

Centro de Desarrollo de Weissach: la pista de las leyendas

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

04/10/2021 Al principio, la pista situada en un páramo entre Weissach y Flacht era el lugar donde se probaban, se llevaban al límite y se desarrollaban los coches. Para los pilotos, también era el lugar donde lograban algunas de sus mejores vueltas.

La historia de la pista comienza en 1959. Porsche se había puesto a buscar un lugar para pruebas, ya que la autopista era demasiado estrecha si querías llevar al límite los vehículos deportivos, y no digamos los de carreras. El aeródromo de Malmsheim se utilizaba como una solución provisional desde 1954. Por otro lado, la pista de pruebas de Volkswagen en Wolfsburgo estaba a demasiada distancia. Fue entonces cuando Herbert Linge, empleado de Porsche y respetado piloto de competición, sugirió un área junto a su pueblo natal de Weissach y el pueblo vecino de Flacht, que en una grabación de 1910 se describía como "... notablemente montañosa y rocosa, pero poco fértil y muy difícil de cultivar". A Ferry Porsche le gustó la idea y la empresa adquirió la mayor parte del terreno de casi 38 hectáreas. El 16 de

octubre de 1961, Ferry Porsche llegó rodando en la excavadora a la ceremonia de comienzo de las obras.

Se empezó con una pista de pruebas circular, pero sin desarrollar todavía el núcleo del Centro de Desarrollo. Esta zona deslizante ofrecía tres recorridos con diámetros interiores de 40, 60 y 190 metros. A partir del 15 de octubre de 1962, fue aquí donde el ingeniero de pruebas Peter Falk, Linge y sus colegas condujeron al límite el primer 901. La atención se centró en la configuración básica del chasis, la aerodinámica y los *tests* de resistencia. Uno de los primeros coches de carreras que pasaron por el lugar, como contó Herbert Linge en noviembre de 2019, fue el Porsche 804 de Fórmula 1. La caseta de esta pista deslizante fue el primer edificio que se levantó en estas instalaciones de Porsche para albergar los utensilios del personal que trabajaba ahí.

La primera persona que trabajó de forma más o menos permanente en Weissach fue Robert Schüle, aunque como autónomo a tiempo parcial, ya que su principal ocupación era pastorear ovejas y dirigir el restaurante "Zum Hirsch". Schüle estaba disponible cuando se preparaban y terminaban las pruebas, y era más que un simple vigilante.

En 1969, el nuevo 917 completó 258 vueltas al circuito, con una sola parada para repostar. Gracias a esto, los ingenieros confirmaron que los rodamientos de las ruedas aguantaban bien. Esta pista fue también el juez definitivo a la hora de determinar la aceleración lateral alcanzable. Helmuth Bott, que se unió a Porsche en 1952 como asistente de operaciones, para ascender posteriormente a Jefe de Pruebas y Desarrollo, revisó en 1978 una lista de las vueltas récord en los 190 metros del circuito. El piloto más rápido de esta lista fue Willi Kauhsen, que ostentaba el récord desde 1972 con el 917/10 de 850 caballos.

Porsche había competido en el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos con el revolucionario 956 desde 1982, y Bott quería saber si este vehículo, con el mismo peso pero con 200 CV de potencia menos y neumáticos más estrechos, sería más rápido el poderoso 917 gracias a su aerodinámica. El director de proyecto Norbert Singer había pedido este dato para su jefe. El piloto más rápido de Porsche era Stefan Bellof, pero no tanto como Singer le había prometido a Bott, quien ya sabía que los pilotos de competición carecían de la determinación suficiente en este tipo de intentos. Por eso, llamó a Peter Falk para que se pusiera al volante.

Falk era el campeón de la pista y mantenía el récord con el 908 y el 917. El 30 de abril de 1984, se subió al 956, se puso en marcha ... y el cronómetro registró un tiempo récord de 14,4 segundos. Esto equivalía, como calculó Falk en 2019, a una velocidad media de 150,576 km/h, con una aceleración lateral de 1,858 g en la pista circular de 192 metros de diámetro (solo los ingenieros de pura raza dan respuestas como esta). El récord sigue vigente y, probablemente, nunca será batido. Como explica Norbert Singer, los neumáticos de carreras modernos permiten mayores aceleraciones laterales durante unos segundos, pero seguramente no soportarían 14 segundos a ese límite.

