

Los hitos y el desarrollo del Grupo C

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

23/10/2022 Aspectos más destacados del desarrollo del concepto inicial, incluido el cambio de doble embrague PDK.

El cambio de doble embrague Porsche PDK, empleado por primera vez en competición en 1984 en el 956 para la prueba en Imola, resultó ser un gran alivio para los pilotos. Stuck fue uno de los más entusiastas: "Fue una experiencia fantástica para mí conocer el PDK", dice hoy 'Striezel'. "Demostró ser una ventaja desde la primera vuelta en Weissach, aunque los tiempos fueron inicialmente un poco más lentos debido al peso extra. Ya no había que soltar el acelerador al subir de marcha, sino que simplemente se podía mantener a fondo. Y ya no se podía cometer un error al cambiar. Al principio tenía una palanca que se empujaba hacia delante o se tiraba hacia atrás. Pronto hubo dos botones en el volante: arriba para subir de marcha y abajo para bajar. Esto significaba que podías mantener las manos en el volante en las curvas. Pero la dirección sin asistencia seguía siendo agotadora. En algún momento surgió la idea de instalar una servodirección, pero Bott se limitó a decir que los chicos debíamos entrenar un poco más los brazos".

Derek Bell se mostraba inicialmente escéptico sobre la nueva tecnología PDK. Tenía dudas sobre su fiabilidad en las carreras de resistencia y el número de paradas para cambiar semiejes de transmisión que provocaría. "Pero Porsche me dio una lección: cada carrera es un paso en el desarrollo. Y funcionó, porque en última instancia los responsables tenían que responder de la tecnología ante sus propios jefes el lunes por la mañana. Cuanto más la usábamos, mejor era". Por su parte, Stuck no tenía ningún reparo, dado el tiempo que pasó probando este cambio. "Normalmente pilotaba tres o cuatro tandas con el PDK en Weissach, hasta vaciar el depósito. Después se llenaba y, aunque los de seguridad seguían allí, los mecánicos ya se habían ido. Volvía a vaciar el depósito, metía el coche en el garaje, cerraba la puerta y me iba a casa. Era fantástico".

Implementación del PDK

Jochen Mass tuvo que acostumbrarse a la nueva tecnología: "Después de todo, un PDK significaba 15 kilos de peso extra, que suponen una diferencia increíble en términos de estabilidad. Porque dondequiera que se instale, hace que el coche sea un poco más lento". Cuando el PDK estuvo perfeccionado, los tiempos por vuelta en las pruebas eran más rápidos que sin él y finalmente también demostró ser fiable. Se implementó en los Porsche de Grupo C en 1986 y 1987.

Un cambio en el reglamento del campeonato IMSA en 1984 convirtió el 956 en un 962. Mass explica: "El 962 tenía ahora simplemente más espacio para las piernas del conductor, lo que garantizaba que sus extremidades estuvieran algo mejor protegidas en caso de accidente". Norbert Singer continúa: "En el 962, desplazamos el eje delantero 12 centímetros hacia delante. La disposición era la misma, solo que el voladizo delantero era más corto. No obstante, no fue fácil conseguir la misma carga aerodinámica en la parte delantera".

La vida útil del 956/962 fue tan larga que la posterior estrella del DTM, Bernd Schneider, condujo un 962 a principios de los años 90. "El coche se adaptaba inmediatamente a mi estilo de conducción", dice hoy Schneider. "Pero, afortunadamente, en aquella época ya teníamos sistemas electrónicos para ahorrar combustible. No tenía que pegar una nota en el volante. A veces teníamos hasta 900 CV a nuestra disposición. Para mí, el efecto suelo en particular era genial. Yo venía de la Fórmula 1, pero en aquella época los motores no eran especialmente potentes, así que no había mucha carga aerodinámica. Cuando me subí al Porsche, fue increíble. En 1990, por las curvas rápidas de Spa, como la de Eau Rouge, iba a fondo con la configuración y los neumáticos de clasificación".

Al final de su triunfal carrera, el 962 acabó convirtiéndose en una curiosidad, ya que el prototipo mutó en un coche de GT. A partir de 1993, los GT desplazaron a los deportivos del Grupo C, incluso en Le Mans. Singer: "Por aquel entonces, Jochen Dauer hizo una visita a Porsche. Tenía varios 962 de competición, pero ya no podía utilizarlos. Pidió ayuda para conseguir un permiso de circulación para el 962. Al principio, Porsche se negó, pero cuando McLaren le ofreció el F1 con tecnología de Fórmula 1, tres asientos, maletero y homologación de carretera, cogió un 962 y lo convirtió en un coche de carretera con una carrocería Dauer. Pudo competir en Le Mans solo un año, en 1994, y ganamos la carrera".

Antes de que los pilotos volvieran a entrar a pista por última vez, Timo Bernhard resumió el encuentro: "No he visto más que caras sonrientes. Y el hecho de que Porsche pueda seguir presentando estos coches en tan buena forma es gracias a la experiencia y la pasión del equipo por la historia del automovilismo". Y con eso, el campeón del WEC dio sus últimas vueltas en el 956/962 junto con los antiguos pilotos de carreras en el propio circuito de la compañía en Leipzig. Cuando salieron por última vez, Bernhard, que siguió en el 962 IMSA de 1984 a Schneider en el 962-006 de 1987, apenas pudo contener su alegría: "Bernd, había llamas reales saliendo del tubo de escape". Tanto los Grupo C como los pilotos de antaño siguen echando fuego.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/227298_en_3000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2022/es-porsche-956-962-competicion-resistencia-le-mans-40-aniversario-grupo-c-hitos-desarrollo-30126.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/de256f3f-1d4d-4f97-b81b-a922a898e171.zip

External Links
https://media.porsche.com/mediakit/40-years-group-c

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