El mejor bóxer en el mundo de la competición

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

24/04/2020 Cuando un Porsche recibe la denominación RSR, no hay duda de que está hecho para competir y que ofrece las máximas prestaciones en circuito, así como la mejor combinación entre rendimiento, eficiencia y manejabilidad.

Durante los últimos 47 años, el *nueveonce* desarrollado específicamente para competición y con la insignia RSR en la parte trasera ha luchado por la victoria y los títulos en los campeonatos del mundo más importantes, y lo ha hecho con gran éxito. El primer modelo de la serie, el 911 Carrera RSR 2.8, tuvo un impecable debut en 1973. Los americanos Hurley Haywood y Peter Gregg lograron el triunfo absoluto en las 24 Horas de Daytona. Ese mismo año, la versión propulsada por un motor bóxer de tres litros ganó su categoría en las 24 Horas de Le Mans.

El precursor de todos los RSR de Porsche es el 911 Carrera RSR 2.8, creado de cara a la temporada 1973, sobre la base del Carrera RS 2.7, como prototipo para cumplir la normativa FIA para los Grupo 4. Comparado con el ya de por sí ligero modelo de producción, los cambios no fueron numerosos. Las llantas traseras crecieron 50 milímetros a lo ancho, la cilindrada del motor bóxer aumentó con un diámetro de cilindros mayor y la conocida como "cola de pato" sobre el alerón posterior se convirtió en un verdadero alerón. Durante su primera temporada de competición, Porsche lanzó una nueva versión con un motor bóxer de tres litros. Le siguió un 2.1 con turbo. En 1974, el RSR fue el primer vehículo con turbocompresor que entró en la historia de Le Mans. Sin embargo, el motor atmosférico de gran cilindrada sigue siendo el preferido en la actualidad para las carreras de GT. El nuevo Porsche 911 RSR (modelo 2019) está propulsado por un seis cilindros de 4.2 litros, el mayor motor bóxer que se ha instalado hasta ahora en un 911 oficial de competición. Además de sus prestaciones, siempre se ha puesto el foco en la eficiencia, la fiabilidad y la manejabilidad durante su desarrollo.

"Conduzco con frecuencia los 911 de competición históricos que tiene Porsche. Lo que me fascina una vez tras otra es que todos transmitan esa sensación típica del 911, independientemente de su época. Las características básicas se han conservado", explica el piloto oficial Patrick Long (EE. UU.). El estadounidense es un apasionado de la marca Porsche. En su casa de Los Ángeles, Long organiza regularmente reuniones con Porsche clásicos bajo el lema "Luftgekühlt" ("Refrigerado por aire"). "El primer RSR de 1973 es una maravilla", comenta el californiano. "El motor refrigerado por aire es increíblemente rápido de respuesta, del escape salen llamas a menudo, el comportamiento del chasis es preciso y la frenada simplemente asombrosa. Obviamente, todo es bastante mejor en la última versión del Porsche 911 RSR, pero queda claro para todos los conductores que se ponen al volante de un modelo clásico que cualquier RSR siempre ha sido un automóvil sobresaliente. El vehículo de 1973 fue

hecho para ser conducido rápido".

Desarrollo del motor: un bóxer de gran rendimiento

Los prototipos RSR con motores de 2.8 litros de 1973 tenían 290 caballos (213 kW), mientras que los tres litros del año siguiente ya alcanzaban los 330 CV (243 kW). El propulsor derivado del Carrera RS de producción en serie recibió solo pequeñas modificaciones. Su diámetro era de 92 milímetros, pero la carrera se mantuvo en 70,4 milímetros, igual que en el modelo de carretera. La compresión de 10,3:1, era bastante baja para los estándares de hoy. El motor de seis cilindros atmosférico situado en la parte trasera generaba 294 Nm de par. En la versión de carreras, el radiador de aceite se instaló en la parte delantera del vehículo.

En el nuevo Porsche 911 RSR, basado en el 911 GT3 RS* de altas prestaciones homologado para carretera, el motor se ha montado por delante del eje trasero para conseguir un reparto de pesos más equilibrado. En configuración de carrera, el último bóxer de 4.2 litros del RSR cuenta con unos de 515 caballos (378 kW), limitado por los requisitos reglamentarios (*Balance of Performance*) para competir en el WEC y en el campeonato IMSA norteamericano. El par se ha más que duplicado en comparación con el Porsche 911 Carrera RSR 2.8, lo que mejora significativamente la eficiencia. El "Ur-RSR" llevaba una caja de cambios manual de serie, tipo 915, de cinco velocidades.

