

Nuevo episodio de "Raceborn Moments": dos RS Spyder, innumerables recuerdos

30/10/2026 Veinte años después de la primera temporada completa de competencia del Porsche RS Spyder, Porsche Heritage and Museum reunió dos autos de 2006 y 2008. Timo Bernhard y Sascha Maassen conversan sobre las primeras pruebas, las carreras y el desarrollo técnico del prototipo LMP2, así como sobre una época que ambos recuerdan con cariño. La filmación del nuevo episodio de "Raceborn Moments" también propicia un reencuentro personal.

Dos RS Spyder están uno junto al otro. Uno representa la configuración de 2006 y el otro, la versión de 2008. Frente a ellos están Sascha Maassen y Timo Bernhard. En apenas unos minutos, la conversación fluye con naturalidad. Hay muchas risas, y las anécdotas se alternan con detalles técnicos e historias de la cabina.

En el nuevo episodio de "Raceborn Moments", Porsche Heritage and Museum reúne dos autos de distintas etapas del programa. Las diferencias en la carrocería revelan cuánto cambió el modelo entre

2006 y 2008. Ver los autos despierta rápidamente recuerdos sobre su desarrollo y su trayectoria en las carreras. Maassen y Bernhard hablan de un programa que marcó el regreso de Porsche a las carreras de prototipos, tras varios años compitiendo en GT, y de cómo vivieron aquellos años.

Un debut contra todo pronóstico

A finales de 2005, el RS Spyder debutó en la American Le Mans Series. En un principio, estaba previsto que compitiera por primera vez en Petit Le Mans, en Atlanta. Sin embargo, tras algunos problemas durante las pruebas, Porsche aplazó su debut hasta la última carrera de la temporada, en Laguna Seca. Allí, el nuevo prototipo LMP2 consiguió la pole position y ganó su categoría. Sascha Maassen y Lucas Luhr compartieron la cabina. En 2006, Penske Racing disputó su primera temporada completa de la ALMS con dos RS Spyder. Maassen y Luhr ganaron el campeonato de pilotos de LMP2; Porsche, el de fabricantes, y Penske, el de equipos.

Maassen recuerda muy bien la incertidumbre que rodeó aquel exitoso comienzo. Una de las historias empieza con un sensor y un anuncio bastante inquietante, poco antes de la salida. "Durante el calentamiento de la mañana en Laguna Seca, un sensor indicaba una temperatura demasiado alta en la columna de dirección. Mientras me ajustaban los cinturones antes de la carrera, el mecánico me dijo que el auto quizá aguantaría media hora. Al final, ganamos; lo único que se rompió fue el sensor", recuerda Maassen.

Durante la filmación surgen detalles que no aparecen en ninguna lista de resultados. Para los pilotos, sin embargo, forman parte esencial de la historia del RS Spyder. En octubre de 2006, Porsche presentó en el Salón del Automóvil de París el RS Spyder para la temporada 2007. La carrocería también se diferenciaba de la de las primeras versiones: se rediseñaron las alas y el difusor trasero, y se adaptó la carrocería de fibra de carbono para agilizar el mantenimiento y el montaje.

Dos autos, dos etapas de desarrollo

El más antiguo de los dos autos es de 2006 y se utilizó como vehículo de pruebas y exhibición hasta 2008. En 2007, recorrió, entre otros, el circuito de Jerez y la pista de pruebas de Ehra; en 2008, realizó una vuelta de exhibición en el Nürburgring Nordschleife. Durante ese periodo, el auto estaba pintado de amarillo. En el verano de 2020, se restauró para devolverlo a su configuración original de 2006. Sus cifras: 3.4 litros de cilindrada, 503 HP (370 kW) y un peso de 775 kilogramos. Con 800 kilogramos, el RS Spyder de 2008 pesa 25 kilogramos más; además, su potencia es menor —476 HP (350 kW)—, pese a conservar la misma cilindrada. Que el modelo más reciente tenga menos potencia, a pesar de los avances técnicos, también se debe al reglamento. Maassen recuerda que, a lo largo del programa, se redujo el tamaño de los restrictor de aire, lo que disminuyó la potencia nominal.

