Eau Rouge: los secretos de la curva más peligrosa del mundo

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

22/10/2020 Con las 24 Horas de Spa-Francorchamps a la vista, Laurens Vanthoor, piloto oficial de Porsche, y Sebastian Golz, Director de Proyecto del Porsche 911 GT3 R, describen lo que es trazar a fondo la famosa curva Eau Rouge, un tramo que exige el máximo de pilotos y vehículos.

Al salir de la horquilla de La Source, el piloto oficial de Porsche Laurens Vanthoor pisa el acelerador. El 911 GT3 R de más de 500 caballos se catapulta desde la primera curva del circuito de Spa-Francorchamps, acelerando rápidamente en un descenso del 15 por ciento. Después de un viraje rápido a la derecha, el belga llega a la altura del *pit lane* del antiguo circuito, separado por una pared blanca que refleja el sonido del bóxer de seis cilindros a tope de revoluciones. Allí se perfila en la distancia la famosa curva Eau Rouge de Spa-Francorchamps. ¿A fondo o no? "Esa es siempre una pregunta difícil hasta que te atreves a hacerla por primera vez", dice Vanthoor sonriendo. El belga ha logrado un buen número de éxitos aquí, en el circuito de casa, conocido como la "montaña rusa de las Ardenas".

Durante las 24 Horas de Spa-Francorchamps, los días 24 y 25 de octubre, los pilotos se enfrentarán al desafío de Eau Rouge en cada vuelta. Esta combinación de curvas, que se conoce oficialmente como "Raidillon", debe su ahora famoso nombre a un pequeño arroyo cercano. El agua, con un contenido alto de hierro, está teñida de rojo, de ahí su nombre: "Eau Rouge".

Para conseguir el mejor tiempo en calificación, con neumáticos nuevos, una pista seca y solo los litros de combustible necesarios en el depósito, muchos pilotos toman a fondo este legendario sector. Sin embargo, en la carrera la situación es diferente. Es preciso cuidar las gomas para que aguanten muchas vueltas. Durante 24 horas, el coche cubrirá una distancia de más de 2.500 kilómetros. Con el piloto y el combustible, el peso total supera 1.200 kg, significativamente mayor que en la calificación. Por lo tanto, las fuerzas son mayores.

"No conozco un sector comparable en ninguna parte. Eau Rouge es único en el mundo", explica Sebastian Golz, Director de Proyecto del Porsche 911 GT3 R. En el legendario circuito, situado en el bosque de la región belga de las Ardenas, se da una combinación de fuerte compresión con curvas de gran velocidad. "En el Nürburgring Nordschleife los coches también tocan el suelo en el punto más bajo de Fuchsröhre. Pero allí no tenemos estas fuerzas laterales", señala Golz. Después de la sección en descenso, con su 15% de desnivel, viene una curva a izquierda en el punto más bajo, seguida de una curva a la derecha, rápida y radical, que conduce a una subida empinada y a la curva final a la izquierda con un gradiente del 18%. La visibilidad es muy limitada. Durante un corto período de tiempo, los pilotos solo ven el cielo y algunas copas de los árboles. "Es una experiencia realmente dura trazar ese

sector por primera vez, pero uno se acostumbra", dice Vanthoor.

"A unos 240 km/h, no solo los pilotos sino muchos componentes están sometidos a tensiones extremas", explica Golz. "En la zona más baja de Eau Rouge, los neumáticos se comprimen extremadamente y, al mismo tiempo, fuerzas laterales de hasta 3,0 g deforman sus flancos. Con el GT3 R, esto equivale a un empuje hacia fuera de la curva de unas cinco toneladas. En la compresión, la presión sobre el coche llega brevemente a 2,5 g. Los neumáticos por sí solos no pueden absorber estas fuerzas. Las llantas se deforman e incluso el chasis parece gemir bajo tales cargas. Afortunadamente, nuestro Porsche 911 GT3 R tiene un diseño más rígido comparado con otros vehículos GT3. Hemos visto romperse el chasis de algunos coches cuando bajan a toda velocidad por Eau Rouge". Como parte del exitoso concepto global del Porsche 911 GT3 R, las fuerzas se distribuyen uniformemente sobre el chasis sin sobrecargar ciertas áreas. Todos los componentes juegan un papel importante en la reducción de la cantidad de energía que afecta al vehículo. Al pasar por Eau Rouge, la configuración de la cinemática es clave.

"Para cambios rápidos de dirección, el coche debería tener unos ajustes muy duros, pero eso nunca funcionaría en Eau Rouge", explica el Director de Proyecto de Porsche. "Debido a la extrema compresión, las fuerzas tan altas provocan cambios de carga también extremos. Un ajuste duro podría causar que una rueda quede en el aire, sin contacto con la superficie. Esto nunca debería ocurrir allí. Necesitas todas las ruedas en el suelo para un máximo agarre". Por lo tanto, hace falta un compromiso. Si la suspensión es demasiado blanda, el coche tocará fondo en Eau Rouge. “No es que los amortiguadores lleguen a su límite, eso lo podríamos solucionar. Sería mucho más grave si todo el chasis tocara fondo. Esto minimizaría la carga de las ruedas y reduciría el agarre significativamente. Tenemos que encontrar un buen compromiso para asegurar el máximo contacto de todas las ruedas con el suelo en todo momento", afirma Golz. Cuando se trabaja en la búsqueda de la mejor configuración, las características únicas de Eau Rouge juegan un papel importante. Sin embargo, también es esencial tener en cuenta el resto del circuito de 7,004 kilómetros.

