

Nuevo Porsche 911, a prueba en la Cordillera de Los Andes

30/05/2019 El deportivo mostró toda su performance en el camino hacia el centro de Ski Portillo

Un interesante desafío le propuso Porsche a un grupo de periodistas chilenos, quienes pusieron a prueba la octava generación del Porsche 911 en una de las rutas más desafiantes del mundo. Con 29 curvas muy cerradas, todas a más de 2.500 metros sobre el nivel del mar, en la Cordillera de los Andes, el icónico deportivo de Stuttgart superó sin inconvenientes la Ruta Los Caracoles. El centro de Ski Portillo, ubicado justo antes del límite fronterizo entre Chile y Argentina, fue el destino elegido para culminar esta travesía llena de performance y adrenalina.

Hemos querido poner a prueba la octava generación del 911 en un camino muy exigente que le permitió demostrar todas sus capacidades dinámicas", dijo Alfredo Gantz, General Manager de Porsche en Chile. Viajamos por la Ruta Los Caracoles, a los pies de la Cordillera de Los Andes, para probar la potencia del motor, la nueva caja de cambios de doble embrague, el chasis, los frenos y el confort interior del nuevo Porsche 911, tras lo cual podemos asegurar que este es el mejor 911 de la historia".

Para el recorrido de aproximadamente 150 kilómetros entre Porsche Center Santiago y el centro de Ski Portillo, los periodistas pudieron conducir el 911 Carrera S de nueva generación –denominado internamente 992– y el 911 Carrera S, de la versión anterior –el 991–. De esta manera los participantes comprobaron de primera mano el trabajo que hicieron los ingenieros de Stuttgart para hacer del nuevo 911 un auto que ha superado sus propios límites.

Motor con mayor potencia y eficiencia

Con el nuevo 911 también los motores bóxer turbo de seis cilindros pasan a la siguiente generación. El desarrollo se centró sobre todo en el aumento adicional de las prestaciones. Nuevos turbocompresores más grandes, con una estructura simétrica y dotados de válvulas de escape (wastegate) con control eléctrico, una refrigeración del aire de sobrealimentación completamente rediseñada, un aumento de la condensación, así como, por primera vez, el uso de válvulas de inyección piezoeléctricas han permitido conseguir una mejora de los motores en las dimensiones relevantes: respuesta, potencia, desarrollo del par, eficiencia y deportividad con altas revoluciones. Además del aumento de la potencia a 450 caballos (30 más que la generación anterior) con 6.500 rpm, el motor proporciona un par de 530 Nm (+30Nm) entre 2.300 rpm y 5.000 rpm.

Caja de cambios de doble embrague de ocho velocidades de nuevo desarrollo

Los modelos 911 Carrera S y 911 Carrera 4S se entregan exclusivamente con la primera caja de cambios de doble embrague de ocho velocidades (PDK) para deportivos Porsche. La nueva PDK ofrece múltiples mejoras frente a la caja de cambio de siete velocidades utilizada en los modelos anteriores. El conductor lo percibe inmediatamente en la mayor versatilidad entre comodidad, prestaciones y

eficiencia. Todos los niveles de conducción disponen de una nueva relación de transmisión. La primera velocidad es más corta y la octava más larga que antes. Esto ha permitido dimensionar la relación de los ejes más larga, lo cual reduce adicionalmente el número de revoluciones en las velocidades superiores. Los resultados son un desarrollo armonioso de la transmisión y un potencial adicional para la reducción del consumo de combustible. La velocidad máxima se alcanza, como hasta ahora, en la sexta marcha.

Chasis con tecnología de competición

Con el chasis del nuevo 911, Porsche aprovecha aún mejor el potencial de dinámica de conducción. La base se establece al utilizar, por primera vez, llantas de 20 pulgadas en el eje delantero y de 21 pulgadas en el eje trasero. Al mismo tiempo, los neumáticos en el eje trasero son netamente más anchos que los del eje delantero. Con esta combinación, el eje trasero puede establecer una conducción lateral superior y mejorar adicionalmente la tracción del 911 con tracción trasera. Además, las medidas distintas repercuten considerablemente en el equilibrio del vehículo. El comportamiento de marcha se vuelve aún más neutro y controlable. Muestra una tendencia de subviraje o sobreviraje extremadamente reducida y ofrece al conductor mayores reservas de seguridad, sobre todo en caso de conducción dinámica. La configuración mejorada del chasis se completa con la siguiente generación del Porsche Active Suspension Management (PASM), mucho más versátil, entre el deporte y la comodidad.

