

Porsche revive el LMP 2000 25 años después

05/12/2024 Un viaje en el tiempo hasta 1999 que comienza en la pista del Centro de Desarrollo de Weissach. El LMP 2000 se diseñó originalmente para ganar Le Mans. Sin embargo, durante el desarrollo la empresa decidió interrumpir el proyecto por motivos presupuestarios.

Tras recorrer solo 78 kilómetros, se cubrió con una lona y quedó aparcado durante más de dos décadas. Hasta que el equipo de Museo y Patrimonio de Porsche devolvió a la vida al LMP 2000, con todos los mitos que rodean su existencia. Veinticinco años después, muchos de los que formaron parte del programa original se reencontraron en la nueva presentación del coche, en la que Allan McNish estaba al volante, igual que en 1999.

Historias de un proyecto entrañable

"Un proyecto que llevamos en el corazón" es la frase que se oye continuamente en el Centro de Desarrollo de Weissach cuando se habla del LMP 2000. Nunca ha dado una sola vuelta en competición,

pero durante las últimas dos décadas y media ha estado presente en los pensamientos de quienes lo crearon. En su 25º aniversario, el equipo de Museo y Patrimonio de Porsche lo puso a punto para rodar de nuevo. Al volante estaba Allan McNish, que fue la última persona que lo condujo durante su fase desarrollo, en 1999.

Mientras el piloto de 54 años daba las primeras vueltas a la pista de pruebas de 2,88 kilómetros, se unieron a la fiesta algunos miembros del equipo que participó en el proyecto, que hace un cuarto de siglo llevaba el nombre interno de "9R3". Entre ellos se encontraban Norbert Singer, entonces ingeniero de Competición, Thomas Laudenbach, entonces ingeniero de Desarrollo, y Herbert Ampferer, antiguo Director de Competición. Además, participaron Armin Burger, coordinador de Competición Histórica; Traugott Brecht, asesor técnico de ese departamento; Timo Bernhard, ganador de Le Mans y embajador de la marca; Steffen Wolf, ingeniero de Sistemas de Gestión de Motores, así como Alexander E. Klein, Director de Operaciones de Patrimonio y Comunicación.

Para todos y cada uno de ellos, el LMP 2000 es algo más que un coche. Es un capítulo de su historia personal con Porsche. Se trata de un proyecto muy querido, un coche de carreras que nunca participó en una, que no logró ningún éxito y que recorrió menos de 80 km. Se desarrolló originalmente para la categoría de prototipos LMP900 de Le Mans, lo que significa que no pesaba más de 900 kg, de acuerdo con el reglamento. El objetivo era la victoria absoluta en las 24 Horas de Le Mans. Los datos son tan impresionantes como el propósito del coche: una potencia superior a 600 CV, procedente de un motor V10 atmosférico de 5.5 litros.

Un emocionante viaje en el tiempo en el circuito de pruebas de Weissach

"¡Fantástico! Es como si hubiera retrocedido 25 años", dice McNish al terminar sus primeras vueltas de prueba en el renovado LMP 2000. "¡Las sonrisas en las caras de la gente aquí son tan impresionantes como el sonido del motor que se genera detrás de ti en la recta!". Como piloto oficial de Porsche, el escocés pudo conducir el coche por primera vez el 3 de noviembre de 1999, cuando tenía 29 años, a 8,6 grados centígrados y con una humedad del 68 %. Ese día, a pesar de que los neumáticos no eran los adecuados para la baja temperatura, alcanzó una velocidad máxima de 302 km/h, recorrió 60 km y batío el récord de vuelta. El día anterior, Bob Wollek, fallecido en 2001, ya había completado los primeros kilómetros en el coche. Juntos sumaron 78 km en el LMP 2000 durante dos días. "Bob habría venido hoy a ver esto", comenta McNish.

Para todos los presentes, fue como si el LMP 2000 hubiera sido catapultado al presente directamente desde el pasado, un pedazo de historia viva del automovilismo. Mientras McNish sigue hablando de lo que sintió aquel miércoles de noviembre de 1999, Timo Bernhard recuerda su momento personal con el LMP 2000: "Vi el coche y me imaginé cómo sería conducirlo algún día". Poco antes, el hombre que acabaría ganando Le Mans, pero que entonces sólo tenía 18 años, había firmado su contrato como piloto Júnior de Porsche. "Me llena de orgullo que 25 años después haya podido completar unas cuantas

vueltas con él", sonríe Bernhard. "El LMP 2000 irradiaba confianza. El motor V10 es suave como la mantequilla; el coche es extremadamente ligero y ágil, con mucha carga aerodinámica. La entrega de potencia casi lineal es asombrosa y el sonido, increíble", elogia efusivamente el piloto de 43 años. Para él, la cabina abierta y las vistas que ofrece encarnan la libertad. "Fue un gran honor para mí y sentí como si hubiéramos seguido narrando la historia".

