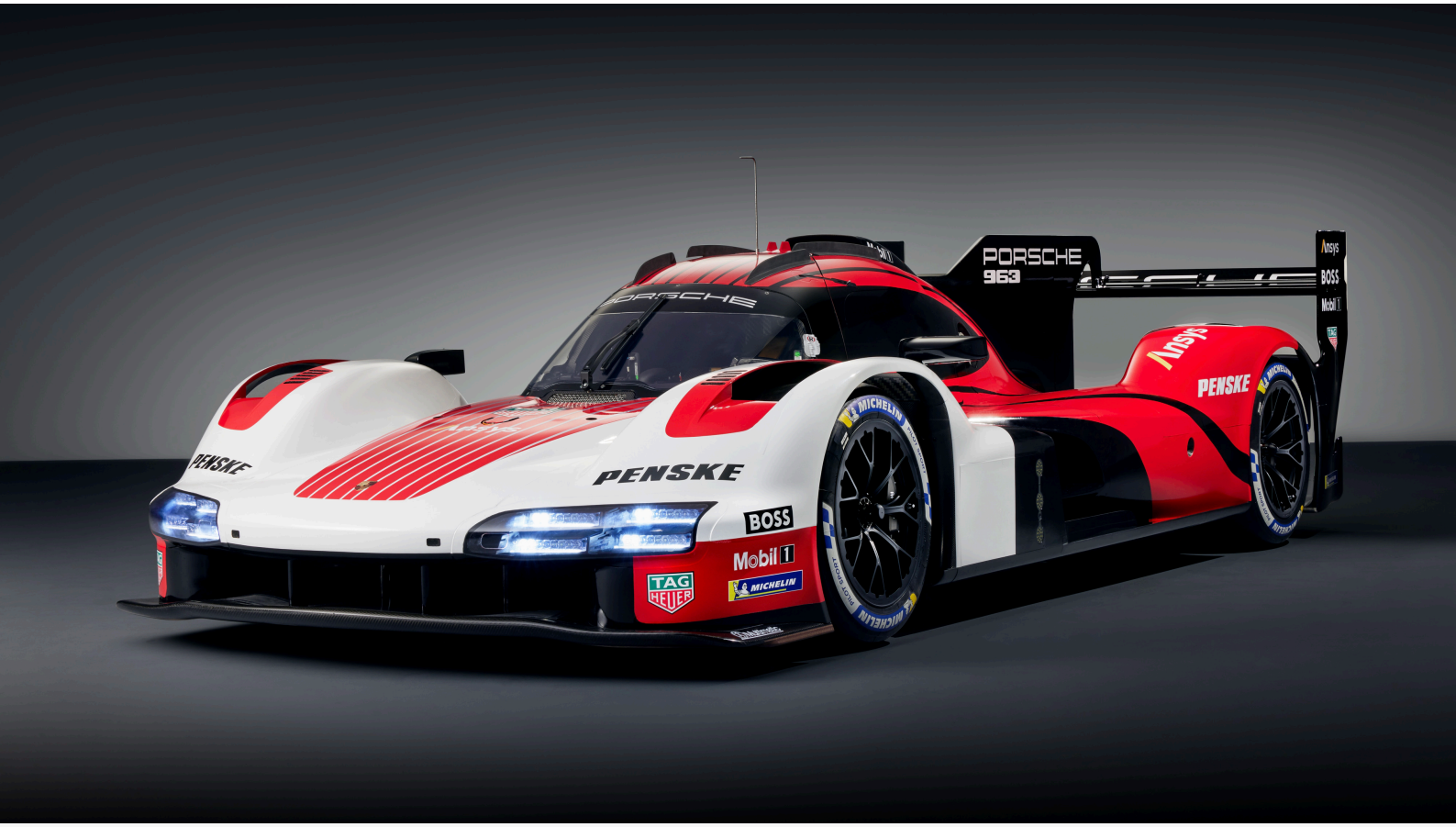


El Porsche 963 prepara su debut en carrera

16/11/2022 Su misión es continuar el legado de modelos tan míticos como los 917, 935, 956, 962 y 919 Hybrid, en una nueva era marcada por la electrificación. El Porsche 963 se abrirá camino en los campeonatos WEC e IMSA a partir de 2023, dentro de la categoría superior LMDh, que debutará la próxima temporada.

Diciembre de 2020. El Consejo de Administración dio Porsche AG da luz verde al desarrollo de un prototipo LMDh. Tras una larga fase de evaluación, Porsche Motorsport comenzó a definir un vehículo basado en el futuro reglamento. A partir de 2023, esta será la nueva categoría superior del Cameponato Mundial de Resistencia (WEC) de la FIA y del campeonato norteamericano IMSA Weathertech SportsCar.

El acrónimo LMDh (Le Mans Daytona hybrid), hace referencia a las dos míticas pruebas de resistencia de ambos campeonatos y da cabida a prototipos híbridos basados en chasises de LMP2, con control electrónico y especificaciones relativas a la parte eléctrica comunes a todos. Cada fabricante, eso sí, puede escoger el concepto de motor de combustión y el diseño de carrocería que más se adecúe a sus

preferencias, dentro del marco reglamentario. La nueva categoría pretende lograr una elevada eficiencia y mantener los costos lo más bajos posibles.