Hoy, la potencia se transmite a los palieres a través de una caja de cambios secuencial de seis velocidades. Las marchas se cambian mediante unas levas y la interrupción de potencia es de solo unos milisegundos. "Creo que esa es precisamente la mayor diferencia entre entonces y ahora", explica el piloto oficial Romain Dumas (Francia). "En el pasado, cuando bajabas de marcha, tenías que poner tu pie izquierdo en el embrague y tu pie derecho en el freno y el acelerador al mismo tiempo. No funcionaba sin punta-tacón. Era como un baile. Además, la mano derecha tenía que estar en la palanca de cambios. Todo era un gran desafío. Ahora es más fácil para el piloto gracias a los desarrollos técnicos en casi todas las áreas. Con el nuevo Porsche 911 RSR se puede conducir al límite con mayor tranquilidad".

Desarrollo del chasis: todo para ser más ligero

Al desarrollar el 911 Carrera RSR 2.8 para la temporada 1973, los ingenieros de Porsche consiguieron un gran logro. A pesar de la integración de varios elementos de seguridad, incluida una jaula antivuelco de acero, y de la instalación de un depósito de carburante de 120 litros, el prototipo de competición seguía pesando solamente unos 900 kilogramos. Esto significa que la versión de circuito era tan ligera como el Carrera RS de producción. Los ingenieros lo hicieron posible porque utilizaron materiales vanguardistas en los años 70. Las puertas, el capó delantero y las ventanillas estaban hechas de plástico.

El primer RSR no solamente era ligero, también corto y esbelto. La última generación es unos 50 centímetros más ancha, 40 cm más larga y mide 30 cm más de batalla. Astérix se ha convertido en

Obélix, pero sin perder su agilidad y su fuerza.

Más bien al contrario: las numerosas opciones de ajuste para la cinemática del Porsche 911 RSR-19 aseguran la mejor puesta a punto posible para cada circuito y cada situación. Asimismo, la distribución optimizada de peso, con el motor situado por delante del eje trasero, consigue notables ventajas. “Siempre hay mucho movimiento en un Porsche 911 Carrera RSR 2.8 de 1973.

En los coches nuevos ya no tenemos ni ese enorme sobreviraje en tracción, ni el gran subviraje a la entrada de las curvas. Pero esas cosas son muy divertidas”, comenta Richard Lietz. El experimentado piloto oficial austriaco añade: “Al frenar y entrar en la curva, tienes que esperar el momento perfecto durante el cambio de carga para pisar a fondo otra vez. Si no lo haces bien, las cosas se ponen difíciles; es un gran desafío para los pilotos. El primer RSR es mi favorito de siempre. Ese coche es fantástico conducir al límite, te pide ir deprisa. Pasa con todos los modelos RSR, es una característica de la especie, por así decirlo”.

Tiempos en Le Mans: 30 segundos más rápido a pesar de las rectas acortadas

Los avances técnicos de los modelos Porsche RSR son evidentes con el cronómetro en la mano. En 1973, Gijs van Lennep (Países Bajos) y Herbert Müller (Suiza) conquistaron la victoria en su categoría y un cuarto puesto absoluto en las 24 Horas de Le Mans, registrando un tiempo medio por vuelta de 4:20 minutos. Los tiempos en los entrenamientos de calificación fueron unos cinco segundos más rápidos. El entonces Circuito de las 24 Horas, con sus 13,640 kilómetros, aún no tenía *chicanes* en la legendaria recta de Mulsanne. Actualmente, en el largo tramo desde la curva Tertre-Rouge hasta la curva a derechas a final de Mulsanne, los vehículos quedan retenidos por dos *chicanes* . Hoy, una vuelta en Le Mans es 14 metros más corta que en 1973, pero los tiempos son muy diferentes. En 2018, el piloto oficial Gianmaria Bruni (Italia) estableció un nuevo récord en la calificación para vehículos GTE, con un tiempo de 3:47.504 minutos. Con condiciones atmosféricas y de pista favorables, el Porsche 911 RSR del año modelo 2019 será, con seguridad, igual de rápido en su debut en Le Mans, previsto para septiembre de 2020.

Image Sublines

Path: El mejor bóxer en el mundo de la competición/fotos/img_1.jpg
Title: 911 RSR, 1973, Porsche AG
Subline: Daytona 1973: Porsche 911 Carrera RSR.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/competicion/2020/es-porsche-competicion-historia-modelos-rsr-20665.html

Media Package

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