

Carrera GT: 20 años de la presentación del prototipo

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

11/11/2020 En septiembre de 2000 se presentó en París el prototipo del Porsche Carrera GT. Veinte años después, ruge de nuevo el motor V10 del primer Porsche de producción hecho con fibra de carbono.

La mañana del 28 de septiembre de 2000, antes de que saliera el sol, Porsche presentó a la prensa mundial el prototipo Carrera GT en París. Walter Röhrl estaba al volante del nuevo superdeportivo. Circuló con el V10 de motor central y 558 CV por la plaza Charles-de-Gaulle, más conocida como la plaza de l'Étoile debido a su pavimento en forma de estrella, con el majestuoso Arco del Triunfo en el centro.

Mientras caía la lluvia, Röhrl tenía la tarea de transferir la potencia del motor lo más limpiamente posible desde el eje trasero hasta los mojados y resbaladizos adoquines de la plaza, frente a los medios de

comunicación internacionales. El bicampeón mundial de rallyes estuvo más que a la altura de las circunstancias: las fotos de Röhrl en el Carrera GT descapotable desde el Arco del Triunfo hasta el Louvre, escoltado por motoristas de la policía francesa, causaron sensación entre los aficionados de todo el mundo.

Redefiniendo los límites de lo que es posible

Esta repercusión se debió a que, con este modelo, Porsche había definido un nuevo *statu quo* para los coches deportivos, alcanzando los límites de lo que era posible en ese momento. Desde entonces, los niños colgaron pósteres del coche en sus habitaciones, mientras que sus mayores soñaban con él y algunos simplemente querían encargarlo. El único inconveniente es que el coche todavía no existía. Porsche primero tenía que terminar de desarrollar el Carrera GT y, después, construirlo. En el año 2000, este deportivo no era más que una visión audaz, desarrollada a partir de los elementos de un nuevo coche de competición destinado a competir en las 24 Horas de Le Mans.

Dos décadas después de que el *concept car* debutara en París, habíamos planeado volver al Sena con la versión de serie de 612 CV. Sin embargo, como tantos otros planes en 2020, este fue frustrado por el coronavirus. Considerada una región de alto riesgo, la población de París estaba bajo órdenes de quedarse en casa en el momento previsto para nuestra visita, así que decidimos llevar el Porsche Carrera GT a la plaza de París, en Berlín, como homenaje. Octubre de 2020: en la Puerta de Brandenburgo vuelve a lloviznar, como hace 20 años en París.

El Carrera GT sigue siendo único en su género

A pesar de la pandemia, la plaza de París está llena de gente. Las cámaras de los teléfonos móviles enfocan al Carrera GT. Este Porsche sigue siendo único en su género. Las personas allí reunidas pueden notarlo, aunque la mayoría ya no reconoce qué coche es.

La plaza de París en Berlín también tiene adoquines. Arrancamos el motor y nos esforzamos para que el coche inicie la marcha de la forma menos espectacular posible. Pero el embrague cerámico, el Porsche Ceramic Composite Clutch o PCCC para abreviar, y el V10 que está justo detrás del asiento no lo hacen precisamente fácil. Como Röhrl en París, demasiado acelerador sobre los adoquines mojados y las ruedas traseras de 20 pulgadas patinarían vertiginosamente. Y eso a pesar del control de tracción. Revoluciones demasiado bajas y se corre el riesgo de que el motor de diez cilindros se cale, lo que sería un poco embarazoso con todas las miradas puestas en el coche.

Una silueta impresionante del equipo de Harm Lagaay

Noche de Berlín, en dirección al circuito AVUS. Régimen entre 2.000 y 3.000 rpm. Pasamos por la plaza de Potsdam y el reconstruido Palacio de la Ciudad hasta la Isla de los Museos, en segunda y a veces tercera velocidad. Los turistas y los lugareños fotografían al coche y hacen el gesto de "pulgar hacia arriba". Los contornos del Carrera GT son obra del equipo de Harm Lagaay, entonces Director de Diseño de Porsche. Bajo su dirección, crearon una pieza de arte automovilístico que, incluso después de 20

años, no ha perdido nada de su atractivo.