Ya en este primer momento, Oliver Blume, Presidente del Consejo Directivo de Porsche AG, anunció con entusiasmo la noticia: “La nueva categoría LMDh nos permitirá luchar por victorias absolutas con un sistema híbrido en las clásicas pruebas de Le Mans, Daytona y Sebring, sin un desembolso excesivo. El proyecto es extremadamente atractivo para Porsche. Las carreras de resistencia son parte del ADN de nuestra marca”.

El reglamento

El reglamento de la categoría LMDh estipula que todos los prototipos de la nueva categoría deben basarse en el chasís de uno de los cuatro fabricantes homologados (Multimatic, Oreca, Dallara y Ligier).

La normativa de motores para la categoría LMDh es poco restrictiva en términos de cubicaje, diseño y número de cilindros. El régimen máximo de giro está fijado en 10 000 revoluciones por minuto y el ruido que emita no puede sobrepasar los 110 decibelios. El motor debe pesar un mínimo de 180 kilogramos, incluidos los sistemas de admisión y escape, los componentes periféricos de la refrigeración y, si los tuviera, los turbocompresores e *intercoolers* . De acuerdo con la normativa, la potencia máxima debe situarse entre 653 y 707 CV (480 y 520 kW). Este rango permite realizar ajustes dentro de los parámetros del 'Balance of Performance' (BoP), que están destinados a compensar las diferencias entre autos de la categoría LMDh para garantizar así una mayor igualdad.

La elección de Porsche

En 2021, Porsche Motorsport reveló que contará con Multimatic para el desarrollo de su nuevo auto de carreras. Anunció, igualmente, que los vehículos oficiales estarán a cargo del recién creado equipo Porsche Penske Motorsport.

La asociación con Multimatic era casi evidente. Según comentó en aquel momento Fritz Enzinger, anterior vicepresidente de Porsche motorsport, “Multimatic es la solución más obvia y lógica para nosotros. Conocemos a esta prestigiosa empresa desde hace muchos años y estamos absolutamente convencidos de la calidad de su trabajo. Con ellos no tenemos que establecer una relación comercial completamente nueva, podemos empezar a trabajar de inmediato. Esto, unido a su ubicación estratégica en Mooresville (Carolina del Norte, Estados Unidos), facilitará nuestras relaciones durante el desarrollo del prototipo y en las propias carreras”.

Cabe citar que es allí donde se ponen a punto los autos para el campeonato norteamericano; sin embargo, en la sede de Manheim (Alemania) es donde se preparan para el WEC.

En cuanto al motor de combustión, Porsche ha optado por un V8 biturbo de 4.6 litros perteneciente a su

gama, que puede funcionar con combustibles renovables, lo que se traduce en una reducción significativa de las emisiones de CO_2. En carrera, la potencia conjunta del sistema alcanza alrededor de 680 CV (500 kW).

El nuevo prototipo hereda el ADN del RS Spyder, con el que Porsche y Penske lograron numerosas victorias entre 2005 y 2008. El diseño del nuevo Porsche 963 proviene de los clásicos 956 y 962 de la década de 1980. Por otro lado, la franja continua de iluminación en la parte trasera es un guiño al 911 de la generación actual, mientras la decoración tricolor de la carrocería (blanco, rojo y negro) rinde homenaje a los éxitos de Porsche en competencia.

Intenso periodo de pruebas

Apenas dos años después de que fuera anunciado el proyecto, el coche entró en fase de pruebas. En enero de 2022 fueron dados a conocer nuevos detalles del sistema de propulsión, especialmente los relativos a la hibridación. Se supo en ese momento que los componentes para la recuperación, el almacenamiento y el suministro de energía eléctrica los proporcionan Williams Advanced Engineering (batería), Bosch (unidad motor-generador y electrónica de control) y Xtrac (transmisión).

Sobre el motor térmico, el nuevo vicepresidente de Porsche Motorsport, Thomas Laudenbach, dijo que había muchas opciones sobre la mesa, dado que existían diferentes propulsores que podían ser una buena base. “Nos decidimos por el V8 biturbo porque creemos que ofrece el mejor equilibrio entre prestaciones, peso y costo. El inicio del programa de pruebas activas supuso un paso importante en el proyecto”.

La primera salida a pista tuvo lugar en el circuito del Centro de Desarrollo de Weissach. Aquellas jornadas dejaron buenas sensaciones. El V8 biturbo impresionó en todos los aspectos. El equipo tuvo claro que la elección del motor fue la más adecuada.

