



Porsche mantiene su compromiso con los motores atmosféricos en competición

Nueva evolución del Porsche 911 RSR para defender el título mundial

Stuttgart. Porsche confía en el nuevo 911 RSR (año modelo 2019) para defender su título de campeón del mundo de resistencia FIA. Este coche de competición es de nuevo desarrollo y se ajusta a la normativa FIA GTE. El vehículo procedente de Weissach ha mejorado en todas las áreas y reemplazará al exitoso 911 RSR con el que Porsche ha ganado el Campeonato del Mundo de Resistencia en los aparados de Constructores y Pilotos, así como las 24 Horas de Le Mans y las pruebas del certamen IMSA 2019 de Sebring y Road Atlanta (Petit Le Mans), entre otras.

En el desarrollo del nuevo Porsche 911 RSR, se ha aprovechado la experiencia de los grandes éxitos logrados por su antecesor. “Desde 2017, el 911 RSR nos ha dado más de 20 victorias en su categoría en el mundial y en carreras de resistencia en Norteamérica y Europa. Nuestro trabajo de desarrollo consiste en hacer aun mejor a un muy buen coche. Los ingenieros de Weissach han implementado esto de forma perfecta en cada detalle”, comenta Fritz Enzinger, Vicepresidente de Porsche Motorsport.

“Nunca dejamos de evolucionar”, explica Pascal Zurlinden, Director de Competición para los GT oficiales. “Hemos analizado en profundidad todas las actuaciones del Porsche 911 RSR, tanto de las unidades del equipo oficial como de las que pertenecen a equipos cliente. Nuestros ingenieros vieron margen de mejora en varias áreas. Hemos logrado un avance significativo en el desarrollo de nuestro coche para los próximos tres años de homologación, especialmente en los complejos apartados de conducción, eficiencia, durabilidad y facilidad de asistencia. El noventa y cinco por ciento del vehículo es nuevo. Los únicos componentes que hemos conservado del antecesor son los faros, el sistema de frenos, el embrague, el

asiento del conductor y algunas piezas de la suspensión. Las pruebas hasta el momento han sido muy satisfactorias. Ya estamos esperando las primeras carreras de la temporada 2019/2020 del WEC”.

Nuevo motor bóxer con más cilindrada

En términos de grupo propulsor, Porsche sigue confiando en el camino elegido. El último *nueveonce* también está propulsado por un motor atmosférico de seis cilindros. Este eficiente bóxer va colocado por delante del eje trasero, tiene una cilindrada de 4.194 cc y, dependiendo del tamaño de la brida que se le coloque, produce alrededor de 515 caballos de potencia. El nuevo motor es el bóxer más grande que se ha montado en un Porsche 911 oficial y ofrece un funcionamiento incluso mejor en un abanico de revoluciones más amplio comparado con el fiable cuatro litros de su predecesor. La potencia se transmite a las ruedas traseras a través de una caja de cambios secuencial de seis marchas, más rígida y de peso optimizado. Esta transmisión del Porsche 911 RSR garantiza tiempos de cambio de marcha más rápidos y un aumento en la eficiencia. Los dos tubos de escape ahora salen por el lateral, cada uno por delante de la rueda trasera del lado respectivo. El nuevo conducto de gases de escape es más ligero y aporta ventajas desde el punto de vista aerodinámico.

Con el reposicionamiento de los tubos de escape, se deja más espacio para el optimizado difusor del Porsche 911 RSR, que ahora genera aun más carga aerodinámica. Gracias a la optimización del flujo de aire en el frontal y los laterales de este coche de carreras de Weissach, han aumentado significativamente la eficiencia aerodinámica y la estabilidad, lo que a su vez mejora el funcionamiento y la duración de los neumáticos durante la carrera.

Centrados en el trabajo de pilotos y de mecánicos

La facilidad de conducción y de reparación son factores críticos en las carreras de resistencia. Por esta razón, Porsche ha hecho especial énfasis en estos aspectos

cuando ha desarrollado el nuevo 911 RSR. El habitáculo ha sido rediseñado para una mayor facilidad de uso. En este sentido, se han tenido en cuenta los valiosos comentarios de los pilotos Porsche. Igual que en su antecesor, la carrocería hecha de plástico reforzado con fibra de carbono se puede reemplazar rápidamente y, de esa forma, asegurar un trabajo eficiente en *boxes* durante las carreras de resistencia.