Helmuth Bott había formulado el "Proyecto Weissach" integral en enero de 1960 y permaneció apasionadamente comprometido con las instalaciones hasta su jubilación, en 1988. En 1966, Bott

encargó al ingeniero Jochen Freund que hiciera un circuito en Weissach. Bott tuvo mucho que decir con respecto al diseño y su experiencia dio como resultado una pista de 2,88 kilómetros de longitud con varios desniveles. "La maquinaria de la obra todavía estaba allí cuando empezamos a utilizar la nueva pista. Hoy llamaríamos a aquello todoterreno", comenta Herbert Linge. El circuito se hace en el sentido de las agujas del reloj. Peter Falk describe como era una vuelta: La curva norte era un giro rápido a la derecha. Al salir de la curva, en una sección en bajada, el vehículo continuaba a una velocidad igual de alta para el siguiente giro a la izquierda, al que pronto se conoció como la "curva maestra", que desembocaba en una recta corta, a la que sigue otra derecha, el "patio viejo".

Tras una pequeña recta de unos 170 metros, llegaba la "pendiente en Z", que era una combinación de dos curvas a derecha e izquierda, cuesta arriba, a la que se llegaba a gran velocidad. Los primeros sistemas ABS tendían a fallar aquí; el brusco cambio de dirección, acompañado de una frenada simultánea, sobrepasaba las capacidades de los primeros sensores. Desde esta sección, la pista seguía ascendiendo hasta llegar al viraje más rápido, el "camino". Luego venía la “chicane Bott”, que tenía una curva ciega a derechas, también muy rápida y situada sobre una cresta. Varios pilotos poco experimentados perdían aquí el control sobre sus coches; también los profesionales lo consideraban un punto crítico. Aún así, esta famosa chicane se ha mantenido hasta el día de hoy. A continuación, había un giro de 90 grados a la izquierda, seguido del “árbol de David”, que era una curva brusca al lado contrario. Desde aquí, después de una breve recta y dos curvas rápidas, la pista conducía al “vértice Flacht”, un giro muy cerrado que daba paso a otra pequeña recta y a una combinación de izquierda y derecha hasta llegar a la “curva sur”. Esta última enlazaba con la recta de aproximadamente 700 metros de largo, que terminaba en la “curva norte”.

Entre el “árbol de David” y la “curva sur”, se abría paso entre baches, un pasaje de agua salada y otra serie complicaciones el llamado “camino accidentado”, que discurría paralelo al asfalto perfectamente liso y uniforme del circuito. Este tramo se utilizaba para comprobar la resistencia de los vehículos de producción y de competición, al igual que otro situado en paralelo a la recta larga, que también servía para poner a prueba todo tipo de coches en sus agujeros y saltos.

Por último, la “curva de los maestros” debe su nombre a Herbert Linge: “Poco después de completar el circuito, me salí de la pista en un 356 GT, seguramente debido a un problema en el reparto de frenada. Pero no fui el único, a muchos otros pilotos les pasó lo mismo en ese punto del trazado”.

Los coches de carreras tuvieron que soportar miles de kilómetros de pruebas en condiciones muy exigentes antes de lanzarse a competir. Una especie de calvario, tanto para los vehículos como para los propios pilotos, que era absolutamente imprescindible. Tanto era así, que a Porsche se le escapó de las manos una posible victoria en las 12 Horas de Sebring de 1969, porque el nuevo 908/02 Spyder no se pudo desarrollar como era debido, dado que la lluvia y la nieve de aquel año anegaron la pista de Weissach. Al no poder hacer las pruebas pertinentes, el coche llegó a la carrera americana con unos marcos de carrocería muy livianos que se rompían al pasar por las losas de cemento. El legendario 917 no se libró de la extenuante prueba antes de su debut en Le Mans, en 1969.