La idea de reconstruir el LMP 2000 fue madurando a lo largo de varios años. Para el equipo de Museo y Patrimonio de Porsche, las restauraciones son algo más que simples recuerdos de la historia de la empresa. Se trata, sobre todo, de proyectos técnicos en los que los vehículos históricos se ponen de nuevo en funcionamiento o se mantienen en marcha con nuevos métodos. "Cada vez que veía el LMP 2000 cubierto en el almacén del museo, pensaba en el día que lo probamos en 1999", explica Armin Burger. "Al final, nos pusimos rápidamente de acuerdo en devolverlo a la vida a tiempo para su aniversario", añade Alexander E. Klein. El Director de Operaciones de Patrimonio y Comunicación tampoco ha olvidado nunca el LMP 2000. "Mucha gente me ha preguntado si el legendario coche existe realmente y, en caso afirmativo, dónde está", comenta Klein sobre el proyecto originalmente secreto de 1998 y 1999.

De vuelta en Weissach, el colega de Burger, Traugott Brecht, empezó a desmontar poco a poco la carrocería del prototipo negro. "Trabajamos con cuidado para llegar al motor, hasta que un día nos atrevimos a hacer el primer arranque", recuerda Burger. Ese momento fue emocionante y los 10 cilindros funcionaron a la perfección. El equipo se dedicó entonces a la caja de cambios, que ya era un gran reto en 1999. "Hacer que la caja de cambios volviera a funcionar fue una de las mayores tareas de los últimos meses", explica Burger, señalando el volante original con sus levas de cambio.

Colaboración con el equipo de Fórmula E

"Encontramos cuatro unidades de control e intentamos acceder a ellas con un ordenador antiguo", explica Steffen Wolf. El ingeniero de la división de Sistemas de Gestión de Motores del Museo y Patrimonio de Porsche ayudó al equipo a hacer funcionar el V10, que en su día se pensó como motor de competición para el futuro. Wolf forma parte de la historia de éxito del Porsche 919 Hybrid. Lo que le impulsa es el aumento constante de la eficiencia; el reto de sacar lo mejor de lo que hay. "Cualquiera que haya oído alguna vez un motor V10 sabe que te eriza el vello de la nuca. El sonido musculoso al ralentí, el toque del acelerador que permite que la baja masa del volante de inercia se revolucione rápidamente", recuerda Wolf. Sin el archivo de descripción de la unidad de control, la asignación y lectura de las señales era una tarea formidable. "Necesitábamos una unidad de control que reaccionara a la señal de la leva del volante y accionara el cambio, ya que un primer momento no era posible", explica Wolf.

Junto con colegas de Bosch, así como con Timo Flammer, Christoph Abraham y Robin Maurer, del departamento de Competición y Fórmula E de Porsche, el equipo de Museo y Patrominio trabajó intensamente en una solución. Finalmente utilizaron una unidad de control de Fórmula E para transmitir la señal de la leva a la caja de cambios. "Arrancamos el motor y, con suficiente presión hidráulica,

pisamos el embrague, tiramos de la leva de cambio y pudimos meter la marcha", recuerda Burger sobre el momento en que engranó. Fue entonces cuando supo que sería posible rodar en la pista.

El V10 del LMP 2000 se basa en un motor anterior de Fórmula 1 de Porsche: un 3.5 litros de altas revoluciones con control neumático de las válvulas, desarrollado originalmente para competir en el campeonato de monoplazas a principios de la década de 1990. Para su uso en Le Mans, los creadores lo modificaron, dado que había sido diseñado originalmente para carreras de distancias mucho más cortas. Wolf piensa a menudo en el LMP 2000 y también utiliza repetidamente la frase "proyecto cercano a mi corazón" y la palabra "honor" al referirse a la restauración del coche y el despliegue de 2024. "Desde que me uní a Porsche en 2012, he oído muchas historias sobre este vehículo. No fue hasta años más tarde cuando lo vi en el almacén, cuidadosamente cubierto con una tela de seda de color crema. Verlo hoy de nuevo en marcha es indescriptible".

