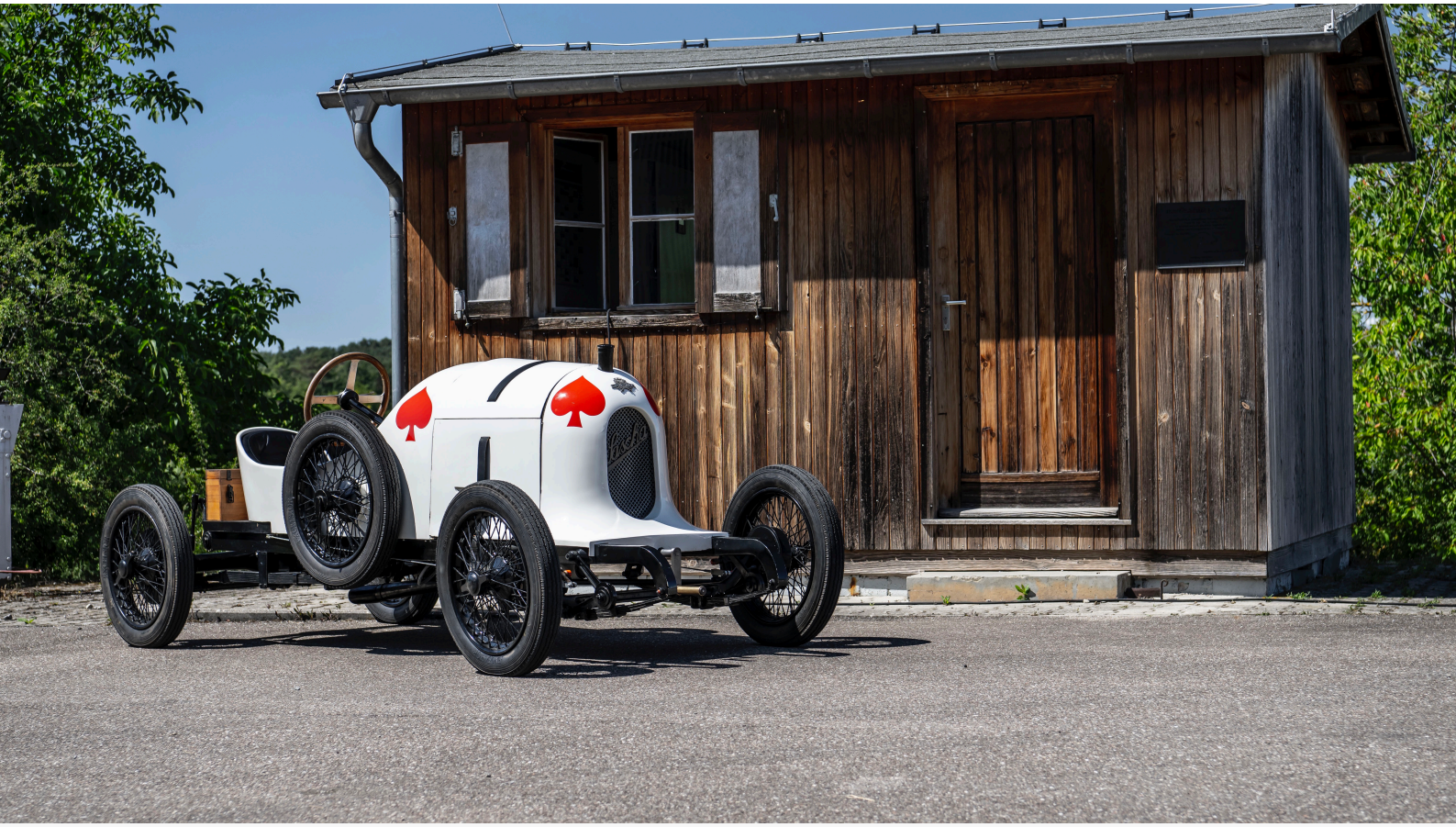


Tecnología del Austro-Daimler ADS R

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

11/10/2022 Este modelo destacó por algunos avances técnicos, principalmente en el motor y en el puesto de conducción, así como por su relación entre peso y potencia.

El Sascha se adelantó a su tiempo cuando fue desarrollado hace más de cien años. Por ejemplo, el conductor accionaba mecánicamente los cuatro frenos de tambor tirando de un cable que, por supuesto, se reemplazó por otro nuevo durante la restauración. Las llantas se fijaban con una tuerca central y la palanca de la caja de cambios de cuatro velocidades estaba dentro del vehículo, dos innovaciones importantes para la década de 1920. El motor tenía camisas de cilindros de hierro, pistones de aleación ligera e incluso un sistema de lubricación por cárter seco. También presentaba doble encendido, una evolución técnica proveniente de las carreras, probablemente por razones de seguridad.

Había dos bujías por cilindro. Si una fallaba, el motor podía seguir funcionando con todos los cilindros. Sin duda, en comparación con otros propulsores de carreras de la época, este cuatro cilindros de Porsche con un diámetro más grande y una carrera más corta demostró ser el concepto más avanzado. El colector de escape tenía forma de embudo y estaba bien pensado: las salidas de escape de los cilindros centrales se unían en un único colector, igual que las de los extremos. Más abajo, ambas se fusionaban en un solo tubo para acelerar la velocidad de salida de los gases de escape.

En el lanzamiento, después de más de seis meses de trabajo, Jan Heidak, responsable de la restauración del vehículo más antiguo del Museo Porsche, finalmente pudo sentarse detrás del gran volante de madera. “Es un automóvil increíblemente bueno para tener cien años”, comentaba después de conducir por primera vez este coche de antes de la Segunda Guerra Mundial en la plataforma de deslizamiento del Centro de Desarrollo de Weissach. A la disposición de los pedales, que no es la misma que hoy en día, le costó acostumbrarse. El pedal del medio es para acelerar en lugar de frenar. También explicaba que había que hacer mucha fuerza sobre la dirección que, además, no tiene autocentrado, lo que en su opinión es la diferencia mayor con los vehículos actuales. “El cambio es muy bueno y funciona sin necesidad de hacer doble embrague para bajar marchas, aunque la sensación es mejor si lo haces. Es como un Porsche 356”, concluye Heidak. Sin embargo, no recomienda conducir sin gafas: “Las ruedas delanteras levantan mucha suciedad, que vuela directamente a tu cara junto con pequeñas piedras”.

Kuno Werner revela los planes del Museo Porsche para el Sascha: “Está listo para ser conducido en muchos eventos”. Ciertamente, no hay escasez de oportunidades en el calendario del departamento de Museo y Patrimonio de Porsche.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/226387_en_6000000.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2022/es-porsche-100-aniversario-victoria-clase-targa-florio-1922-austro-daimler-ads-r-sascha-tecnologia-29974.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/2e79f37c-15e2-4d00-aec4-9567295d67a3.zip

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