Ficha técnica Porsche 963

- Motor de combustión: V8 biturbo, 4.6 litros
- Régimen máximo de giro: 10 000 rpm
- Peso máximo del motor de combustión: 180 kg
- Sistema híbrido: basado en el del 918 Sypder, con componentes de Williams Advanced Engineering, Bosch y Xtrac
- Potencia conjunta del sistema: 680 CV (500 kW) aprox.
- Chasís: Multimatic

En su segunda salida, el 963 tomó contacto por primera vez con un circuito internacional. El prototipo viajó hasta España en febrero de 2022 para rodar durante 2000 kilómetros en el trazado de Montmeló, en Barcelona. Las pruebas se centraron aquí en el desarrollo de los neumáticos y en optimizar la interacción entre el motor V8 y los elementos híbridos. Es en este escenario donde, por primera vez, el auto mostró su comportamiento en tandas largas. La información recabada fue valiosa y muy positiva y, más importante aún, quedó demostrado que los miembros de Porsche, Penske, Michelin y Multimatic estaban trabajando al unísono y entendiéndose a la perfección.

Avanzó el año y el nuevo Porsche de la categoría LMDh visitó los circuitos de MotorLand Aragón (España) y Spa-Francorchamps (Bélgica). A mitad del segundo trimestre de 2022, ya había rodado en todo tipo de condiciones durante más de 6000 kilómetros de pruebas. Esta distancia corresponde casi exactamente a la que recorren los prototipos más rápidos del campeonato norteamericano IMSA WeatherTech SportsCar (categoría DPi) durante el evento completo de las 24 Horas de Daytona, incluidas las jornadas de entrenamientos, así como la sesión de clasificación de 100 minutos y la propia carrera de 24 horas.

En junio, el auto se dejó ver en Goodwood, ya sin camuflaje, con una combinación de colores típica de los autos de carreras de Porsche: blanco, rojo y negro. Allí realizó la famosa subida del festival inglés, en la que pudo considerarse su puesta de largo ante el gran público. Por fin los aficionados pudieron ver cómo luce en vivo, cómo suena y cómo se mueve entre curvas y rectas el nuevo prototipo híbrido de la firma de Stuttgart.

Y así llegamos al cierre de programa de pruebas, que tuvo lugar en Daytona en septiembre, donde completó un total de 397 vueltas entre el óvalo y el circuito interior. Fueron jornadas exigentes, con temperaturas superiores a 35 grados centígrados y una humedad de más de 90 por ciento, que simulan lo que le espera al equipo cuando el 963 compita por primera vez.

Cuenta atrás para el estreno en carrera

El debut oficial en carrera del Porsche 963 está previsto para enero de 2023 en las 24 Horas de Daytona, en Estados Unidos. Mientras tanto, el WEC abrió la puerta esta temporada para la realización de pruebas. Porsche Penske Motorsport realizó un *test* general durante la última carrera de la temporada (sin posibilidad de puntuar), que fue disputada en Baréin el primer fin de semana de noviembre de 2022.

Los pilotos oficiales que competirán en los campeonatos de resistencia con el Porsche 963 serán Kévin Estre (Francia), Michael Christensen (Dinamarca), André Lotterer (Alemania), Laurens Vanthoor (Bélgica), Matt Campbell (Australia), Mathieu Jaminet (Francia), Dane Cameron (EE. UU.) y Felipe Nasr (Brasil). En la fase de desarrollo inicial, Frédéric Makowiecki jugó un papel clave, ya que durante el lanzamiento en Weissach, en enero, el francés recorrió los primeros metros en el nuevo prototipo LMDh y también dio las primeras vueltas en el simulador. Otros pilotos, incluidos los que participarán en las carreras de Daytona, Sebring y Road Atlanta (Petit Le Mans), serán anunciados más adelante.

Los socios

El equipo Porsche Penske Motorsport une sus fuerzas con las de socios de reconocido prestigio. El fabricante de neumáticos Michelin continúa con su estrecha alianza, al igual que ExxonMobil mediante la marca Mobil1. Se sumaron al proyecto el especialista en *software* Ansys, que apoya al equipo con el aporte de tecnología de vanguardia, y Penske Corporation. Con su experiencia en desarrollo e ingeniería, Multimatic se convirtió en socio tecnológico, mientras que el fabricante de relojes de lujo TAG Heuer es el socio encargado del cronometraje. Hugo Boss es proveedor oficial de ropa para el equipo y Puma proporciona la indumentaria ignífuga de los pilotos y mecánicos. Todas las empresas citadas componen la cartera de socios de alto nivel del equipo Porsche Penske Motorsport.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/215892_en_3000000.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/216208_en_6000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2022/automovilismo-deportivo/PLA-porsche-963-prototipo-hibrido-lmdh-carreras-resistencia-wec-imsa-30258.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/e6790bb0-df23-44fa-9eb2-02d89d2d6c2a.zip

External Links
https://newsroom.porsche.com/es_ES/electromovilidad/electromovilidad-producto.html
https://newsroom.porsche.com/es_ES/electromovilidad/electromovilidad-infraestructura.html
https://newsroom.porsche.com/es_ES/electromovilidad/electromovilidad-tecnologia.html
https://newsroom.porsche.com/es_ES/electromovilidad/electromovilidad-industria.html
https://newsroom.porsche.com/es_ES/electromovilidad/electromovilidad-competicion.html

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