

La competición como laboratorio de innovaciones y transferencia continua de tecnología

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

08/09/2021 El Mission R es un anticipo del futuro coche eléctrico de carreras para clientes de Porsche. El desarrollo de una plataforma de competición para vehículos de este tipo es un paso lógico que la compañía ha dado en busca de un futuro más sostenible.

Porsche es la marca de mayor éxito en el mundo de la competición para clientes. Las cifras actuales hablan por sí solas: 30 copas monomarca, 500 participantes y más de 4.400 coches basados en el *nueveonce* de producción. Esto sitúa al 911 Cup como el coche de carreras más vendido del mundo en este momento. La Porsche Carrera Cup Alemana tiene ya 31 años de historia y actualmente existen 13 programas de apoyo local para jóvenes pilotos con talento.

En Porsche, sin embargo, los deportes de motor son algo más que la emoción de competir. También representan la fuerza innovadora y el coraje de seguir avanzando por nuevos caminos. Ejemplo de ello es la Porsche Mobil 1 Supercup, en la que el fabricante de deportivos está probando combustibles sintéticos que, más adelante, llegarán a los coches de serie. A partir de 2023, Porsche competirá en la nueva categoría LMDh de vehículos híbridos en pruebas clásicas de resistencia como Le Mans y Daytona, utilizando también combustibles de origen sintético. Por otra parte, desde 2019, la compañía está presente en el Campeonato del Mundo de Fórmula E ABB FIA con monoplazas 100% eléctricos.

Transferencia de tecnología de las carreras a la producción en serie

Que la marca esté presente en el mundo de la competición beneficia a todos los conductores de Porsche. Esto se debe a que los circuitos son grandes laboratorios de desarrollo. Ningún otro fabricante de automóviles participa activamente en un intercambio de tecnología entre los deportes de motor y los vehículos de producción en serie con tanta intensidad como Porsche. La marca ha utilizado tradicionalmente la competición como campo de pruebas, donde las soluciones innovadoras deben demostrar su valía en las condiciones más duras. Muchos elementos presentes en los modelos actuales, desde la carrocería hasta el chasis, pasando por los sistemas de propulsión, son el resultado directo de este principio rector en Porsche.

El enfoque a largo plazo de esta estrategia se demuestra claramente en el desarrollo de la movilidad eléctrica. Los componentes más relevantes y los algoritmos de control de los sistemas de propulsión electrificados de Porsche llevan tiempo sometiéndose a prueba en la pista. En 2010, por ejemplo, Porsche compitió en las 24 Horas de Nürburgring con su prometedor 911 GT3 R Hybrid, dotado de un motor bóxer de seis cilindros en la parte trasera y dos motores eléctricos en la parte frontal, que estuvo liderando la carrera hasta dos horas antes del final. En este coche, en lugar de la batería que suele haber en los híbridos, había un generador encargado de suministrar la energía a los motores eléctricos. Dependiendo de las necesidades de cada momento durante la carrera, la hibridación podía dar prevalencia a las prestaciones o a la eficiencia.

Los avances del 911 GT3 R Hybrid se incorporaron directamente al desarrollo del 918 Spyder, que deslumbró en su lanzamiento en 2013. La clave tecnológica de este superdeportivo es el concepto de propulsión mediante un motor de combustión de alto rendimiento combinado con dos motores eléctricos. La estrategia operativa tiene en cuenta la eficiencia y, a la vez, permite sacarle el máximo partido a las prestaciones.

El 919 Hybrid se desarrolló a partir de lo aprendido del 918 Spyder. El coche de carreras de la categoría LMP1, que ganó las 24 Horas de Le Mans tres veces consecutivas a partir de 2015, demostró la robustez de los componentes y la inteligencia de la estrategia de control. También cabe citar que el sistema de propulsión híbrido enchufable de los modelos de producción actuales se ha beneficiado de todo esto. Los ingenieros de carreras están ahora involucrados en un trabajo pionero para mejorar las baterías y la red de 800 voltios del Taycan: lo que funciona en las carreras también puede hacerlo en la vida cotidiana.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/189847_en_3000000.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/123456_en_3000000.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/189902_en_3000000.mp4

Image Sublines

Path: La competición como laboratorio de innovaciones/fotos/img_1.jpg
Title: 911 GT3 R Hybrid, 2011, Porsche AG
Subline: Porsche 911 GT3 R Hybrid.

Path: La competición como laboratorio de innovaciones/fotos/img_2.jpg
Title: 918 Spyder, Portugal, 2018, Porsche AG
Subline: Porsche 918 Spyder.

Path: La competición como laboratorio de innovaciones/fotos/img_3.jpg
Title: 919 Hybrid, 2021, Porsche AG
Subline: Porsche 919 Hybrid.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/competicion/2021/es-porsche-mission-r-prototipo-competicion-clientes-gt-electrico-presentacion-iaa-mobility--25613.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/df222dde-dd8a-4390-b821-9ca9b540f52a.zip

External Links
https://newstv.porsche.de/en/

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