El automovilismo deportivo como laboratorio de innovaciones y transferencia continua de tecnología

08/09/2021 El Mission R es un anticipo del futuro auto eléctrico de carreras para clientes de Porsche. El desarrollo de una plataforma de competición para vehículos de este tipo es un paso lógico que la compañía ha dado en busca de un futuro más sostenible.

Porsche es la marca de mayor éxito mundial en el automovilismo deportivo para clientes. Las cifras actuales hablan por sí solas: 30 copas monomarca, 500 participantes y más de 4400 autos basados en el nueveonce de producción. Esto convierte al 911 Cup en el auto de competición más vendido del mundo en este momento. La Porsche Carrera Cup Alemana tiene ya 31 años de historia y actualmente existen 13 programas de apoyo local para jóvenes pilotos con talento.

En Porsche, sin embargo, los deportes de motor son algo más que la emoción de competir. También representan la fuerza innovadora y el coraje de seguir avanzando por nuevos caminos. Ejemplo de ello es la Porsche Mobil 1 Supercup, en la que el fabricante de autos deportivos está probando combustibles sintéticos que, más adelante, llegarán a los vehículos de serie. A partir de 2023, Porsche competirá en la nueva categoría LMDh de vehículos híbridos en pruebas clásicas de resistencia; entre ellas las 24 Horas de Le Mans y las 24 Horas de Daytona, utilizando también combustibles de origen sintético. Por otra parte, desde 2019, la compañía está presente en el Campeonato Mundial de Fórmula E ABB de la FIA con monoplazas ciento por ciento eléctricos.

Transferencia de tecnología de las carreras a la producción en serie

Que la marca esté presente en el mundo de las carreras beneficia a todos los conductores de Porsche. Esto se debe a que las pistas son grandes laboratorios de desarrollo. Ningún otro fabricante de automóviles participa activamente en un intercambio de tecnología entre los deportes de motor y los vehículos de producción en serie con tanta intensidad como Porsche. La marca ha utilizado tradicionalmente la competición como campo de pruebas, donde las soluciones innovadoras deben demostrar su valía en las condiciones más duras. Muchos elementos presentes en los modelos actuales, desde la carrocería hasta el chasís, pasando por los sistemas de propulsión, son el resultado directo de este principio rector en Porsche.

El enfoque a largo plazo de esta estrategia es visible claramente en el desarrollo de la movilidad eléctrica. Los componentes más relevantes y los algoritmos de control de los sistemas de propulsión

electrificados de Porsche llevan tiempo sometiéndose a prueba en la pista. En 2010, por ejemplo, Porsche compitió en las 24 Horas de Nürburgring con su prometedor 911 GT3 R Hybrid, dotado de un motor bóxer de seis cilindros en la parte trasera y dos motores eléctricos en la parte frontal, que estuvo liderando la carrera hasta dos horas antes del final. En este auto, en lugar de la batería que suele haber en los híbridos, había un generador encargado de suministrar la energía a los motores eléctricos. Dependiendo de las necesidades de cada momento durante la carrera, la hibridación podía dar prevalencia a las prestaciones o a la eficiencia.

Los avances del 911 GT3 R Hybrid fueron incorporados directamente al desarrollo del 918 Spyder, que deslumbró en su lanzamiento en 2013. La clave tecnológica de este superdeportivo es el concepto de propulsión mediante un motor de combustión de alto rendimiento combinado con dos motores eléctricos. La estrategia operativa tiene en cuenta la eficiencia y, a la vez, permite sacarles el máximo partido a las prestaciones.

El 919 Hybrid fue desarrollado a partir de lo aprendido con el 918 Spyder. El auto de carreras de la categoría LMP1, que ganó las 24 Horas de Le Mans tres veces consecutivas a partir de 2015, demostró la robustez de los componentes y la inteligencia de la estrategia de control. También cabe citar que el sistema de propulsión híbrido enchufable de los modelos de producción actuales se ha beneficiado de todo esto. Los ingenieros de carreras están ahora involucrados en un trabajo pionero para mejorar las baterías y la red de 800 voltios del Taycan: lo que funciona en las carreras también puede hacerlo en la vida cotidiana.

Consumption data

Modelos Taycan berlina deportiva
Fuel consumption / Emissions

WLTP*
consumo combinado de electricidad (WLTP) 24.1 – 19.6 kWh/100 km
emisiones combinadas de CO (WLTP) 0 g/km
CO2 class A Class

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, COEmissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/189847_en_3000000.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/190099_en_3000000.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/189902_en_3000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2021/automovilismo-deportivo/PLA-es-porsche-mission-r-prototipo-competicion-clientes-gt-electrico-presentacion-iaa-mobility--25632.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/901f770b-d8f2-4408-94dd-a180b31bca2d.zip

External Links
https://newstv.porsche.de/en/
https://media.porsche.com/mediakit/mission-r/es

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