

A lo más alto con el sistema de elevación de serie

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

10/01/2023 A lo más alto con el sistema de elevación de serie

Una de las novedades más llamativas del Porsche 911 Dakar es la distancia al suelo notablemente mayor. Con 161 milímetros, es aproximadamente 50 milímetros más alta que en un 911 Carrera con chasis deportivo. Si se activa el sistema de elevación de serie, la carrocería se eleva 30 milímetros más en los ejes delantero y trasero. De este modo, el 911 Dakar alcanza una distancia al suelo de 191 milímetros como máximo.

La elevación de la carrocería al nivel alto se puede activar manualmente con un botón. En el modo todoterreno, la carrocería se eleva automáticamente. Los elementos de ajuste de las columnas de suspensión se llenan hidráulicamente. El sistema de elevación del 911 Dakar se basa en el principio del conocido sistema de elevación del eje delantero. Para garantizar que el sistema satisfaga los requisitos

más exigentes y un nivel de conducción de hasta 170 km/h para los ejes delantero y trasero, se tuvieron que realizar cambios profundos. Para ello, se ha desarrollado un acumulador de aire a presión que, en caso necesario, vuelve a regular la presión del sistema. El depósito de expansión se ha adaptado al aumento del volumen de llenado. El nivel de presión ha aumentado de los aproximadamente 110 bares del elevador del eje delantero anterior a 135 bares. Es posible conducir en el nivel alto a una velocidad de hasta 170 km/h. Si se supera la marca de 170 km/h, se produce un descenso automático al nivel normal.

Recorridos de suspensión más largos y constantes de amortiguación más bajas

El ajuste del chasis del 911 Dakar sigue la misma filosofía básica que en todos los Porsche 911: gran equilibrio entre confort de conducción y deportividad, así como una aptitud utilitaria ilimitada. Para ampliar el ámbito de aplicación del 911 Dakar, se han realizado cambios específicos en la configuración para satisfacer tanto los requisitos todoterreno como en carretera. De esta forma, las columnas de suspensión utilizadas en el 911 Dakar son más largas y ofrecen, tanto en la parte delantera como en la trasera, recorridos más largos de compresión y de expansión. Para ello, las constantes de amortiguación son significativamente más bajas. Además, todos los sistemas de chasis de serie (PASM, estabilización dinámica del balanceo PDCC y dirección activa del eje trasero), así como la regulación de la tracción total y del bloqueo transversal (PTM y PTV Plus) se han reajustado. Además de los conocidos modos de conducción "normal", "Wet" y "Sport", el conductor puede disfrutar de los dos nuevos modos exclusivos del Dakar: "Rally" y "Offroad".

En el modo "Rally", el motor, la caja de cambios de doble embrague Porsche y el acelerador actúan de forma deportiva, como en el modo "Sport+" de otros modelos 911. Además, el control de tracción permite un mayor deslizamiento sobre terrenos sin asfaltar. Las pistas adecuadas para el modo "Rally", diseñadas para ofrecer un gran disfrute al volante, son pistas de grava, prados húmedos y caminos forestales con surcos en el carril. En el modo "Offroad", el motor, la caja de cambios de doble embrague Porsche y el acelerador se comportan como en el modo "Rally", pero el vehículo circula automáticamente en el nivel más alto, por lo que cuenta con una distancia al suelo de 30 milímetros más. Al mismo tiempo, la tracción total transmite un par motor considerable al eje delantero para que no se produzca un deslizamiento diferencial entre las ruedas delanteras y las traseras. Además, el bloqueo transversal regulable del eje trasero se cierra para que no se produzcan diferencias de régimen entre la rueda trasera izquierda y la derecha. Así, el modo de conducción "Offroad" proporciona una tracción óptima en terrenos exigentes y altos pares de pilotaje. El ajuste "Offroad" es especialmente adecuado para la conducción en dunas y trayectos irregulares sobre terrenos duros.

Aceleración espectacular con Rally Launch Control

El nuevo Rally Launch Control está disponible tanto en el modo "Rally" como en el modo "Offroad". De

forma similar al clásico Launch Control, que sigue formando parte del modo "Sport", permite al conductor acelerar al máximo desde la posición de parada. Puesto que el Rally Launch Control se utiliza en terrenos resbaladizos como arena y gravilla, puede manejar valores de deslizamiento de hasta el 20 %. Permite girar las ruedas dentro de ciertos límites, lo que ofrece al conductor una experiencia de aceleración especialmente intensa, espectacular y emocionante.

También se ha revisado por completo la coordinación de la dirección y se ha adaptado a la mayor exigencia de los requisitos. Convence en todas las superficies con una buena respuesta y transmite en todo momento con claridad el nivel de agarre que existe en el eje delantero. Los neumáticos todoterreno de Pirelli, desarrollados por primera vez para un modelo de serie de Porsche, también son responsables de la buena tracción del nuevo 911 Dakar en pistas todoterreno. Están montados de serie, en la parte delantera con el tamaño 245/45 R 19, en la parte trasera con el tamaño 295/40 R 20. Con una mayor sección transversal, es decir, un lateral más alto, contribuye a aumentar en diez milímetros la distancia al suelo del 911 Dakar. La gran sección transversal también requiere el uso de ruedas de 19 pulgadas en la parte delantera y ruedas traseras de 20 pulgadas. Por tanto, las llantas del 911 Dakar son una pulgada más pequeñas que las del 911 Carrera GTS.

Neumáticos deportivos todoterreno

Los neumáticos todoterreno desarrollados especialmente para el 911 Dakar cuentan con marcadas características todoterreno. Sin embargo, en carretera, ofrecen altas cualidades deportivas y un sorprendente potencial de dinámica transversal. Los neumáticos todoterreno son muy robustos. Su perfil diseñado específicamente con una profundidad de más de nueve milímetros, los laterales reforzados y las superficies de rodadura con dos capas de carcasa lo hacen especialmente resistente a los cortes. Además, la carcasa doble aumenta la rigidez de los laterales en aprox. un 40 %, lo que beneficia el exigente uso en terrenos fuera del asfalto. Con estos neumáticos todoterreno, el 911 Dakar no solo puede hacer frente a complicadas condiciones fuera de la carretera, sino también alcanzar velocidades máximas de 240 km/h. De forma opcional, también hay disponibles neumáticos de verano y de invierno Pirelli P Zero de nuevo desarrollo para el Porsche 911 Dakar.

MEDIA ENQUIRIES



Oliver Hilger

Spokesperson 911 and 718
+49 (0) 170 / 911 3915
oliver.hilger@porsche.de

Consumption data

911 Carrera GTS (Predecessor model)

911 Carrera 4 GTS (Predecessor model)

911 Carrera (Predecessor model)

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_229829_en.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_229323_en.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_238918_en.mp4
https://newstv.porsche.com/porschevideos/newstv.porsche.com_229091_en.mp4

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/carpetas-de-prensa/911-Dakar/The-chassis.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/cf4ef251-b79f-4e19-8df1-9bde3c4e0483.zip

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