Nueva adaptación del sistema de frenos con respuesta optimizada

Los nuevos tamaños de llantas con neumáticos perfeccionados han llevado a una adaptación completamente nueva del chasis. Los ingenieros han conseguido mejorar la adherencia en superficies mojadas, así como las características de seca y la resistencia de rodadura. Los coeficientes de elasticidad y de estabilización son mayores y el sistema de frenos es todavía más preciso. Dado que las nuevas ruedas traseras pueden transmitir una mayor fuerza de frenado, el diámetro de los discos de freno traseros aumentó de 330 a 350 milímetros. Además, fue reducida la relación de transmisión del pedal de freno. Ahora, este pedal está fabricado de una denominada chapa orgánica en construcción mixta de acero, fibras de carbono y plásticos. Pesa unos 300 gramos menos que la pieza de acero utilizada hasta ahora. El freno responde de forma más instantánea y, además, la unión sumamente rígida permite al conductor percibir un punto de presión muy preciso. Sobre todo, los conductores con estilo deportivo sabrán apreciar la respuesta optimizada. La revisión del sistema de frenos se completa con el cambio de un servofreno neumático a otro eléctrico.

Diseño claro, identidad inconfundible

El diseño exterior es completamente nuevo y enfatiza el salto en prestaciones del 911 de la serie 992. Los guardabarros son considerablemente más anchos para alojar llantas delanteras de 20 pulgadas y las traseras de 21. La parte posterior tiene ahora el mismo ancho en todas las versiones, lo que destaca la estilizada línea de la sección central. En el frontal, la carrocería es 45 milímetros más ancha. Las manillas eléctricas de las puertas quedan plegadas a la carrocería para resaltar el contorno suave del lateral. Entre los nuevos faros de LED destaca el diseño del capó, con una caída pronunciada que recuerda a las primeras generaciones del 911. La parte trasera está dominada en todas las variantes por un spoiler ajustable, bastante más ancho, y por la elegante tira continua de luces. Con excepción de las partes frontal y la trasera, ahora todo en el exterior está hecho de aluminio.

El interior es completamente nuevo y se caracteriza por las líneas rectas y bien definidas del tablero, con los instrumentos integrados en él. La inspiración viene de los 911 de la década de los setenta. Junto al cuentarrevoluciones central, típico de Porsche, hay dos pantallas sin marco que proporcionan información al conductor. La pantalla central del PCM tiene 10,9 pulgadas y puede ser manejada de forma rápida y sin distracciones gracias a su nueva arquitectura. Por debajo se sitúa un compacto grupo de interruptores con cinco botones para el acceso directo a las funciones más importantes del vehículo.

Nuevos sistemas de asistencia que incrementan la seguridad y el confort

Como primicia mundial, Porsche desarrolló un modo Wet que es parte del equipamiento de serie. Esta función detecta superficies mojadas, adapta los sistemas de control a esas condiciones y alerta al conductor, que puede poner a punto el vehículo haciendo énfasis en la seguridad con sólo pulsar un botón o utilizando el selector de modos del volante (si lleva el paquete Sport Chrono). El sistema de aviso y asistencia de frenado, que también es de serie, detecta el riesgo de colisión con objetos en movimiento e inicia una frenada de emergencia si es necesario. El Asistente de Visión Nocturna con cámara de imagen térmica es una opción que está disponible por primera vez en el 911. El control de cruceo adaptativo, también opcional, incluye el control de distancia automático, la función de parada y arranque, la protección para ocupantes y una innovadora función autónoma de Asistente de Emergencia.

El nuevo Porsche 911 Carrera S tuvo un notable desempeño en la travesía hacia la Cordillera de Los Andes. Un trazado de más de 150 kilómetros donde fueron puestas a prueba todas sus prestaciones en una ruta extrema y de alta exigencia para los motores del nuevo Porsche 911. Una experiencia única para el test drive al modelo más icónico de la marca de Stuttgart que demuestra una vez más que la pista no es su único hábitat natural. El deportivo de Porsche entrega performance y comodidad incluso en los escenarios más complejos del mundo.

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

Link Collection

Link to this article

<https://newsroom.porsche.com/es/ppdb/2019/05/nuevo-porsche-911-a-prueba-en-la-cordillera-de-los-andes.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/0608f950-0a84-4130-aec5-2cf545d60c24.zip>