Para dar protección adicional a los pilotos, los elementos de seguridad activa y pasiva del Porsche 911 RSR se han reacondicionado. El probado sistema de aviso anticolidión permite una mejor visión global al piloto para detectar con suficiente antelación a un prototipo que se aproxima. La optimizada jaula de seguridad, el panel de impactos laterales de la FIA en las puertas, así como la protección adicional para las piernas en caso de impacto mejoran la seguridad pasiva en un accidente. Otras características destacables son el techo desmontable, el asiento de competición con una fijación rígida y el arnés de seis puntos para el piloto.

Primera carrera en septiembre de 2019

“Hemos trabajado en el concepto del nuevo Porsche 911 RSR desde 2017. Los primeros diseños se crearon utilizando un software CAD. En agosto de 2018, el mejor *nueveonce* de competición que ha habido hasta la fecha completó sus primeros kilómetros en la pista de pruebas de la fábrica, en Weissach”, dice Pascal Zurlinden describiendo los hitos más importantes en el desarrollo del coche. Durante los siguientes meses, el equipo oficial realizó numerosos *test*. Los pilotos oficiales de Porsche se fueron turnando al volante del nuevo 911 RSR. En paralelo, se fue afinando la aerodinámica en el túnel de viento de Porsche. “Otro hito fue nuestra prueba de larga distancia en marzo de 2019, en Le Castellet, donde estuvieron presentes los pilotos oficiales tanto del WEC como de la IMSA. Hicimos más de 6.000 kilómetros durante 30 horas, sin ningún problema técnico. Pilotos e ingenieros estaban muy satisfechos. El vehículo recibió su homologación para competir el 1 de julio”, añade Zurlinden.

Estreno mundial en Goodwood

El 911 más espectacular de todos los tiempos acaba de hacer su presentación mundial el 6 de julio en el Festival de la Velocidad de Goodwood (Gran Bretaña). El Porsche 911 RSR también debutará en competición en las Islas Británicas, en la prueba inaugural de la temporada del Campeonato del Mundo de Resistencia FIA que se celebrará en Silverstone el 1 de septiembre. Antes, el coche de los actuales campeones del mundo de constructores se verá las caras por primera vez con los rivales que participen en la categoría GTE-Pro del WEC, durante el prólogo de dos días que tendrá lugar en Barcelona (España) el 23 y 24 de julio. El Equipo Porsche GT inscribirá dos coches oficiales en las ocho pruebas de la temporada 2019/2020, que estarán pilotados por Michael Christensen (Dinamarca) y Kévin Estre (Francia), uno, y Gianmaria Bruni (Italia) y Richard Lietz (Austria), el otro. En el Campeonato IMSA WeatherTech SportsCar, el cambio al nuevo modelo tendrá lugar en la temporada 2020. En Norteamérica, habrá también dos Porsche 911 RSR peleando por el título de la categoría GTLM. Para los equipos cliente, el vehículo estará disponible a partir de la temporada 2020/2021 del WEC.

Por primera vez, los coches oficiales de Weissach estarán decorados con dos diseños diferentes: el típico color blanco Porsche continuará dominando en el número 91. Se le añadirán detalles como una franja roja central desde el capó hasta la trasera, así como estribos en ese tono. Los laterales con zonas destacadas en gris completarán ese diseño limpio y dinámico. Por su parte, en el vehículo con el dorsal 92 los colores blanco y gris irán en los lugares opuestos. El alerón posterior y los retrovisores serán negros en lugar de blancos, para que los aficionados puedan diferenciarlos.