En curvas rápidas como Pouhon o Blanchimont, es esencial una carrocería baja para un apoyo aerodinámico intenso y constante. Los sectores con cambios rápidos de dirección como Les Combes o la *chicane* de la Parada del Autobús, requieren una suspensión dura para lograr buenos tiempos de vuelta. Todo esto contradice los requisitos del ajuste para un paso perfecto por Eau Rouge. "Siempre se busca el mejor compromiso posible", comenta el experimentado ingeniero de Porsche. "Puedo aceptar que el coche toque ligeramente con los bajos en Eau Rouge porque quiero que tenga una altura reducida en otros sectores. No hay que olvidar que el tiempo de vuelta no depende solo de Eau Rouge, sino que se consigue en los siete kilómetros completos. Si lo ajusto bien para la bajada de Eau Rouge, perderé demasiado tiempo en otros lugares como Blanchimont", señala Golz. Con una risa, añade: "Siempre es un gran desafío. Quien mantiene el acelerador a fondo aquí es un piloto valiente. A diferencia de las carreras de monoplazas, en las de GT3 eso no ha cambiado en absoluto a lo largo de los años“.

Para dominar este sector clave se requiere habilidad, una enorme confianza en sí mismo, una gran experiencia y una enorme cantidad de coraje. "Puede sonar extraño, pero Eau Rouge es más fácil si se toma a fondo que si se levanta el pie del acelerador durante medio segundo", dice Vanthoor. "En ese

punto, el piloto tiene que estar absolutamente seguro de lo que hace su coche. Si levanto el acelerador acercándome al punto más bajo, la carga se desplaza hacia delante y el coche cabecea. Esto afecta al comportamiento de la dirección y podría golpear el piano con demasiada fuerza. Si eso ocurriera, las cosas se ponen muy difíciles. Como piloto, tienes que aprender Eau Rouge conduciendo. Todo el mundo sabe que la aerodinámica genera más apoyo cuanto más alta sea la velocidad. Obviamente, no deberías intentar exagerar, pero con el Porsche 911 GT3 R puedes mantener el pedal a fondo la mayoría de las veces. No siempre funciona, a veces tu instinto te dice que sería una buena idea levantarlo una fracción de segundo".

"Por un lado, a los técnicos nos gusta ver a los pilotos ir a toda velocidad por Eau Rouge. Después de todo, nos apasiona el automovilismo", dice Golz, desde su perspectiva. "Pero, por otro lado, es obvio que ni los neumáticos ni el vehículo soportarían estas tensiones durante largos períodos de tiempo. Así que nos alegra que las enormes tensiones físicas y mentales a través de este sector impidan a los pilotos hacerlo a toda velocidad la mayor parte de las veces. Esto ahorra un poco de material", concluye el Director del Proyecto 911 GT3 R, quitando así un peso de encima a sus muy ambiciosos pilotos. Han ocurrido muchos accidentes en esta zona. Eau Rouge solo se puede hacer bien si se unen todos los factores. La presión y la temperatura de los neumáticos deben ser perfectas, la superficie de la pista, seca y limpia, y la aproximación a la bajada, impecable.

"Realmente, el momento decisivo es el primer movimiento de volante cuando te diriges hacia el fondo", dice Vanthoor. "Si eso no es perfecto tienes que corregirlo. Eso es cualquier cosa menos fácil a 240 km/h, con esas poderosas fuerzas sobre el coche. Eau Rouge es despiadadamente implacable. Las zonas de escapatoria son pequeñas; muchos pilotos chocan contra las barreras de seguridad. Aún así, no hay mejor sensación para un piloto que pasar a fondo esa zona. Lo esperas en cada vuelta. Al menos, mientras todo va bien", sonríe el belga. La famosa combinación de curvas de Spa-Francorchamps es como un trofeo que se gana a la mayor velocidad posible. Tras dos intentos de trazar a fondo el famoso sector que terminaron contra las barreras, un ex campeón del mundo de Fórmula 1 tenía impresas en las tarjetas que autografiaba las palabras "He sobrevivido a Eau Rouge".

Image Sublines

Path: Eau Rouge - Los secretos de la curva más peligrosa del mundo/fotos/img_1.jpg
Title: 911 GT3 R, Eau Rouge, 24 Horas de Spa-Francorchamps, Bélgica, 2020, Porsche AG
Subline: El 911 GT3 R antes de afrontar Eau Rouge.

Path: Eau Rouge - Los secretos de la curva más peligrosa del mundo/fotos/img_2.jpg
Title: 911 GT3 R, Eau Rouge, 24 Horas de Spa-Francorchamps, Bélgica, 2020, Porsche AG
Subline: El 911 GT3 R a la salida de Eau Rouge.

Path: Eau Rouge - Los secretos de la curva más peligrosa del mundo/fotos/img_3.jpg
Title: Eau Rouge, 24 Horas de Spa-Francorchamps, Bélgica, 2020, Porsche AG
Subline: Eau Rouge por la noche.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/competicion/2020/es-porsche-24-horas-spa-francorchamps-belgica-eau-rouge-curva-mas-peligrosa-mundo-22655.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/e235b59e-16cf-43d9-a6f8-baaba3c31072.zip

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