La primera prueba como bienvenida y despedida al mismo tiempo

Para Norbert Singer, el LMP 2000 con chasis de carbono es también un proyecto muy querido. Piensa en 1998, cuando nació la idea de este coche. Por aquel entonces, el experimentado ingeniero de carreras, su equipo y el Porsche 911 GT1 '98 habían logrado un doblete en las 24 Horas de Le Mans. "De vuelta a Weissach, nos planteamos si queríamos volver a correr al año siguiente con un GT1 o con un LMP", dice Singer. La decisión se tomó rápidamente a favor de un prototipo porque no desgastara tanto los neumáticos, fuera más eficiente en términos de consumo y permitiera hacer triples *stints* en lugar de dobles, un concepto que prometía menos paradas en *boxes* y que ahorraría un valioso tiempo de carrera.

"Como había poco tiempo hasta el comienzo de la temporada 1999, planeamos que el LMP correría en el año 2000", dice el ingeniero apodado “Señor Le Mans” en Porsche. Singer, que cumplió 85 años hace unos días, participó en 16 de las 19 victorias absolutas de Porsche allí. "Optamos por un motor atmosférico de 10 cilindros, en lugar de uno turboalimentado, y por un coche con carrocería abierta que, por razones aerodinámicas, permitía una mayor carga", explica Singer. Pero incluso cuando el equipo seguía firmemente centrado en la participación en Le Mans, el proyecto se canceló en agosto de 1999. La participación en la carrera de 24 horas se rechazó por razones presupuestarias. Aun así, el entonces Director General, Wendelin Wiedeking, aprobó la finalización del coche y permitió que el LMP 2000 realizara su primera puesta en marcha. "La presentación original fue a la vez una bienvenida y una despedida. Estábamos llenos de alegría, pero también de tristeza y pesar", añade Singer.

Para Herbert Ampferer, antiguo Director de Competición de Porsche, el aniversario también tuvo un significado especial. No estuvo presente el día del lanzamiento, en 1999, por lo que se alegró mucho de estar allí 25 años después. "Era un proyecto que llevaba en el corazón. Aún recuerdo perfectamente la llamada que recibí hace 25 años durante un viaje de negocios: el LMP 2000 está en marcha, pero nunca lo verás correr", recuerda Ampferer. "Queríamos que el LMP 2000 demostrara lo que podíamos hacer. El proceso de desarrollo duró casi 14 meses. Me siento muy honrado de verlo en acción por primera vez hoy, 25 años después". La persona que ocupa hoy su puesto, Thomas Laudenbach, en aquel momento

trabajaba como ingeniero de desarrollo y estuvo presente en la prueba de 1999. "Todavía recuerdo exactamente cómo Allan salió y dijo: 'Este coche tiene un gran potencial'".

La puesta en marcha del 25º aniversario no es solo un éxito técnico para todo el equipo, sino también un homenaje a cuantos invirtieron su tiempo, energía y pasión en el desarrollo del coche. El LMP 2000 encarnaba la esencia de lo que es la empresa: la determinación de redefinir constantemente lo que es factible y el valor de aferrarse a las grandes ideas incluso contra la adversidad. Es y seguirá siendo un proyecto entrañable, que refleja los valores de Porsche. Desvelado, lleno de historias y por fin listo para contarlas.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_303548_en.mp4

Image Sublines

Path: Porsche revive el LMP 2000/fotos/img_1.jpg
Title: Allan McNish, LMP 2000, 2024, Porsche AG
Subline: Allan McNish.

Path: Porsche revive el LMP 2000/fotos/img_2.jpg
Title: Traugott Brecht, el embajador de Porsche Timo Bernhard y Armin Burger (i-d), Weisssach, 2024, Porsche AG
Subline: Traugott Brecht, Timo Bernhard y Armin Burger (i-d).

Path: Porsche revive el LMP 2000/fotos/img_3.jpg
Title: Steffen Wolf, ingeniero de Sistemas de Gestión de Motores, LMP 2000, 2024, Porsche AG
Subline: Steffen Wolf.

Path: Porsche revive el LMP 2000/fotos/img_5.jpg
Title: Nobert Singer, LMP 2000, 2024, Porsche AG
Subline: Norbert Singer.

Path: Porsche revive el LMP 2000/fotos/img_6.jpg
Title: Herbert Ampferer, antiguo Director de Competición, el piloto Allan McNish y el ingeniero de Competición Norbert Singer (i-d), Weissach, 2024, Porsche AG
Subline: Herbert Ampferer, Allan McNish y Norbert Singer (i-d).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2024/porsche-lmp-2000-prototipo-le-mans-1999-38039.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/f05e816f-d315-4bdc-b6e2-6daa818056ea.zip