

Chasis y frenos

Mayor versatilidad entre confort y deportividad

Por un lado, con el chasis del nuevo 911, Porsche aprovecha aún mejor el potencial de dinámica de conducción; por el otro lado, los pasajeros se benefician de un mayor confort de rodadura. La base se establece al utilizar, por primera vez, ruedas de 20 pulgadas en el eje delantero y de 21 pulgadas en el eje trasero. Al mismo tiempo, los neumáticos en el eje motor trasero son netamente más anchos que los del eje delantero. Así se obtiene una vía delantera 46 milímetros más ancha en ambos modelos, así como el ancho de vía 39 milímetros superior en la parte trasera del 911 Carrera S. 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. 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. Por primera vez y como opción, el chasis equipado de serie con amortiguadores regulados PASM del 911 Cabriolet se puede sustituir por el chasis deportivo PASM, rebajado en diez milímetros.

Más deportivo y cómodo: PASM mejorado con mayor versatilidad

Porsche ha actualizado en profundidad el PASM para el nuevo 911. Los amortiguadores de nueva generación cuentan con tecnología totalmente mejorada. La válvula diferencial principal y las cámaras de presión para el rebote y la compresión se controlan en apenas milisegundos mediante una válvula reguladora de gran precisión que se ajusta progresivamente mediante fuerza magnética. Así, es posible ajustar en todo momento con exactitud la fuerza de amortiguamiento. Además, los especialistas en chasis de Porsche han desarrollado un control por software propio para la nueva tecnología de amortiguadores, el cual adapta el funcionamiento de estos perfectamente a su uso en el nuevo 911.

Hay un chasis deportivo PASM rebajado en diez milímetros disponible de forma opcional. La combinación logra una mejor dinámica de conducción y, al mismo tiempo, más agilidad en las curvas y más estabilidad en tramos de alta velocidad.

Programa de conducción Wet: el primer sistema del mundo que detecta calzadas mojadas, y equipado de serie

El nuevo 911 presenta como novedad mundial un innovador sistema para detectar calzadas mojadas, el cual incluye el programa de conducción Wet, que se puede seleccionar manualmente en todo momento. Ha sido desarrollado especialmente para asistir a los conductores en el supuesto de que la carretera esté mojada. El sistema detecta mediante sensores acústicos en los pasos de rueda delanteros la proyección de salpicaduras de agua y, en consecuencia, si la calzada está mojada. De esta manera se diferencia de manera esencial de los sensores de lluvia que controlan los limpiaparabrisas y que reaccionan visualmente a la presencia de gotas de agua, independientemente del estado de la calzada. Cuando se detecta que la calzada está mojada, se prepara la respuesta de los sistemas PSM y PTM. En caso de mucha humedad, el sistema informa

al conductor en un segundo paso y recomienda conmutar manualmente al modo Wet.

Se puede conmutar a dicha función en la nueva regleta de pulsadores situada encima de la consola central o, en el caso del paquete Sport Chrono opcional, integrada en el conmutador de modos. Si el conductor activa el modo Wet, se adaptan, entre otros, Porsche Stability Management (PSM), Porsche Traction Management (PTM), la aerodinámica, Porsche Torque Vectoring (PTV) Plus opcional y la respuesta de la propulsión, a fin de garantizar la máxima estabilidad de conducción. A partir de 90 km/h, el alerón trasero pasa a la máxima carga aerodinámica, las chapaletas de aire de refrigeración se abren, la característica del acelerador se vuelve más plana y ya no se pueden activar los modos PSM OFF y Sport.

Nueva adaptación del sistema de frenos con respuesta optimizada

Los nuevos tamaños de rueda con neumáticos perfeccionados han llevado a una adaptación completamente nueva del chasis. Se ha conseguido mejorar la adherencia en superficies mojadas, así como las características de secado 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. El freno responde de forma más instantánea y, además, la unión sumamente rígida permite al conductor percibir un punto de presión muy preciso.

Opcionalmente, el freno probado en la competición Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) sigue estando disponible para todos los modelos 911. El freno de cerámica puntúa por su peso reducido y su poca sensibilidad al desgaste.

Dirección con transmisión directa para una mayor agilidad

Con el fin de seguir aumentando la agilidad y el comportamiento dinámico al trazar curvas en el nuevo 911, la dirección tiene una transmisión más directa en un 11 % en los deportivos de serie y en, aproximadamente, un 6 % en los vehículos con dirección opcional del eje trasero. En consecuencia, la conducción del 911 es aún más ágil y aumenta el placer de conducir en tramos con curvas.

Opcionalmente se ofrece la servodirección Plus enfocada a ofrecer la máxima comodidad. A bajas velocidades funciona con una transmisión modificada de la dirección asistida y facilita al máximo las operaciones al maniobrar y estacionar.

Dirección del eje trasero y batería de construcción ligera

Para el nuevo 911, la dirección del eje trasero ha sido revisada de nuevo. En función de la velocidad, dirige las ruedas traseras hasta dos grados en el sentido opuesto o en el mismo sentido del ángulo de dirección en el eje delantero. De esta forma, el 911 se conduce de forma más ágil en curvas y adquiere una mayor maniobrabilidad en el tráfico urbano gracias a la reducción del radio de viraje. A velocidades más altas aumenta la estabilidad, por ejemplo, en el cambio de carril. La dirección del eje trasero conlleva el uso de una nueva batería de litio-ferrofosfato.

La vida útil de la batería de litio-ferrofosfato es 2,5 veces más extensa que la de una batería de plomo convencional comparable y pesa, con 12,7 kilos, menos de la mitad. En combinación con la dirección del eje trasero opcional también está disponible, como

opción, el Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Con la ayuda de unos estabilizadores activos, este sistema compensa prácticamente por completo el tambaleo de la carrocería en curvas.

Sistema de elevación para el eje delantero

El sistema de elevación electrohidráulico, disponible como opción, permite elevar el eje delantero en aproximadamente 40 milímetros. Al aumentar el ángulo de inclinación y la distancia al suelo en el eje delantero, el sistema facilita, por ejemplo, la entrada en garajes y parkings.