El gran avance técnico se aprecia sobre todo en la aerodinámica. Para la temporada 2007, Porsche rediseñó las alas y el difusor trasero, con lo que mejoró la eficiencia aerodinámica. Para 2008, volvió a

desarrollar la aerodinámica con el objetivo de generar más carga, en especial para los sinuosos circuitos urbanos de la American Le Mans Series. Maassen explica qué significaron esos cambios para el piloto: "El salto del modelo de 2006 al Evo fue enorme. Para mí, se debió principalmente a la aerodinámica: con la misma resistencia al avance, teníamos un 20 por ciento más de carga aerodinámica; o, con la misma carga, un 20 por ciento menos de resistencia. Era un mundo completamente distinto". Bernhard añade: "El auto exigía determinación; de lo contrario, no podías ir rápido. He sentido eso en muy pocos autos de carreras. El RS Spyder es uno de ellos".

De las primeras vueltas a las victorias

En 2007, los RS Spyder consiguieron ocho victorias absolutas y once triunfos en la categoría LMP2 de la American Le Mans Series. Entre ellos estuvo la victoria absoluta de Timo Bernhard y Romain Dumas en Road America. Al final de la temporada, los RS Spyder ocuparon los cuatro primeros puestos de la categoría LMP2. Bernhard, junto con Dumas, obtuvo el título de pilotos de la categoría y volvió a ganarlo en 2008. Maassen ya había ganado el campeonato de pilotos de LMP2 en 2006 junto con Lucas Luhr.

Detrás del éxito en las pistas había un intenso trabajo de desarrollo. Bernhard se incorporó al proyecto desde una etapa temprana. A finales de agosto de 2005, sonó su teléfono: "Roland Kussmaul me llamó y me preguntó: '¿Qué tan rápido puedes llegar a Weissach?'. Le respondí: 'Quizá en dos horas'. Me dijo: 'Necesitamos un piloto para el RS Spyder'. Entonces le dije: 'En una hora y media'". Sus primeras vueltas se centraron en resolver un problema con la caja de cambios y fueron pruebas funcionales. Para Bernhard, también marcaron su entrada al mundo de los prototipos y de la conducción con una elevada carga aerodinámica. En esta etapa, las pruebas y las carreras se sucedieron rápidamente. Durante la primera prueba intensiva en Estoril, el potencial del RS Spyder quedó claro enseguida. Al mismo tiempo, los desarrolladores aún trabajaban para mejorar la durabilidad de distintos componentes y resolver problemas con los sensores, la caja de cambios y el motor. "En cuanto al equilibrio y el rendimiento, el auto fue muy bueno desde el principio", afirma Maassen. A medida que avanza la conversación, un detalle lleva a otro. Para uno, destaca un momento particular de la carrera; para el otro, la sensación al volante.

Inyección directa y triunfo en Sebring

En 2008, Porsche volvió a actualizar el RS Spyder. A lo largo de la temporada, incorporó inyección directa al motor V8 de altas revoluciones. Esto mejoró la facilidad de conducción y el rendimiento, al tiempo que redujo el consumo de combustible. Ese mismo año, Timo Bernhard, Romain Dumas y Emmanuel Collard ganaron las 12 Horas de Sebring.

"Para mí, el 919 Hybrid y el RS Spyder son los dos autos de carreras que más he disfrutado conducir. Ambos exigían mucho del piloto y, a cambio, ofrecían muchísimo", resume Bernhard.

Mucho más que una mirada al pasado

Entre los dos RS Spyder que aparecen en el video hay solo dos años de desarrollo. En ese breve periodo evolucionaron las alas, el difusor, la carrocería y el motor, así como los detalles relacionados con el mantenimiento y el montaje. Estos cambios se basaron en la experiencia adquirida durante las pruebas y las carreras. Pero este encuentro trata de mucho más que tecnología. Maassen y Bernhard hablan de los años en que estuvieron al volante y participaron en el desarrollo. Para Bernhard, el RS Spyder también marcó el inicio de una nueva etapa en su carrera. "El RS Spyder fue mi primer paso en las carreras de prototipos", afirma. "Todo lo que vino después con Audi y, más tarde, en LMP1 comenzó para mí allí. Al mirar atrás, probablemente fue el mayor paso de mi carrera". Maassen valora el programa de la misma manera: "Para mí, el RS Spyder fue el momento más destacado de mi carrera en las pistas. Después, no hubo nada que lo superara".

MEDIA ENQUIRIES



Elizabeth Solís

Public Relations and Press
Porsche Latin America
+1 (770) 290 8305
elizabeth.solis@porschelatinamerica.com

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2026/historia/pla-porsche-raceborn-moments-rs-sypder-43631.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/78c943c1-afd9-4b5f-be93-9687c4c3f9fc.zip

External Links
https://www.youtube.com/playlist?list=PLKduzfEGbn-HVgpJpzjTIRPRLHSvUkBdd