Una vuelta en la IndyCar en 1:13,28 minutos

En su excelente libro, el ingeniero Walter Näher registra 732 vueltas o 2.080 kilómetros en la pista de prueba de vibraciones. Esta probablemente sea la parte más destacada del apartado de "resistencia". En cuanto a la velocidad, fue un monoplaza el que escribió el capítulo crucial. El 9 de noviembre de 1988, Roland Kussmaul dio una vuelta al circuito de la IndyCar con un motor Porsche y un chasis March en 1:13,28 minutos. Según él mismo explica: "Había dos versiones de IndyCar: una para óvalos y otra para las curvas cerradas de los circuitos urbanos, donde necesitábamos un alto agarre. Las pruebas pertinentes las realizábamos en circuitos de montaña". Norbert Singer comentaría más tarde sobre estos *tests* de montaña: "¡Había curvas tan cerradas que eran peores que plazas de aparcamiento!".

Para poder conducir coches como el 917, que inicialmente tenía una potencia de 580 CV, a altas velocidades y manteniendo un buen ritmo, el departamento de Competición empezó a necesitar un trazado más rápido a finales de la década de 1960, trazado que Peter Falk diseñó en nombre de Helmuth Bott. El denominado "circuito Can-Am", de 2,531 kilómetros de longitud, se terminó y empezó a usarse en 1971. Desde entonces, algunas curvas originales empezaron a convivir con otras de nueva creación. En el punto donde la antigua "pendiente en Z" se unía a la nueva curva ultrarrápida a la izquierda, la pista pasaba por una cresta donde el coche despegaba peligrosamente. Incluso para el Jefe de Desarrollo, Ferdinand Piëch, esta parte del trazado era excesivamente peligrosa.

Peter Falk recuerda: "Con respecto a esta sección incómoda, Piëch me preguntó: '¿Qué diablos hiciste ahí?'. Entonces se redujo el punto ciego parcialmente. Aún así, para negociar la "chicane Piëch" había que tener mucho coraje. También el tramo entre el "árbol de David" y el "vértice Flacht" se acortó con la nueva curva "Can-Am".

Todos los coches de carreras modernos de Porsche han recorrido sus primeros kilómetros en el llamado "circuito Can-Am". Con esa primera prueba en pista, comenzaron nuevas eras en la competición. Es el gran momento que sigue a muchas jornadas de día y de noche. El 30 de julio de 1971, dio sus primeras vueltas el primer Porsche de competición con turbocompresor. Al volante del 917/10 Spyder, con un motor de 4.5 litros y una potencia de casi 850 CV, estaba Jo Siffert. La era del turbo en Porsche había comenzado. Y, el 2 de septiembre, la del motor atmosférico de Porsche en la máxima categoría llegó a su fin. A modo de experimento, Porsche fabricó un motor de 6.5 litros y 16 cilindros con una potencia de 755 CV para el 917/10 Spyder. Era un motor muy largo y, con 320 kilogramos, un diez por ciento más pesado que el primer turbo. Tras un gran esfuerzo, la mejor vuelta de Willi Kauhsen con este motor fue 51,5 segundos. Seguidamente, el monstruo se fue para el museo.

En los registros de récords de Norbert Singer, el estadounidense Mark Donohue figura como el conductor más rápido de la época con el 917/10 Spyder: 47,2 segundos, logrados en noviembre de 1972. El 27 de marzo de 1982 se produjo un momento decisivo, cuando el revolucionario prototipo 956, con efecto suelo, dio sus primeras vueltas tras sólo nueve meses de desarrollo. El 956 había superado sus 1.000 kilómetros en la pista de pruebas de vibración, en abril de 1981. En marzo de 1983, Jacky Ickx se convirtió en el hombre más rápido en conducir el 956, estableciendo un tiempo

récord de 45,7 segundos. En 1987, el 956 y su sucesor, el 962C, habían logrado seis victorias en Le Mans y cuatro en el Campeonato del Mundo de Marcas, entre otras.

El 6 de mayo de 1983, los empleados de Porsche en Weissach y los agricultores de los alrededores oyeron un ruido nuevo: era un 956, pero sonaba muy diferente al bóxer turbo. Y efectivamente lo era: el coche que conducía Roland Kussmaul en el circuito Can-Am estaba equipado con un motor turbo totalmente nuevo. Se trataba del TAG Turbo fabricado por Porsche: un V6 compacto con 1.5 litros de cilindrada, dos turbocompresores y una potencia inicial de 720 CV, que posteriormente aumentó hasta 1.040 CV para las sesiones de calificación en Fórmula 1. El 29 de junio, el piloto irlandés John Watson puso en marcha el motor para su rodaje en el McLaren MP4 de Fórmula 1 en el "circuito Can-Am". Niki Lauda mejoró el récord de la pista con el McLaren-Porsche a 44,6 segundos, en febrero de 1984. Para el final previsto de la colaboración entre McLaren y Porsche, en 1987, el motor alemán dentro del chasis británico había ganado tres Campeonatos del Mundo de Pilotos y dos de Constructores.