Datos técnicos del Porsche 911 RSR año modelo 2019

Concepto

- Coche de carreras con un solo asiento para competir en la categoría FIA GTE (EE. UU.: GTLM)

Peso / dimensiones

- Peso: 1.245 kg, aprox.
- Longitud: 4.593 mm (sin splitter, alerón trasero ni difusor)
- Anchura: 2.042 mm (eje delantero) / 2.050 mm (eje trasero)
- Distancia entre ejes: 2.513 mm

Motor

- Bóxer de seis cilindros refrigerado por agua, situado por delante del eje trasero; 4.194 cc de cilindrada, diámetro 104,5 mm, carrera 81,5 mm; unos 515 CV (378 kW) de potencia dependiendo de la brida; tecnología de cuatro válvulas; inyección directa de combustible; lubricación por cárter seco; volante de inercia monomasa; potencia limitada por una brida; acelerador electrónico; sistema de escape de salida lateral.

Transmisión

- Caja de cambios secuencial de 6 velocidades con peso optimizado; dos ejes de disposición longitudinal con engranaje cónico; accionamiento del cambio mediante actuador electrónico; levas de cambio en el volante; carcasa de la caja de cambios de magnesio; diferencial autoblocante de discos con embrague viscoso; embrague de competición de fibra de carbono con tres discos.

Carrocería

- Carrocería en composite de aluminio y acero de peso optimizado; trampilla de techo desmontable; depósito de combustible FT3 en la parte delantera del coche; jaula de seguridad soldada; asiento conforme a la normativa FIA 8862-2009 con unión rígida al chasis; cinturón de seguridad de seis puntos para uso con HANS®; pedalier de ajuste longitudinal; componentes de la carrocería aerodinámicamente optimizados y de sustitución rápida hechos de CFRP; alerón trasero con unión tipo “cuello de cisne”; sistema de gatos hidráulicos de cuatro pistones con válvula de presión de seguridad; sistema de extinción de incendios de activación electrónica; parabrisas calefactado.

Suspensión

Eje delantero:

- Suspensión de doble triángulo, amortiguadores de cuatro vías con muelles helicoidales; barras estabilizadoras regulables; dirección asistida electrohidráulica.

Eje trasero:

- Subchasis integrado con suspensión de doble triángulo; amortiguadores de cuatro vías con muelles helicoidales; barras estabilizadoras regulables; dirección asistida electrohidráulica; palieres con articulación triple.

Frenos

- Dos circuitos de freno independientes para los ejes delantero y trasero, con reparto de frenada regulable.

Eje delantero:

- Pinzas monobloque de competición, hechas de aluminio con seis pistones y desacoplamiento rápido; discos de freno de acero con ventilación interna de

390 mm de diámetro; pastillas de freno de competición; conductos de refrigeración de frenos optimizados.

Eje trasero:

- Pinzas monobloque de competición, hechas de aluminio con cuatro pistones y desacoplamiento rápido; discos de freno de acero con ventilación interna de 355 mm de diámetro; pastillas de freno de competición; conductos de refrigeración de frenos optimizados.

Llantas / Neumáticos**Eje delantero:**

- Llantas de aleación ligera forjadas de una sola pieza, 12,5J x 18 offset 25 con fijación por tuerca central; Michelin slick 30/68-18.

Eje trasero:

- Llantas de aleación ligera forjadas de una sola pieza, 13J x 18 offset 37 con fijación por tuerca central; Michelin slick 31/71-18.

Sistema eléctrico

- Unidad Central Cosworth; volante multifunción de CFRP con pantalla integrada, desmontaje rápido y levas de cambio; Sistema de Aviso Anticolisión; alternador regulado con batería LiFePO₄; faros de LED; pilotos traseros y luz de lluvia de LED; iluminación del número de salida y sistema de luces de líder; luz negra en el habitáculo; retrovisores exteriores con regulación eléctrica y función de memoria; sistema de monitorización de presión de neumáticos (TPMS); sistema de bebida para el piloto; sistema de aire acondicionado; panel de interruptores en la consola central con etiquetado fluorescente.

Nota: Más información, así como material fotográfico y de vídeo en la página de Porsche Newsroom: newsroom.porsche.com. El canal de Twitter @PorscheRaces proporciona actualizaciones en directo con la última información y fotos desde los circuitos de todo el mundo.

Contacto:

José Antonio Ruiz
Jefe de Relaciones Públicas y Comunicación
Porsche Ibérica
jruiz@porsche.es
Tel. +34 91 203 56 07