

Porsche 963 vs. 917 K: presente y pasado de las carreras de resistencia

Este artículo refleja la situación en el momento de su publicación. El contenido puede haber quedado desactualizado desde entonces.

26/01/2023 Este fin de semana, el Porsche 963 debutará en las 24 Horas de Daytona. Uno de los pilotos de carreras de resistencia más exitosos del mundo, Hurley Haywood, reflexiona sobre la evolución del fabricante de vehículos deportivos comparando el nuevo prototipo híbrido con un 917 K.

Para conseguir más de 30.000 victorias en carreras se necesita asumir riesgos y hacer apuestas bien calculadas. Pero no solo eso. El éxito no llega si no hay mentes valientes dispuestas a soñar a lo grande y a llevar los límites más allá. En 2023, Porsche se embarca en su nuevo desafío, uno que impulsará no solo su futuro, sino también el de la industria del automóvil. Como siempre lo ha hecho, la marca utilizará la competición para probar su tecnología de vanguardia.

El Porsche 963, que hará su debut en una competición internacional el próximo fin de semana en Daytona, continúa la tradición de probar los últimos avances tecnológicos en los circuitos. En el mundo

de las carreras, cada detalle se disecciona para obtener el máximo rendimiento. Pero las pruebas llegan hasta cierto límite. Y es aquí donde empieza la particular apuesta de cada fabricante.

El objetivo de Porsche de crear los mejores coches deportivos del mundo siempre se ha basado en tomar aquello que los pensadores audaces han ideado para el circuito y, después, transferirlo a la carretera. Porsche, el primer fabricante en anunciar su participación en la nueva plataforma internacional de prototipos conocida como LMDh (Le Mans Daytona hybrid), también fue el primero en salir a la pista a realizar pruebas. Sus kilómetros de *tests* ayudaron al desarrollo de la tecnología híbrida que comparten todos los rivales.

La ambición de ser siempre el mejor

La pasión por mejorar a sus competidores ha llevado a Porsche a crear un automóvil que puede ayudar a la marca a lograr su victoria número 20 en las 24 Horas de Le Mans. El nuevo prototipo se ha creado para competir en el Campeonato del Mundo de Resistencia FIA (WEC) y en el Campeonato IMSA WeatherTech Sportscar, en las categorías Hypercar y GTP, respectivamente. En la inminente carrera de Daytona, Porsche espera ampliar su récord actual a 23 victorias absolutas.

Desde el 550 Coupe de 1963 hasta el 919 Hybrid, que ganó en Le Mans en 2015, 2016 y 2017, la división Porsche Motorsport con sede en Weissach ha ido superando las expectativas con una lista de modelos en la que figuran los 907, 908, 917, 936, 956, 962, RS Spyder y el recién llegado 963, del que ya se puede decir que es un futuro icono.

Hurley Haywood, leyenda del automovilismo, ha sido testigo del nacimiento de muchos de estos vehículos. Y ha competido con varios de ellos en Daytona, Le Mans y Sebring. Hoy, el Porsche 917 K propiedad de The Brumos Collection, comparte pista en Daytona con el 963 para que el cinco veces ganador en Daytona y tres veces ganador en Le Mans tenga la oportunidad de reflexionar sobre la innovación y la evolución que han guiado a la marca hasta el éxito.

“Si hay algo que Porsche sabe hacer realmente bien es lograr que todos los integrantes del equipo estén en sintonía”, asegura un perspicaz Haywood. “A la marca no le interesa quién logra el tiempo más rápido el fin de semana porque la gente solo recuerda al ganador de la carrera. Así que ese es el objetivo. A lo largo de la historia ha habido varios pilotos que han permanecido poco tiempo en Porsche porque intentaron influir en los ingenieros sobre asuntos que escapaban a sus competencias. Yo prefiero hacerlo de otra manera: me enfoco en comprender las cualidades del coche y luego dejo que lo desarrollen. Esto ha funcionado bien históricamente. En la alineación de pilotos para Daytona se puede ver que quienes compiten para Porsche son pilotos con una larga tradición en la marca”.

