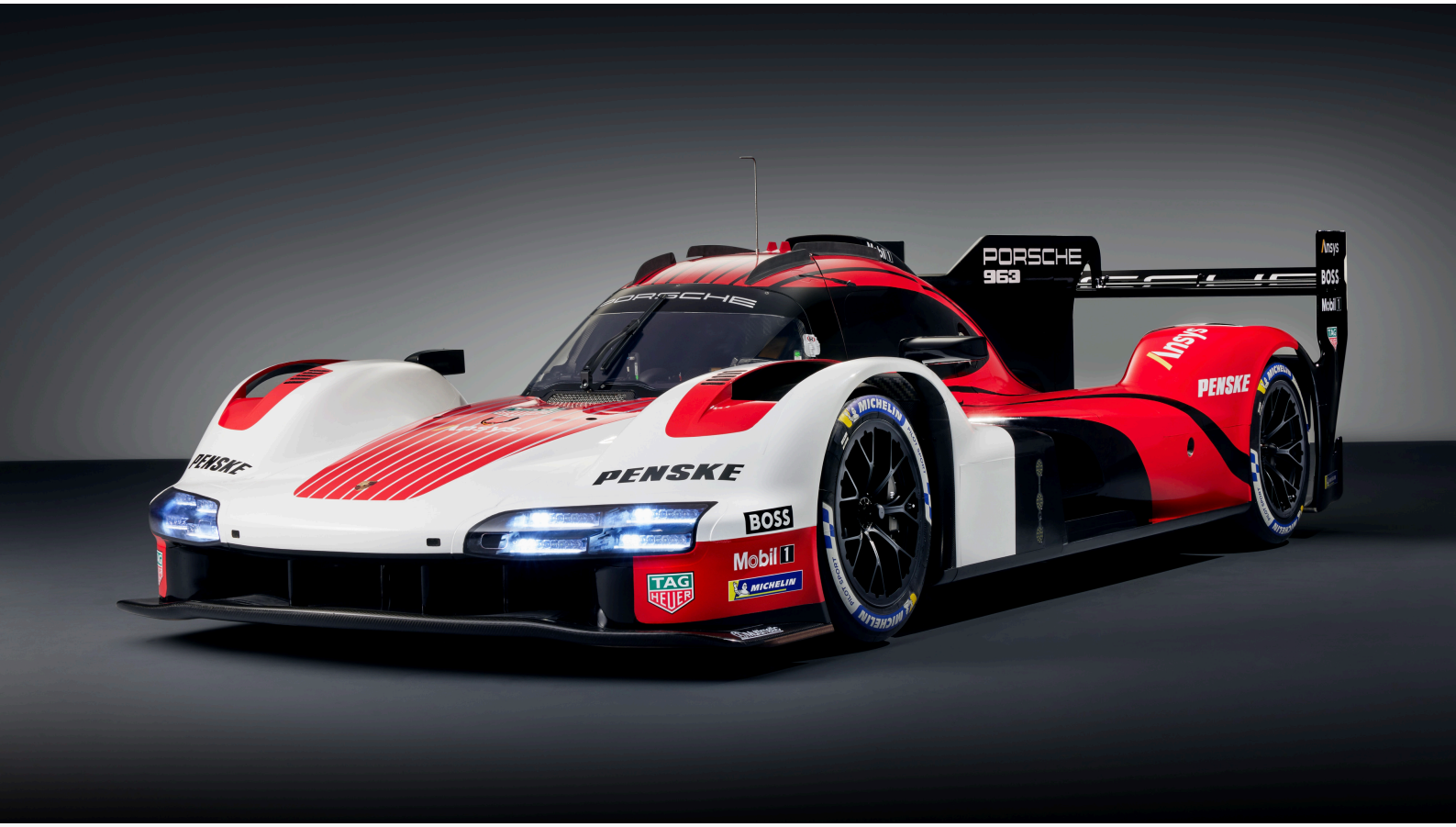


El Porsche 963 prepara su estreno oficial en competición

16/11/2022 Su misión es continuar el legado de modelos tan míticos como los 917, 936, 956, 962 y 919 Hybrid, en una nueva era marcada por la electrificación. El Porsche 963 se abrirá camino en los campeonatos WEC e IMSA a partir de 2023, dentro de la categoría superior LMDh que debuta la próxima temporada.

Diciembre de 2020. El Consejo de Dirección de Porsche AG da luz verde al desarrollo de un prototipo LMDh. Tras una larga fase de evaluación, Porsche Motorsport comienza a definir un vehículo basado en el futuro reglamento. A partir de 2023, la nueva categoría LMDh será la superior en el Campeonato del Mundo de Resistencia FIA (WEC) y en el Campeonato americano IMSA Weathertech SportsCar.

El acrónimo LMDh (Le Mans Daytona hybrid), hace referencia a las dos míticas pruebas de resistencia de ambas competiciones y da cabida a prototipos híbridos basados en chasis de LMP2, con control electrónico y especificaciones relativas a la parte eléctrica comunes a todos. Cada fabricante, eso sí, puede escoger el concepto de motor de combustión y el diseño de carrocería que más se adecúe a sus preferencias, dentro del marco reglamentario. La nueva categoría pretende lograr una elevada eficiencia

con unos costes contenidos.

