La serie Top 5 analiza al poseedor del récord de vuelta al Circuito Norte de Nürburgring

Cinco secretos técnicos del Porsche 919 Hybrid Evo

**Stuttgart.** Para el séptimo episodio de la serie [Top 5](https://youtu.be/LrrtJbTsyy0) (video en inglés) de Porsche visitamos el epicentro de Porsche Motorsport, en Flacht, muy cerca de Weissach (Alemania), donde Steven Mitas, Gerente Técnico del Proyecto 919 Hybrid, y los pilotos Timo Bernhard y Neel Jani explican los aspectos más destacados del 919 Hybrid Evo.

La versión Evo del 919 Hybrid está basada en el vehículo ganador de las 24 Horas de Le Mans y el Campeonato Mundial de Resistencia (WEC) en 2015, 2016 y 2017. Al auto le fueron retiradas algunas restricciones propias de la versión de competencia y, por ello, su sistema de propulsión híbrida produce una potencia de 1.160 caballos. El Evo pesa apenas 849 kilogramos y su aerodinámica modificada, ahora activa, genera 50 por ciento más fuerza de empuje respecto al modelo que competía en el WEC. La máxima velocidad alcanzada durante su récord de vuelta al Circuito Norte de Nürburgring fue de 369,4 kilómetros por hora.

**Ficha técnica del 919 Evo Hybrid**

**Monocasco:** Estructura en fibra de carbono con núcleo de aluminio en forma de panal. La cabina es cerrada.

**Motor de combustión**: Motor de cuatro cilindros en V (ángulo del banco de cilindros de 90 grados), sobrealimentado por turbo, cuatro válvulas por cilindro, DOHC, turbocompresor Garrett, inyección directa de combustible, cárter del cilindro de aluminio con carga completa y lubricación por cárter seco

**Max. revoluciones del motor:** ≈ 9.000/min

**Gestión del motor:** Bosch MS5

**Cilindrada:** 2.000 cm3 (motor V4)

**Potencia de Salida:** Motor de combustión: 720 caballos, eje trasero (<500 HP)

**Unidad generadora del motor (MGU) del sistema de recuperación de energía:** 440 caballos, eje delantero (> 400HP)

**Sistema híbrido:** KERS con unidad generadora del motor (MGU) montado en el eje delantero; ERS para recuperación de energía de gases de escape. Almacenamiento de energía en batería de iones de litio enfriada por líquido con celdas de Sistemas A123

**Sistema de tracción y transmisión:** Tracción trasera, control de tracción (ASR); AWD temporal en el eje delantero a través del motor eléctrico durante el arranque; caja de cambios de competencia de siete marchas secuencial con accionamiento hidráulico.

**Chasis:** Suspensión independiente de los ejes delanteros y traseros; geometría de varilla de compresión con amortiguadores ajustables y sistema Pitch Link con bloqueo de control activo (la versión 919 del WEC no tiene sistema de bloqueo de control activo).

**Frenos:** Sistema brake-by-wire en las 4 ruedas (sistema de freno por cable delantero-trasero), pinzas de freno monobloque de aleación, discos de fibra de carbono ventilados adelante y atrás.

**Control de par motor:** Variable en las ruedas para optimizar el equilibrio del automóvil (control variable de la distribución del par del motor de adelante hacia atrás)

**Rines y neumáticos:** Llantas de magnesio forjado marca BBS; neumáticos radiales Michelin, delanteros y traseros: 310 / 710-18.

**Peso:** 849 kilogramos (888 kg incluyendo lastre).

**Longitud:** 5.078 milímetros (4.650 mm).

**Ancho:** 1.900 milímetros.

**Altura:** 1.050 milímetros.

**Capacidad del depósito de combustible:** 62,3 litros.

Nota: El material fotográfico está disponible en <http:newsroom.porsche.com/en> y la Base de Prensa de Porsche en el sitio <http://press.pla.porsche.com>.