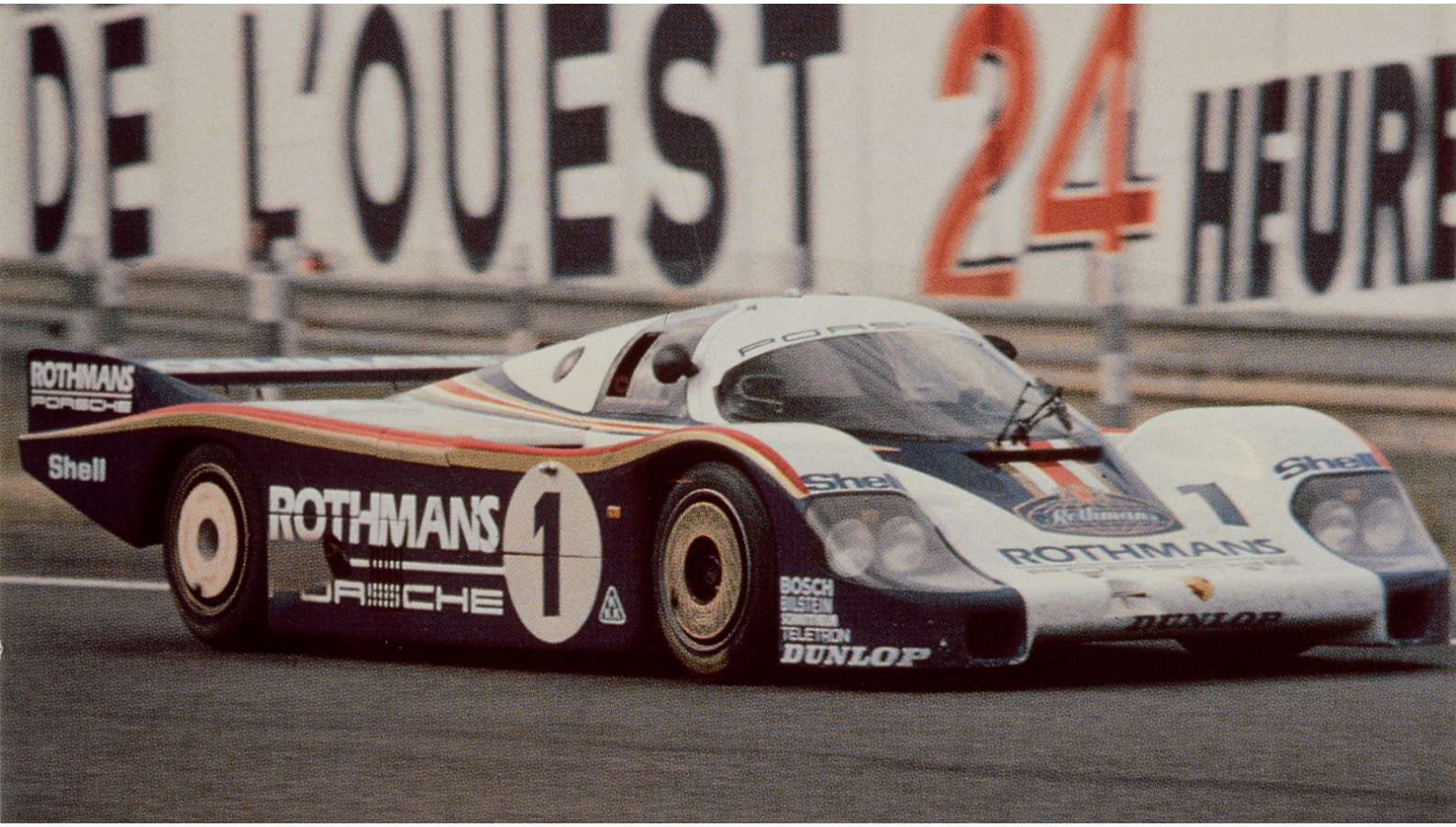


La inconclusa

26/04/2022 En el tramo final ya no tenía prisa. Su ventaja era tan cómoda que los tres Porsche 956 líderes tenían tiempo de formarse para la foto perfecta de meta ya varias vueltas antes de que acabaran las 24 Horas de Le Mans.

