Mission R: fusión de la competición real con los esports

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

06/09/2021 El Mission R es la última visión de Porsche. Con este prototipo de un coche eléctrico para carreras de GT, el pionero de la movilidad sostenible muestra cómo podrían ser en el futuro los vehículos de competición para clientes. Aquí, una ojeada a su parte interior.

En el Mission R se fusionan las carreras reales con los *esports* . Esto se debe a que el espacio de tipo monocasco para el piloto está diseñado como un módulo autónomo y se puede utilizar exactamente de la misma forma fuera del vehículo en un simulador. Así, el piloto puede prepararse virtualmente para su próxima carrera en un entorno conocido. Y los pilotos del futuro también pueden participar en eventos deportivos.

Las posibilidades de interacción que ofrece el Mission R también se dirigen a aficionados al automovilismo jóvenes y entusiastas: está equipado para ofrecer una transmisión en directo desde el interior del coche y el piloto puede conectarse con sus seguidores con solo pulsar un botón. Estos, a su vez, pueden comunicarse directamente con él enviándole “me gusta”, por ejemplo.

Entrenamientos especialmente realistas en el simulador

El asiento, el volante, los mandos, los pedales ajustables y las pantallas forman una unidad compacta en el Mission R y se sitúan en el mismo eje, el del conductor, por lo que puede estar concentrado en lo esencial durante la carrera.

Al mismo tiempo, este diseño del módulo del conductor permite utilizar una segunda célula del piloto fuera del Mission R como un simulador. Con la ayuda de soportes móviles, controlados eléctricamente, se pueden replicar las fuerzas que afectan al conductor, por ejemplo, al frenar o como resultado de los movimientos de balanceo durante las curvas rápidas. Gracias al entorno conocido, con idénticos elementos de visualización y control y el mismo asiento *baquet* integral, este tipo de entrenamiento sería extremadamente realista y muy eficaz.

Asiento integral ventilado y fabricado por adición

El asiento integral ofrece un alto potencial de protección para el conductor. Al mismo tiempo, tiene un diseño innovador y se fabrica, en parte, mediante procesos aditivos, como un asiento integral tipo

baquet impreso en 3D. La carcasa del asiento está fabricada con el mismo material reforzado con fibra natural que las piezas complementarias del exterior. Las secciones centrales del asiento, es decir, el cojín y el respaldo, se fabrican en parte con una impresora 3D.

En 2020, Porsche ya mostró como un estudio esta alternativa a la tapicería convencional utilizada para los asientos tipo *baquet* y realizó pruebas con clientes seleccionados durante una fase de desarrollo. Como parte de la nueva gama de Performance Parts, el asiento integral impreso en 3D ya está disponible en Porsche Tequipment para todos los modelos 911 y 718, para los que se ofrece el actual asiento integral (número de pedido Q1K). A partir de febrero de 2022, también será posible pedir el asiento de fábrica y entonces se integrará en el Configurador de Porsche.

En el Mission R, el asiento del conductor cuenta con ventilación activa y está tapizado con un material transpirable que se fabrica en 3D mediante un proceso de tejido de punto que ahorra recursos. La estructura de celosía impresa en 3D también contribuye a la buena refrigeración del asiento. Estos elementos negros de malla gruesa se encuentran, por ejemplo, en la zona entre el cojín y el respaldo.

Disposición de las pantallas orientadas al conductor, situadas según su importancia

En el Mission R es prioritaria la máxima concentración del conductor. Las pantallas y los controles clave están situados en el mismo eje. Esto reduce las distracciones y ayuda al conductor a mejorar su rendimiento, porque acelera su tiempo de reacción. La información está agrupada jerárquicamente en tres niveles:

- Se da la máxima prioridad a la pantalla multifunción OLED de 6 pulgadas para carreras. Se sitúa directamente entre los mandos del volante y, por tanto, en el campo de visión inmediato del conductor. En ella se muestran datos clave como la velocidad, el tiempo por vuelta, la presión de los neumáticos o la carga de la batería. También se incluye información sobre el ABS y el control de tracción.
- En segundo plano hay una pantalla en la columna de dirección. Su forma curva recuerda a la gran pantalla central del Taycan. Aquí es donde se combinan las imágenes de las dos cámaras exteriores en una sola. A través de este espejo retrovisor digital, el conductor puede ver lo que ocurre a ambos lados y detrás de su coche. Una tercera cámara trasera, situada en el centro, está montada debajo de la luneta posterior. Si los sensores de radar y las cámaras detectan una colisión inminente durante la carrera, el sistema anticolisión (CAS) alerta al conductor del peligro mediante marcas de colores en los bordes de la pantalla de carrera.
- A la derecha del conductor y orientado hacia él hay un panel de control con botones y una pantalla integrada. Representa el tercer nivel de información. Aquí se muestran los datos biométricos del piloto. Por ejemplo, la temperatura de su cuerpo, detectada por los sensores del asiento.

Transmisión en directo desde el interior del coche

Dos cámaras montadas en el bastidor del techo y en un riel sobre el asiento del pasajero muestran en tiempo real lo que ocurre dentro del coche durante una carrera. Las imágenes en directo pueden transmitirse directamente a la comunidad mediante un botón *livestream* en el panel de control. Los aficionados también pueden comunicarse directamente con el piloto enviándole "me gusta", por ejemplo.

Ventilación y desinfección integradas en el casco

Ni que decir tiene que también tiene incorporado el equipamiento para competición, como el arnés de seguridad de seis puntos, los pedales ajustables longitudinalmente, las redes de seguridad o el sistema de extinción. Una novedad es la combinación de portacascos y secador. En el Mission R, el casco puede colocarse en un soporte especialmente diseñado, que se sitúa donde estaría el reposacabezas del pasajero en un vehículo de serie. Durante un descanso de la carrera, el casco se desinfecta primero y se seca después.

Porsche ha vuelto a idear algo especial para el sistema de ventilación interior: el aire fresco entra ahora directamente en el habitáculo a través de una entrada ajustable en el parabrisas. Se trata, por tanto, de una solución muy eficaz y sostenible en comparación con los diseños convencionales con ventiladores centrífugos y largos conductos de aire dirigidos desde la parte delantera del vehículo hacia el interior.

Para recorridos con acompañante, se puede montar un segundo asiento en el lado del pasajero. Las unidades de control, incluido el refrigerador, que se combinan en un módulo electrónico, se encuentran en el espacio para los pies. La botella de agua del conductor también está integrada en la disposición de los asientos. Los depósitos de expansión para el refrigerante de la batería, el líquido de frenos y los amortiguadores están perfectamente dispuestos debajo de la luneta trasera.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/competicion/2021/es-porsche-mission-r-prototipo-competicion-gt-electrico-interior-presentacion-iaa-mobility-25609.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/ed54ad1b-6e5d-43f2-b77e-56b0c605a9c0.zip

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

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