV la Formula Uno messicana nei primi Anni '90. La folla era sempre straordinaria. La vittoria al Nürburgring per me, Brendon e Mark è stata un sollievo. Siamo molto indietro nella classifica piloti, ma ci concentreremo su ogni singolo evento per raccogliere il maggior numero di punti possibile e aiutare Porsche a difendere il titolo costruttori."

Brendon Hartley (26, Nuova Zelanda): **✘**La vettura numero 1 è stata veloce per tutto l'anno e al Nürburgring finalmente tutto ha combaciato. In Messico, Timo, Mark ed io lotteremo duramente per salire ancora una volta sul gradino più alto del podio. Dopo un periodo di vacanza, incluso un viaggio a Bali, non vedo l'ora di risalire in auto. Conoscere un nuovo circuito è una bella sfida. Non sono mai stato in Messico, ma tutto quello che ho visto finora sul circuito è molto bello e le persone sembrano amare veramente questo sport. Sarà interessante sperimentare la corsa ad una quota così alta. Penso che andrò lì un paio di giorni prima per ambientarmi."

Mark Webber (40, Australia): **✘**Al Nürburgring abbiamo imparato molto sul nostro nuovo pacchetto ad alta deportanza e ha funzionato molto bene. Ma sul circuito del Messico la configurazione è completamente diversa. Dovremo verificare la capacità dei motori diesel e a benzina quando lavorano in quota. Sembra che ci sarà poca aderenza e quindi sarà interessante stabilire quale sarà il livello di deportanza. Mi sembra che in America Latina il pubblico ami particolarmente le vetture sportive. Ero lì a Dicembre scorso, in occasione dell'apertura di diversi Concessionari Porsche, e sono stato particolarmente colpito dalla partecipazione. Penso che ci saranno molti spettatori e credo che per gli appassionati sarà un vero piacere vedere le nostre vetture."

I piloti della Porsche 919 Hybrid N. 2

Romain Dumas (38, Francia): **✘**Sono stato a Città del Messico una sola volta, molto tempo fa. Era nel 2003, quando ho corso la mia unica gara di Formula Atlantic. Ricordo un'atmosfera molto animata ed una gran folla di appassionati entusiasti. Ora non vedo l'ora di scoprire il nuovo tracciato, prima col simulatore e poi direttamente in pista. Mi piacciono le novità. L'altitudine sarà una grande sfida per il motore, il raffreddamento e il livello di resistenza aerodinamica. E sarà difficile anche per i piloti. Nessuno ha mai guidato una vettura LMP1 a 2.000 metri di altitudine. Per quanto riguarda il campionato, penso che dopo Le Mans i nostri avversari abbiano compiuto notevoli progressi in termini di affidabilità. Per vincere il titolo, dobbiamo essere astuti e fare gare pulite."

Neel Jani (32, Svizzera): **✘**Nel 2007 sono stato a Città del Messico con la serie Champ Car e nel 2008 con la serie A1GP. Era ancora il vecchio tracciato, ma mi sono già fatto un'idea del luogo. C'erano molti spettatori ed una bella atmosfera. Sicuramente la superficie della pista è migliore adesso di allora. Pratico molto sci di fondo ed altri sport in montagna, quindi l'alta quota non mi preoccupa, ma per il Messico farò una preparazione speciale con il mio allenatore. Vogliamo vincere il campionato e non possiamo permetterci di perdere punti."

Marc Lieb (36, Germania): ✖Scoprire un nuovo circuito è sempre molto eccitante. L'ultima volta che mi è capitato, era nel 2013 ad Austin. Cerco di raccogliere quante più informazioni possibile in anticipo. I filmati on-board di Formula Uno sul web sono estremamente utili per il nostro prototipo, perché ci permettono di capire le curve e la traiettoria. A Weissach abbiamo anche un simulatore allo stato dell'arte. La pista mi piace molto e sono ansioso di scoprire come la 919 e il mio corpo si comporteranno in quota. L'aria rarefatta influenza anche l'aerodinamica e, di conseguenza, l'usura degli pneumatici. Ovviamente, non è possibile simulare con esattezza come tutto si svolgerà effettivamente. Abbiamo fatto quattro belle gare con una grande partecipazione di pubblico e il prossimo fine settimana spero davvero di vedere molti dei famosi appassionati di corse messicani."

Dati e cifre:

- La sei Ore di Città del Messico è il quinto dei nove round del WEC 2016 ed inizia il 3 Settembre alle 13:30 ora locale.
- La versione base dell'app ufficiale WEC App è scaricabile gratuitamente ed è disponibile un'estensione (a pagamento) che permette di gestire i live stream. Diverse funzionalità in tempo reale come telecamere on-board, rilevazione dei tempi e tracciamento GPS sono implementate nell'App Porsche Motorsport (gratuita) e all'indirizzo porsche.com/fiawec.
- Il circuito è stato ristrutturato ed è tornato a far parte del calendario di Formula Uno nel 2015.
- Un giro della pista è lungo 4.303 chilometri e comprende 17 curve.
- In una normale sessione di gara (senza eventuali periodi di safety car), la Porsche 919 Hybrid deve rifornirsi ogni 40 giri.
- Il rifornimento e cambio gomme possono essere effettuati solo in modo sequenziale e non nello stesso momento. Solo quattro meccanici possono intervenire contemporaneamente e può essere utilizzato un solo avvitatore ad impulsi durante il cambio gomme, che è quindi molto più lungo rispetto, ad esempio, alla Formula Uno.
- Di norma, i piloti vengono sostituiti solo quando sono necessari nuovi pneumatici.
- Un kit di gomme slick Michelin dovrebbe durare per due rifornimenti del serbatoio.
- I regolamenti del WEC sull'efficienza limitano la quantità di energia disponibile per ogni giro. A Città del Messico, la Porsche 919 Hybrid può utilizzare 3.916 megajoule di potenza elettrica dai sistemi di recupero dell'energia e 1.101 kg o 1.506 litri di benzina.
- Possono essere impiegati questi tipi di pneumatici: tre diverse mescole di pneumatici slick per l'asciutto, un pneumatico ibrido (nessun profilo ma mescola più morbida) per le condizioni miste e pneumatici da bagnato. Per ogni auto sono disponibili 8,5 kit di gomme da asciutto per le qualificazioni e la gara.

Tutte le classifiche punti sono disponibili su: <http://www.fiawec.com/courses/classification.html>

Tutti i risultati sono disponibili su: <http://fiawec.alkamelsystems.com>

Nota: testi, materiale fotografico e video relativi al programma LMP1 sono a disposizione senza registrazione presso la banca dati Porsche all'indirizzo <https://presse.porsche.de>. Il link <https://presse.porsche.de/motorsport> collega direttamente alla Motorsport Media Guide. Il canale Twitter LMP1 @Porsche_Team fornisce le ultime informazioni, foto e video live dai circuiti di gara. Ulteriore materiale live è reperibile all'indirizzo www.porsche.com/fiawec. Maggiori contenuti per i

giornalisti sono disponibili nella Newsroom all'indirizzo www.newsroom.porsche.com. Video news possono essere visualizzate su www.vimeo.com/porschenewsroom.

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/2016/09/fiesta-mexicana-la-porsche-919-hybrid-in-uno-stadio-di-baseball.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/72e7c443-efc6-4eb0-aa01-f305cd493916.zip>