Ya en ese primer momento, Oliver Blume, Presidente del Consejo de Dirección de Porsche AG, anunciaba con entusiasmo la noticia: “La nueva categoría LMDh nos permitirá luchar por victorias absolutas con un sistema híbrido en las clásicas pruebas de Le Mans, Daytona y Sebring, sin un desembolso excesivo. El proyecto es extremadamente atractivo para Porsche. Las carreras de resistencia son parte del ADN de nuestra marca”.

El reglamento

El reglamento de la categoría LMDh estipula que todos los prototipos de la nueva categoría deben basarse en el chasis de uno de los cuatro fabricantes homologados (Multimatic, Oreca, Dallara y Ligier).

La normativa de motores para la categoría LMDh es poco restrictiva en términos de cubicaje, diseño y número de cilindros. El régimen máximo de giro está fijado en 10.000 revoluciones por minuto y el ruido que emiten no puede sobrepasar los 110 decibelios. Cada motor debe pesar un mínimo de 180 kilogramos, incluidos los sistemas de admisión y escape, los componentes periféricos de la refrigeración y, si los tuviera, los turbocompresores e intercoolers. De acuerdo con la normativa, la potencia máxima debe situarse entre 653 y 707 CV (480 y 520 kW). Este rango permite realizar ajustes dentro de los parámetros del “Balance of Performance” (BoP), que están destinados a compensar las diferencias entre coches de la categoría LMDh para garantizar así una mayor igualdad.

La elección de Porsche

En 2021, Porsche Motorsport revela que cuenta con Multimatic para el desarrollo de su nuevo coche de competición. Se anuncia, igualmente, que los vehículos oficiales estarán a cargo del recién creado equipo Porsche Penske Motorsport.

La asociación con Multimatic era casi evidente. Según comentaba en aquel momento Fritz Enzinger, anterior Vicepresidente de Porsche Motorsport, “Multimatic es la solución más obvia y lógica para nosotros. Conocemos a esta prestigiosa empresa desde hace muchos años y estamos absolutamente convencidos de la calidad de su trabajo. Con ellos no tenemos que establecer una relación comercial completamente nueva, podemos empezar a trabajar de inmediato. Esto, unido a su ubicación estratégica en Mooresville, Carolina del Norte (EE. UU), facilitará nuestras relaciones durante el desarrollo del prototipo y en la propia competición”.

Cabe citar que es allí donde se ponen a punto los coches para el campeonato americano; sin embargo, en la sede de Manheim (Alemania) es donde se preparan para el WEC.

En cuanto al motor de combustión, Porsche ha optado por un V8 biturbo de 4.6 litros perteneciente a su gama, que puede funcionar con combustibles renovables, lo que se traduce en una reducción

significativa de las emisiones de CO2. En carrera, la potencia conjunta del sistema alcanza alrededor de 680 CV (500 kW).

El nuevo prototipo hereda el ADN del RS Spyder, con el que Porsche y Penske lograron numerosas victorias entre 2005 y 2008. El diseño del nuevo Porsche 963 proviene de los clásicos 956 y 962 de la década de 1980. Por otro lado, la franja continua de iluminación en la parte trasera es un guiño al 911 de la generación actual, mientras la decoración tricolor de la carrocería (blanco, rojo y negro) rinde homenaje a los éxitos de Porsche en competición.

Intenso periodo de pruebas

Apenas dos años después de anunciarse el proyecto, el coche entra en fase de pruebas. En enero de 2022 se empiezan a conocer nuevos detalles del sistema de propulsión, especialmente los relativos a la hibridación: los componentes para la recuperación, el almacenamiento y el suministro de energía eléctrica los proporcionan Williams Advanced Engineering (batería), Bosch (unidad motor-generador y electrónica de control) y Xtrac (transmisión).

Sobre el motor térmico, el nuevo Vicepresidente de Porsche Motorsport, Thomas Laudenbach, comentaba que había muchas opciones sobre la mesa, dado que en la gama existen diferentes propulsores que podían ser una buena base. “Nos decidimos por el V8 biturbo porque creemos que ofrece el mejor equilibrio entre prestaciones, peso y coste. El inicio del programa de pruebas activas ha supuesto un paso importante en el proyecto”.

La primera salida a pista tiene lugar en el circuito del Centro de Desarrollo de Weissach. Aquellas jornadas dejan buenas sensaciones. El V8 biturbo impresiona en todos los aspectos. El equipo tiene claro que la elección ha sido la más adecuada.