Stuck casi alcanza el récord de Lauda en la Fórmula 1

En junio de 1986, Hans-Joachim Stuck, con un Porsche 956 equipado con neumáticos de calificación, se quedó a tres décimas de segundo del récord de Lauda con el Fórmula 1. Una hazaña asombrosa que puede explicarse por la habilidad al volante de Stuck, el juego muy especial de neumáticos Dunlop y la legendaria aerodinámica del 956. Porsche comenzó a desarrollar y construir un V12 de 3.5 litros para el equipo británico de Fórmula 1 Arrows, en 1989. El piloto alemán Bernd Schneider y el italiano Michele Alboreto condujeron el ligero coche de 505 kg y 700 CV de potencia en el asfalto de Weissach, y ese fue el fin del récord de Lauda. En octubre de 1990, Alboreto dio una vuelta al circuito de asfalto de Weissach en unos impresionantes 41,8 segundos.

Ese fue el último récord en la lista de Norbert Singer. Una nueva superficie proporcionaba un agarre reducido al principio y los tiempos eran apenas comparables a los anteriores. Además, Porsche se alejó de la Fórmula 1 para centrarse por completo en GT y prototipos. Por supuesto, la cadena de éxitos no terminó ahí. El 14 de marzo de 1996, el 911 GT1 96 dio sus primeras vueltas en el "circuito Can-Am" como el primer 911 con motor central. Dos años más tarde, el 23 de febrero de 1998, se produjo la puesta en marcha del primer coche de carreras Porsche con monocasco de fibra de carbono: el 911 GT1 98 (ganador de Le Mans).

El siguiente gran lanzamiento tuvo lugar el 2 de noviembre de 1999: el Spyder LMP2000 de Porsche, con un motor atmosférico de nuevo desarrollo, 5.5 litros y 10 cilindros, así como una aerodinámica innovadora que aún hoy se encuentra en los prototipos, dio sus primeras vueltas bajo la lluvia y el frío. A la postre, también fueron las últimas, ya que Porsche se retiró de la máxima categoría en resistencia durante muchos años. Los recursos financieros y humanos estaban ocupados en el nuevo Cayenne. Sin embargo, el tiempo y el esfuerzo invertidos no se desperdiciaron por completo, ya que el motor de 10 cilindros se incorporaría posteriormente en el soberbio Carrera GT (que, por supuesto, también se puso en marcha en Weissach).

El Porsche 919 Hybrid Evo bate el récord

El récord de Alboreto parecía inamovible. Entonces, en 2013, comenzó una nueva y emocionante era: el regreso de Porsche a la alta competición. El 12 de junio, el piloto oficial Timo Bernhard dio las primeras vueltas con el prototipo 919 Hybrid. Porsche ganó el Campeonato del Mundo de Resistencia y Le Mans en 2015, 2016 y 2017. Entonces llegó el momento de despedir al campeón al más puro estilo del automovilismo. Para una gira de despedida por los circuitos más famosos, el equipo de Weissach, liderado por el Director de Competición Fritz Enzinger, construyó el 919 Hybrid Evo libre de restricciones reglamentarias. Tenía un motor turbo de dos litros en el eje trasero y un motor eléctrico en el eje delantero que generaba una potencia total de 1.160 CV, además de un peso de 849 kg y un 50% más de carga aerodinámica que el coche del Campeonato del Mundo. A principios de 2018, los cronómetros registraron 40,625 segundos para Timo Bernhard en el Evo. Parece el récord definitivo de Weissach, por ahora.

Información

Artículo publicado en el número 17 de la revista Porsche Klassik.

Texto: Wilfried Müller
Fotos: Archivo Histórico de Porsche AG, McKlein Photography

Copyright: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. No se debe reproducir total o parcialmente sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2021/es-porsche-klassik-magazine-race-track-weissach-development-centre-history-25957.html