El Porsche 919 Evo se reúne con su legendario predecesor, el 917/30

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

29/09/2018 En la última gran aparición del 'Tour Homenaje al 919', el Porsche 919 Hybrid Evo que tantos récords batió se encontró con un homólogo histórico, el Porsche 917/30 de 1973.

Los dos prototipos pertenecen al círculo de estrellas de la VI Porsche Rennsport Reunion, la mayor reunión de vehículos Porsche de competición y de carretera, tanto clásicos como contemporáneos. La sexta edición de este extraordinario evento tuvo lugar en el circuito californiano Laguna Seca Raceway, al sur de San Francisco (Estados Unidos).

Atletas extremos de dos eras: 919 y 917

El 919 Hybrid y el 917 dominaron las competiciones en sus respectivos años. De 2015 a 2017, el prototipo híbrido de competición ganó las 24 Horas de Le Mans en tres ocasiones consecutivas, lo mismo que el Campeonato del Mundo de Resistencia (WEC) de la FIA en los apartados de Constructores y de Pilotos. Por su parte, el 917 fue el que consiguió las dos primeras victorias absolutas de Porsche en Le Mans, en 1970 y 1971, de las 19 totales que ha logrado la marca, y ayudó a obtener el título de Constructores en el Mundial de aquellos años. En ambos casos, para el 919 y para el 917 la reglamentación técnica influyó en la decisión de retirarse de los respectivos campeonatos del mundo. De todas formas, las situaciones fueron diferentes. En el caso del 919, fue por la eliminación en el reglamento del aumento de innovaciones híbridas que hubieran sido relevantes para los deportivos de carretera. Por su parte, si echamos la vista atrás, hasta 1972, el dominio del 917 fue tan abrumador que las autoridades automovilísticas prohibieron su motor de doce cilindros y cinco litros.

Sin embargo, en lugar de marcharse directamente al museo, los dos coches experimentaron importantes desarrollos para una segunda vida.

A la caza del récord en Nürburgring's Nordschleife y en Talladega

Los vídeos de YouTube con los récords de Nürburgring Nordschleife y de Talladega han tenido hasta el momento más de 2,8 millones de visualizaciones. La grabación con la cámara a bordo de la vuelta récord de Timo Bernhard en el anillo norte de Nürburgring no es apta para cardíacos. El 29 de junio de 2018, el alemán, doble ganador de Le Mans y del Campeonato del Mundo de Resistencia, hizo la vuelta al legendario circuito de 20,8 kilómetros con la versión Evo del Porsche 919 Hybrid en 5:19.55

minutos. A sus 37 años, rodó en el 'Infierno Verde' a una velocidad promedio de 233,8 km/h y alcanzó una punta de 369,4 km/h. El mundo de la Fórmula 1, que estaba familiarizado con el Evo, le dio la más sincera enhorabuena. Ya en abril, el piloto suizo Neel Jani había batido el récord de la pista que tenía un F-1 en Spa-Francorchamps (Bélgica). Después, en agosto, de nuevo un Fórmula 1 recuperó el récord del circuito conocido como 'La Montaña Rusa de Las Ardenas'. El Evo supone un paso adelante sobre el vehículo que ganó Le Mans en 2017. Al final de su extraordinaria carrera, los ingenieros liberaron al prototipo de las restricciones que le imponía el reglamento para demostrar lo que realmente podía hacer.

La predisposición genética también jugó su papel en el origen del Evo. Anteriormente, en 1973, Porsche transformó el victorioso 917 para convertirlo en el 917/30. Al 917, que obtuvo 15 triunfos en carreras de resistencia de su época, no se le permitió participar más en el Campeonato Mundial, lo que llevó a su primera evolución para continuar compitiendo al otro lado del océano. Norteamérica, que se había convertido en el mayor mercado para la marca, y la Canadian-American Challenge Cup, más conocida como CanAm, estaba siendo un certamen muy atractivo. Para poder competir contra los McLaren que dominaban con sus motores Chevrolet de 800 caballos de potencia, el V12 atmosférico del 917 no era suficiente. La mejora de las prestaciones por medio del turbocompresor era todavía un territorio poco explorado, pero Porsche ya había entrado en él. Entre los pioneros estaba el americano Mark Donohue, un exitoso piloto e ingeniero que tenía entonces 34 años.