Ficha técnica Porsche 963

- Motor de combustión: V8 biturbo, 4.6 litros
- Régimen máximo de giro: 10.000 rpm
- Peso máximo del motor de combustión: 180 kg
- Sistema híbrido: basado en el del 918 Sypder, con componentes de Williams Advanced Engineering, Bosch y Xtrac
- Potencia conjunta del sistema: 680 CV (500 kW) aprox.
- Chasis: Multimatic

En su segunda salida, el 963 toma contacto por primera vez con un circuito internacional. El prototipo viaja hasta España en febrero de 2022 para rodar durante 2.000 kilómetros en el trazado de Montmeló. Las pruebas se centran aquí en el desarrollo de los neumáticos y en optimizar la interacción entre el

motor V8 y los elementos híbridos. Es en este escenario donde, por primera vez, el coche muestra su comportamiento en tandas largas. La información obtenida es valiosa y muy positiva y, más importante aún, queda demostrado que los miembros de Porsche, Penske, Michelin y Multimatic han trabajado al unísono, entendiéndose a la perfección.

Avanza el año y el nuevo Porsche de la categoría LMDh visita los circuitos de MotorLand Aragón y Spa-Francorchamps. A mitad de primavera, ya ha rodado en todo tipo de condiciones durante más de 6.000 kilómetros de pruebas. Esta distancia corresponde a la que recorren los prototipos más rápidos del campeonato americano IMSA WeatherTech SportsCar (categoría DPi) durante el evento completo de las 24 Horas de Daytona, incluidas las jornadas de entrenamientos, así como la sesión de calificación de 100 minutos y la propia carrera de 24 horas.

En junio, el prototipo se deja ver en Goodwood, ya sin camuflaje, con una combinación de colores típica de los coches de competición de Porsche: blanco, rojo y negro. Allí realiza la famosa subida del circuito británico, en la que puede considerarse su puesta de largo ante el gran público. Por fin los aficionados pueden ver cómo luce en vivo, cómo suena y cómo se mueve entre curvas y rectas la nueva bestia híbrida de la firma de Stuttgart.

Y así llegamos al cierre del programa de pruebas, que tiene lugar en Daytona en el mes de septiembre, donde completa un total de 397 vueltas entre el óvalo y el circuito interior. Son jornadas exigentes, con temperaturas superiores a 35 grados y una humedad de más del 90 %, que simulan lo que le espera al equipo cuando el 963 compita por primera vez.

Cuenta atrás para el estreno oficial en carrera

El debut oficial del Porsche 963 está previsto para enero de 2023 en las 24 Horas de Daytona, en Estados Unidos. Mientras tanto, el WEC ha abierto la puerta esta temporada a la realización de pruebas. Porsche Penske Motorsport acaba de realizar un test general durante la última carrera de la temporada (sin posibilidad de puntuar), que se ha celebrado en Baréin el 12 noviembre de 2022.

Los pilotos oficiales que competirán en los campeonatos de resistencia con el Porsche 963 serán Kévin Estre (Francia), Michael Christensen (Dinamarca), André Lotterer (Alemania), Laurens Vanthoor (Bélgica), Matt Campbell (Australia), Mathieu Jaminet (Francia), Dane Cameron (EE. UU.), Felipe Nasr (Brasil), Nick Tandy (Gran Bretaña) y Frédéric Makowiecki (Francia). En la fase de desarrollo inicial, Frédéric Makowiecki jugó un papel clave, ya que durante el lanzamiento en Weissach en enero el francés recorrió los primeros metros en el nuevo prototipo LMDh y también dio las primeras vueltas en el simulador. Otros pilotos, incluidos los que participarán en las carreras de Daytona, Sebring y Road Atlanta (Petit Le Mans), se anunciarán más adelante.

Los socios

El equipo Porsche Penske Motorsport une sus fuerzas con las de socios de reconocido prestigio. El fabricante de neumáticos Michelin continúa con su estrecha alianza, al igual que ExxonMobil mediante la marca Mobil1. Se suman al proyecto el especialista en software Ansys, que apoya al equipo con el aporte de tecnología de vanguardia, y Penske Corporation. Con su experiencia en desarrollo e ingeniería, Multimatic se convierte en socio tecnológico, mientras el fabricante de relojes de lujo TAG Heuer es el encargado del cronometraje. Hugo Boss es proveedor oficial de ropa para el equipo y Puma proporciona la indumentaria ignífuga de los pilotos y mecánicos. Todas las empresas citadas componen la cartera de socios de alto nivel del equipo Porsche Penske Motorsport.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/215892_en_3000000.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/216208_en_6000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/electromovilidad/electromovilidad-competicion/es-porsche-963-prototipo-hibrido-lmdh-carreras-resistencia-wec-imsa-30221.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/92878f43-c36d-4744-850b-ee659315e106.zip

External Links
https://newsroom.porsche.com/es_ES/electromovilidad/electromovilidad-producto.html
https://newsroom.porsche.com/es_ES/electromovilidad/electromovilidad-digital.html
https://newsroom.porsche.com/es_ES/electromovilidad/electromovilidad-infraestructura.html
https://newsroom.porsche.com/es_ES/electromovilidad/electromovilidad-tecnologia.html
https://newsroom.porsche.com/es_ES/electromovilidad/electromovilidad-industria.html
https://newsroom.porsche.com/es_ES/electromovilidad/electromovilidad-competicion.html

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