Cumpliendo con la normativa internacional LMDh, el Porsche 963 se basa en un chasis de categoría LMP2. Este bastidor recién desarrollado lo suministra la empresa canadiense Multimatic, mientras Bosch, Williams Advanced Engineering y Xtrac aportan los componentes híbridos. El motor de combustión es un V8 biturbo de 4.6 litros basado en el del 918 Spyder y con genética de competición

heredada del RS Spyder. Con este último, Porsche y Penske lograron muchas victorias entre 2005 y 2008. El diseño del nuevo Porsche 963 adopta ciertos rasgos de grandes clásicos como el 956 y el 962 de la década de 1980.

Desde diciembre de 2021, el nuevo prototipo híbrido ha acumulado miles de kilómetros de pruebas en circuitos de Europa y Norteamérica. En los *tests* más recientes, que han tenido lugar en Daytona, el equipo corrió durante 36 horas, en las que cubrió una distancia de 7.331 kilómetros. Haywood ha estado bien presente en el desarrollo del 963 desde sus primeras fases, igual que lo ha hecho con otros tantos modelos de competición de la marca desde la década de 1970.

Vehículos de carreras Porsche desde la década de 1970

“Volviendo a los días de Peter Gregg (antiguo piloto de Porsche), no soy capaz de recordar cuántos coches nuevos han pasado por mis manos durante su concepción. Los 956, 962, 917/10 son algunos de ellos”, recuerda Haywood. “Cada uno fue innovador y planteaba una solución a un problema. Por ejemplo, el 962 fue la respuesta a que IMSA no permitiera que el 956 compitiera en su certamen porque los pies del conductor estaban por delante del eje delantero. Para solventarlo, se alargó la batalla y se retrasó la posición de los pedales. Y el resultado acabó siendo uno de los coches de carreras más exitosos y longevos de todos los tiempos”. Llegados a este punto, la pregunta es inevitable: ¿le gustaría al piloto más importante de Estados Unidos ponerse al volante del 963 en las próximas 24 Horas de Daytona?

“En cierto modo, me alegro de estar retirado de la competición”, sonríe Haywood, quien nació en Chicago pero ahora vive en Florida. “Sinceramente, no creo que pueda conducir un coche de hoy con todas las responsabilidades que conlleva para el piloto. Los vehículos ahora tienen demasiada electrónica. En mi época, el control de tracción estaba en mi pie, que también utilizaba para regular la frenada. Trabajé duro para tener la fuerza necesaria para mover el volante de la mejor manera posible y, ahora, los coches tienen dirección asistida. Igualmente, el manejo del cambio está en el volante y la electrónica se encarga de hacer coincidir las revoluciones del motor con la transmisión para que las transiciones entre marchas se lleven a cabo de la manera más suave posible. Nada que ver con mis años de carreras”.

Y añade: “Dentro del habitáculo, estaba totalmente centrado en el coche y en la pista, sin interferencias externas. Hoy, hay ingenieros que hablan al piloto desde el *pit lane* solicitando cambios de vital importancia en el coche. Y esas órdenes las lleva a cabo el conductor a través de un complejo sistema de botones y mandos situado en un volante que recuerda al de una nave espacial. Estoy seguro de que podría aprender el manejo, pero lo cierto es que los pilotos actuales se tienen que enfrentar a un escenario complejo ya que, además de lo que yo hacía en coches como el 917 K, el 936 o el 962, es decir, conducir, tienen que dar respuesta a todas esas peticiones incesantes".

“Algunas cosas pueden ser más fáciles hoy, pero existen muchas responsabilidades adicionales con las que en mi época no teníamos que lidiar. Es un mundo nuevo en muchos sentidos, pero el deseo y el

impulso de ser los mejores nunca desaparecen".

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/230113_en_3000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/competicion/2023/es-porsche-963-lmdh-917k-daytona-hurley-haywood-31092.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/a83b33fb-5b3a-4541-884f-61f43076a451.zip

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