Sin embargo, ese atractivo también se debe a la base técnica inigualable del Carrera GT. El proyecto comenzó como un coche de carreras puro: el Porsche LMP2000, un secreto durante mucho tiempo. Este prototipo de Le Mans, nunca usado en una carrera y llamado internamente 9R3, se terminó en 1998 y tenía un motor V10. Su chasis estaba hecho de fibra de carbono.

Una proeza técnica entre los deportivos

Se tomó la decisión de no volver a Le Mans, por el momento. En su lugar, surgió la idea de revolucionar el mundo de los deportivos utilizando los mejores aspectos técnicos del 9R3. Después se desarrolló el prototipo presentado en el Salón de París. Por varias razones, pasaron dos años y medio hasta el debut de la versión de producción, en el Salón de Ginebra de 2003. Una de ellas era la aerodinámica: en la versión de producción debía ser como en el prototipo. Para proporcionar un apoyo aerodinámico fiable en un coche que llegaría a 330 km/h, se tuvo que desarrollar un sofisticado concepto de aerodinámica. La única expresión visible de ello es el alerón trasero que se extiende eléctricamente. Además, toda la carrocería de carbono está carenada. Junto con el difusor trasero, la forma de la carrocería permite aprovechar el efecto suelo, como en competición.

Fabricación propia en la planta de Porsche en Leipzig

Los mayores desafíos, sin embargo, fueron el chasis monocasco y el soporte del motor. Por primera vez en un Porsche de producción, ambos estaban hechos de un material ligero pero altamente resistente: plástico reforzado con fibra de carbono. Con este fin, Porsche creó las instalaciones para fabricarlo dentro de la nueva planta de Leipzig, en 2003. Se añadieron otros ajustes finos como el Kevlar moldeado, estructuras muy ligeras de asiento, discos de freno cerámicos, paralelogramos deformables tipo *pushrod* (dirección y suspensión separados) y el primer embrague bidisco en seco cerámico del mundo.

Con un diámetro de 169 milímetros, este embrague es extremadamente resistente, compacto y permite lograr un centro de gravedad muy bajo, junto con el motor V10 y la caja de cambios manual de 6 velocidades. Con relación al prototipo, la cilindrada aumentó de 5.5 a 5.7 litros y la potencia llegó a 612 CV. Con un peso de solo 1.380 kg, la relación entre peso y potencia queda en 2,25 kg/CV. En números: en el circuito de AVUS, el V10 catapulta al coche hasta 100 km/h en sólo 3,9 segundos. El cambio de marchas es extremadamente preciso; el pomo de haya laminada encaja perfectamente en la mano, un magnífico detalle de los primeros días del automovilismo y un sutil guiño al hecho de que el Carrera GT sigue siendo básicamente un coche de carreras, a pesar de estar homologado para carretera. Eso es lo que lo hace fascinante.

Ficha técnica - Porsche Carrera GT

Motor	10 cilindros en V a 68°, atmosférico
Cilindrada / compresión	5.733 cc / 12,0:1

Potencia máxima	612 CV (450 kW) / 8.000 rpm
Par máximo	590 Nm / 5.750 rpm
Cambio	Manual de 6 velocidades con embrague cerámico
Aceleración	3,9 s de 0 a 100 km/h, 9,9 s de 0 a 200 km/h
Velocidad máxima	330 km/h
Peso en orden de marcha	1.380 kg
Largo / ancho /alto / batalla	4.613 / 1.921 / 1.166 / 2.730 mm
Producción / unidades	de 2003 a 2006 en Leipzig / 1.270
Precio en 2003	452.690 euros

Información

Artículo publicado en el número 18 de la revista Porsche Klassik, ya a la venta.

Copyright: Las imágenes aquí publicadas 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/2020/es-porsche-carrera-gt-20-aniversario-prototipo-22817.html