En 1972, el 917/10 TC Spyder de aproximadamente 1.000 caballos (TC hacía referencia a turbocompresor y Spyder al habitáculo abierto) ganó seis carreras de la CanAm y el título. Como avance para la temporada 1973, Porsche presentó su propuesta, el 917/30. Las ideas de Donohue para mejorar suponían agradar la distancia entre ejes desde los 2.310 a los 2.500 milímetros. También fueron añadidos un frontal alargado y un alerón trasero bastante más grande, unas medidas aerodinámicas con las que Porsche no tenía todavía mucha experiencia. En Le Mans, el coeficiente de resistencia al aire debía ser reducido todo lo posible para incrementar la velocidad máxima en las largas rectas. Ahora, al contrario, la carga aerodinámica era prioritaria para poder transferir la monumental potencia del motor al asfalto. El V12 proporcionaba 1.100 caballos a este Spyder de sólo 800 kilos de peso y la respuesta del turbo era complicada de gestionar. Al mismo tiempo, la cilindrada fue ampliada hasta 5.400 centímetros cúbicos. El motor entregaba tarde la potencia y lo hacía con una fuerza tremenda. Porsche aplicó varias pequeñas soluciones para controlar el retardo del turbo. Sentado en un habitáculo espartano, Donohue podía regular el impulso del turbo para domesticar la presión en el colector del V12. Para el comienzo de la carrera subía la presión y, luego, la reducía para ahorrar combustible y preservar el motor. El V12 consumía mucho, por lo que el depósito de gasolina del 917/30 era de 440 litros.

En 1973, Mark Donohue ganó seis de las ocho carreras en la CanAm y se llevó el título. Pero el reglamento cambió de nuevo, lo que supuso penalizar al coche superior. Aun así, el 9 de agosto de 1975 el 917/30 demostró sus brillantes prestaciones: en la pista de 4,27 kilómetros del Talladega Superspeedway, en Alabama (EE.UU), la velocidad media de Donohue se situó en 355,78 km/h (382 km/h de velocidad máxima), lo que supuso un récord mundial que permaneció once años imbatido. Gracias a los intercoolers, que fueron usados por primera vez, el V12 alcanzó los 1.230 caballos.

El 917 no fue diseñado para los óvalos peraltados ni el 919 Hybrid para el circuito de Nürburgring Nordschleife. Los paralelismos entre ambos son claros desde el estreno hasta el récord mundial: los dos vehículos fueron presentados en el Salón del Automóvil de Ginebra, en las únicas dos ocasiones en que Porsche ha puesto un vehículo de competición en el centro del stand de la marca. También ambos fueron reconocidos como los coches de carreras más innovadores de sus respectivas épocas y en su creación hubo dosis considerables de coraje. Por un lado, la determinación de Ferdinand Piëch para construir las 25 unidades necesarias para la homologación del 917, en 1969, a pesar de los riesgos financieros; por otro, la decisión, en 2014, del Consejo de Dirección de Porsche de regresar a la máxima categoría de las 24 Horas de Le Mans y al Campeonato del Mundo de Resistencia con un vehículo híbrido con una tecnología muy avanzada.

A diferencia del desarrollo del 917/30, para la versión Evo del 919 el hardware en el grupo propulsor permaneció intacto. El motor V4 turbo, con sólo 2.000 centímetros cúbicos, continúa impulsando el eje trasero, aunque sin las restricciones de consumo de combustible a las que estaba sujeto mientras competía en el WEC. Gracias a esa libertad y a la ayuda del software, el motor de combustión del Evo llega a los 720 caballos, frente a los 500 de antes. Los dos sistemas de recuperación de energía proporcionan un apoyo importante al extraer dicha energía tanto de la frenada del eje delantero (por medio de una turbina adicional) como del tubo de escape, y la almacenan temporalmente en una batería de iones de litio. El reglamento del WEC limitaba la cantidad de energía que podían entregar estos sistemas, pero la tecnología del Evo permite utilizar todo su potencial para los intentos de récord. El motor eléctrico que mueve el eje delantero, y que hace que el 919 se convierta temporalmente en un coche de tracción total, contribuye ahora con 440 caballos, es decir, un 10 por ciento más que en el vehículo del WEC. El resultado es un sistema de propulsión con una potencia total de 1.160 caballos, en un vehículo en el que el peso fue reducido de los 888 kilos (incluido el conductor) a los 849.

La evolución para la búsqueda de récords también incluyó un sistema de frenos por cable para todas las ruedas, suspensiones más rígidas y unos neumáticos Michelin desarrollados específicamente para soportar cargas aerodinámicas más elevadas. El difusor delantero y el alerón trasero, ambos más grandes, también fueron equipados con aerodinámica activa. De forma similar a como funcionan en la Fórmula 1, los sistemas activos reducen la resistencia al aire en las rectas. Junto con un suelo y unos faldones laterales optimizados aerodinámicamente, el Evo genera un 53 por ciento más de carga aerodinámica que el 919 que competía en el WEC. “Como ir sobre raíles”, fue la forma en que describió Timo Bernhard la sensación de conducción en las curvas rápidas del Nürburgring Nordschleife. Donohue sólo pudo soñar con un comportamiento dinámico como ese durante su atrevida vuelta a la pista de Talladega.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2019/es-porsche-919-hybrid-evo-917-30-canam-mark-donohue-rennsport-reunion-tribute-tour-racecar-16820.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/e04fd2c1-ae34-4963-aa26-703b56285baf.zip

External Links
http://porscherennsportreunion.com/
http://www.porsche.com/germany/sportandevents/motorsport/

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