Sin embargo, en 1982 esta prueba clásica de larga distancia no había sido ni mucho menos un paseo para el equipo oficial de Porsche: al auto número 2 le fue cambiado el limitador de revoluciones, mientras que al número 3 —que lideró la prueba durante mucho tiempo— le fallaron un rodamiento de una rueda y el aro de retención, lo que hizo que la puerta del conductor saliera volando. Jacky Ickx y Derek Bell condujeron día y noche con el número 1 sin averías importantes. Ellos lideraron el trío.

En general, la fiabilidad y la potencia del 956 fueron más que sorprendentes para una carrera que suponía terreno inexplorado para el departamento de automovilismo de Porsche. El coordinador del equipo, Jürgen Barth, había dado con él las primeras vueltas en el circuito de pruebas de Weissach apenas tres meses antes de a carrera más importante de la temporada. Es cierto que el director del proyecto, Norbert Singer, había tomado del Porsche 936 de 1981 el acreditado motor de seis cilindros planos de cuatro tiempos tipo 935/76 con dos turbocargadores KKK, pero todo lo demás era nuevo. Por primera vez, el chasís de un auto de carreras de Porsche no estaba basado en un bastidor tubular,

sino que presentaba un monocasco de aluminio. Además, también por primera vez Porsche había construido un auto denominado 'Wing Car', cuyos bajos abovedados funcionaban a modo de ala invertida. El 956 se presionaba contra el asfalto en las curvas con hasta 3 g, y eso sin incrementar la resistencia aerodinámica.

Con la era del turbo inició una nueva época. Los valores de potencia aumentaron vertiginosamente. Ya en 1981, Ickx y Bell habían conseguido con el Porsche 936 en Le Mans velocidades medias por encima de los 200 km/h. Sin embargo, los encargados de la normativa reaccionaron por motivos de seguridad: en el grupo C vigente a partir de 1982 fueron limitados estrictamente los tamaños del depósito, los procesos de repostaje y las cantidades de combustible. En 1982 fue usado por primera vez un computador en los *boxes* de Porsche en Le Mans para controlar los valores de consumo y optimizar la estrategia de repostaje. La potencia del motor, reducida en aras de la autonomía, era de unos 620 CV (456 kW) con una compresión de 7,2:1. ¡A pesar de todo, Ickx y Bell batieron su propio récord de velocidad del año anterior!

Cuando el trío de Porsche en perfecta formación se alineaba limpiamente para la victoria, empezaron a precipitarse los acontecimientos: miles de fans se lanzaron a la recta de meta y fue imposible contenerlos. En consecuencia, los organizadores dieron por finalizada la carrera poco antes, en la curva de Mulsanne. Los autos fueron dirigidos al Parc Fermé tras la chicana Ford.

Sin embargo, esto no aguó la fiesta. Jacky Ickx brilló en el podio al alcanzar su sexta victoria en Le Mans, mientras que para Derek Bell fue su tercera victoria. Este triunfo triple fue el primer hito en la historia del prototipo deportivo más exitoso de todos los tiempos. Solo una persona no estaba feliz aquel domingo de junio: el fotógrafo de Porsche se quedó sin su perfecta foto en la línea de meta.

Información

Artículo publicado en la edición número 402 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Derechos de autor: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen derechos de autor de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. Está prohibida la reproducir total o parcial sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

MEDIA ENQUIRIES

Markus Stier

christophorus@porsche.de

Porsche company archives

christophorus@porsche.de

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2022/historia/PLA-24-Horas-de-Le-Mans-1982-Jacky-Ickx--Derek-Bell--28141.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/e766873c-3005-4db2-bffa-4f1309b2dcfb.zip