

Los primeros días del Grupo C

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

23/10/2022 El periodo disponible para el desarrollo fue muy corto, sobre todo teniendo en cuenta la cantidad de novedades introducidas.

En enero de 1982, Derek Bell lo probó en el circuito de Le Castellet. Recuerda el día: "Fue fantástico, el coche era perfecto. Era increíblemente rápido en las curvas y muy estable". Jochen Mass también fue uno de los primeros pilotos; él también recuerda que el 956 le sorprendió. "Era muy diferente a todos los demás coches de carreras anteriores", dijo. "Tenía mucha más carga aerodinámica y era eficiente en cada detalle. Con el 956, muchas curvas ya no existían. El coche era tan bueno que se podían trazar a fondo. También era muy cómodo de conducir, sobre todo en las tandas largas, porque los asientos estaban acolchados y recogían bien el cuerpo".

El por aquel entonces miembro del Consejo de Dirección de Porsche, responsable de Desarrollo, Helmuth Bott, fue uno de los pocos escépticos. No podía imaginar que un coche de carreras de 620 CV fuera más rápido que su predecesor, el 917, que podía llegar a 1.000 CV. Para evitar que Singer le

engañara, Bott eligió al piloto para una prueba y confió en Bell. Singer sonríe: "El 956 fue dos segundos más rápido. Bott quedó satisfecho y luego se sentó él mismo en el coche para conocerlo". En Le Mans de 1982, fueron Derek Bell y Jacky Ickx quienes llevaron al 956 a la meta como ganadores. Jochen Mass fue segundo con Vern Schuppan, y Hurley Haywood, Al Holbert y Jürgen Barth fueron terceros con un tercer 956. Al final, los coches de carreras cruzaron la línea de meta en el orden de sus números 1, 2 y 3. En su primera temporada, en el año 1982, el Porsche 956 demostró así su dominio entre los Grupo C.

El desafío de ahorrar gasolina

El ahorro de gasolina fue una preocupación desde el principio. "Por primera vez, había una norma de consumo de combustible muy clara para las carreras de resistencia", explica Singer. "Podías llevar un máximo de 100 litros y tenías que hacer cinco paradas en *boxes* . Se permitía un máximo de 600 litros para toda la carrera. Nunca debían vaciar del todo sus depósitos, por el peligro que entrañaba quedarse parados en cualquier lugar. Sin embargo, a veces alguien se quedaba sin combustible a dos vueltas del final y tenía que esperar a un lado de la pista hasta poder repostar allí mismo".

Ahorrar carburante también tenía su dificultad, como recuerda Bell: "Teníamos que pegar un papel de unos cinco por siete centímetros en el centro del volante. En la parte superior ponía: 11, 12, 13. En el lateral tenía los números del 1 al 13. En la instrumentación había un indicador de la cantidad de combustible que habíamos utilizado en un momento determinado. Así que salíamos para 11, 12 o 13 vueltas. Si dábamos 11 vueltas con el combustible, éramos muy rápidos. Pero eso también significaba más paradas de repostaje. Cada una de ellas significaba tres o cuatro minutos de pérdida de tiempo. Podíamos dar 13 vueltas de forma muy económica, pero también muy aburrida para todos". El cálculo era una cosa, pero la lectura era otra totalmente distinta. "Íbamos a 360 km/h en la recta de Mulsanne y al mismo tiempo teníamos que mirar ese papelito y calcular cuántas vueltas nos habíamos propuesto dar. Créeme, teníamos un trabajo duro en esos coches".

El piloto alemán Hans-Joachim Stuck se unió al equipo Porsche en 1985: "Conduje en un coche con Derek. Podía confiar en él al cien por cien. Nunca tuvimos una rivalidad interna. A veces él era más rápido, a veces lo era yo. Peter Falk nos había enseñado cómo podíamos ahorrar combustible extra en Le Mans, por ejemplo, al frenar después de la larguísima recta de Mulsanne. Normalmente se frenaba 200 metros antes, pero ahora había que soltar el acelerador 400 metros antes y dejar que el coche avanzara. Había unas 10 curvas más, así que lo hicimos de la misma manera. Esto hizo que la distancia recorrida con el acelerador pisado fuera considerablemente menor. Qué idea tan brillante, así es como les ganamos a todos".

Ideas originales

El equipo también tuvo algunas ideas inusuales que ayudaron a resolver el problema del consumo: como en ese momento el combustible era distinto en cada circuito, los equipos nunca supieron cómo debían

afinar sus motores. Helmut Schmid, encargado de los motores en aquella época, lo recuerda bien: "Se nos ocurrió utilizar el coche de empresa de Norbert Singer, un 944 Turbo. Instalamos un dispositivo de medición y luego comparamos la gasolina convencional con la de la pista. Sucesivamente lo llevábamos hasta el régimen máximo y después frenábamos a fondo. Así llegábamos al límite de detonación del motor. Y eso nos dio una ventaja porque entonces supimos cómo afinar los propulsores en términos de encendido, inyección y demás. Más tarde, incorporamos el control de picado del 944 en el sistema de gestión del 962". Singer resume las cosas: "Una comparación en Spa en 1982 y 1985 muestra que el tiempo medio por vuelta durante toda la carrera fue un siete por ciento más rápido, mientras que el consumo de combustible se redujo en un 23 por ciento".

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/227298_en_3000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2022/es-porsche-956-962-competicion-resistencia-le-mans-40-aniversario-grupo-c-primeros-dias-30124.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/f15de32f-9cf6-46b3-a38a-ce68a6dc941a.zip

External Links
https://media.porsche.com/mediakit/40-years-group-c

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