

Un Porsche 911 muy especial

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

04/11/2022 Dos unidades experimentales del 911 ascendieron las escarpadas laderas de Ojos del Salado, en Chile, el volcán más alto del mundo.

Durante casi 60 años, el Porsche 911 se ha llevado al límite tanto en circuito como en la carretera. Ahora, se está escribiendo un nuevo capítulo con la prueba de dos unidades experimentales de un 911 único. Los *tests* se han realizado donde no hay carreteras, donde el aire es escaso, donde la temperatura está muy por debajo del punto de congelación e incluso donde la vida vegetal no existe.

Un equipo liderado por el piloto de resistencia y aventurero Romain Dumas, se ha propuesto ver hasta dónde es capaz de llegar el 911 y ha optado por uno de los lugares más duros del mundo para comenzar la aventura: las escarpadas laderas de Ojos del Salado, en Chile, el volcán más alto del mundo.

Allí ha tenido lugar la primera prueba del equipo y de los coches. Y, en ese terreno, un Porsche 911 se ha convertido en uno de los pocos vehículos de cualquier tipo en haber alcanzado una altitud tan extrema.

Para llegar a los 6.007 metros (19.708 pies), el 911 con Romain Dumas al volante superó pendientes muy pronunciadas y zonas de hielo que pusieron a prueba las aptitudes tanto del coche como del equipo que lo acompañaba, en temperaturas de unos 30 grados centígrados bajo cero y con la mitad de oxígeno en el aire que a nivel del mar. Muros infranqueables de nieve estacional y hielo cerca de la cumbre fueron los retos finales de la prueba, donde el 911 demostró lo que es capaz de hacer en condiciones extremas. El *test* se completó con éxito y el equipo quedó fascinado por la experiencia.

“Ha sido una aventura memorable y especial, en un lugar tan hermoso como brutal. ¡Supongo que hoy las únicas máquinas en todo el mundo más altas que las nuestras eran los aviones! Para el equipo se trataba de aprender y, desde el primer momento, el coche se ha visto que era resistente y ágil. Fuimos muy exigentes y lo exprimimos al máximo desde el principio, pero se comportó como si estuviera en casa”, comenta Romain Dumas, piloto del 911 y líder del equipo. A pesar de la gran cantidad de hielo y nieve en la cima del volcán, subimos a más de 6.000 metros, hasta el punto en el que las paredes heladas nos impidieron avanzar más. Estamos muy orgullosos de lo que el 911 ha sido capaz de conseguir por primera vez; ojalá tengamos la oportunidad de afrontar muchas más aventuras en el futuro”.

Frank-Steffen Walliser, Vicepresidente de Arquitectura Completa de Vehículos en Porsche AG, encargó el proyecto a su ingeniero Michael Rösler, responsable del Porsche 911.

"Ha sido genial crear un 911 como nunca antes se había visto, un coche hecho posible por un pequeño equipo de entusiastas de la ingeniería. El 911 ya se ha probado a fondo en circuito y, por supuesto, en carretera, pero con este proyecto estamos cambiando el enfoque hacia terrenos inexplorados”, explica Rösler, Director de la Gama 911. “Probar nuestras teorías significa encontrar los entornos más duros posibles para ver si funcionan. Y en el volcán más alto del mundo lo hemos conseguido”.

La base de cada unidad era el 911 (tipo 992) Carrera 4S, equipado con un motor bóxer de seis cilindros turboalimentado de serie, que desarrolla 450 caballos de potencia, acoplado una caja de cambios manual original de siete velocidades. Esta base demostró ser excelente, gracias a la combinación de una construcción de chasis robusta y a la vez ligera, una corta distancia entre ejes, una potencia elevada y la capacidad de hacer frente a altitudes extremas. Con este punto de partida, los ingenieros del Centro de Investigación y Desarrollo de Porsche de Weissach, en estrecha colaboración con Romain Dumas Motorsport, dieron rienda suelta a su creatividad para preparar el 911 de cara a las exigencias específicas de la montaña.

Equipamiento especial para el 911

Las dos unidades se equiparon con barras antivuelco, asientos de fibra de carbono y arneses, para cumplir los requisitos de seguridad que exige un proyecto así. A continuación, se añadieron ejes pórtico para aumentar la distancia al suelo (ahora de 350 mm). Las nuevas relaciones de cambio, más cortas, permitieron acelerar con precisión y suavidad a baja velocidad y funcionaban bien con los grandes neumáticos todoterreno recién montados. Además, los coches estaban equipados con una protección

especial para los bajos hecha de fibra de aramida, ligera pero extremadamente resistente, que resbala sobre las rocas.

También se añadió un dispositivo llamado Porsche Warp-Connecter. Diseñado originalmente para aplicaciones de competición, forma un enlace mecánico entre las cuatro ruedas para permitir una carga constante en ellas, incluso cuando están en los extremos del recorrido de la suspensión. Esto hace posible una capacidad de tracción máxima. Se utilizaron bloqueos manuales e intercambiables de los diferenciales, junto con un avanzado sistema de dirección por cable. Por último, se añadió un cabrestante en la parte delantera, en una carrocería rediseñada para permitir el espacio libre para las ruedas y neumáticos todoterreno de 310 mm de ancho. El sistema de refrigeración también tuvo que desplazarse hacia arriba para que el coche pudiera afrontar los tramos más agrestes sin sufrir daños. Como toque final, la carrocería se terminó con dos decoraciones distintivas: una con el mismo patrón de colores de Porsche Motorsport que adorna el 963 LMDh y una segunda con temática del 911 realizada por el equipo de diseño de Weissach.

“Hace más de 30 años, un equipo de ingenieros de Porsche instaló la tracción a las cuatro ruedas en un 911 para explorar ‘¿qué pasaría si...?’. Hoy, estoy orgulloso de ver que esta curiosidad natural de nuestros técnicos por buscar los límites, probar nuevas ideas y, sobre todo, inspirar, sigan vivos”, concluye Walliser. “Proyectos como este son vitales para los que trabajamos en Porsche. Al comenzar el viaje, el equipo apuntó literalmente a lo más alto. Espero que haya sido la primera de muchas otras aventuras”.

Consumption data

911 Carrera 4S (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/228247_en_3000000.mp4

Image Sublines

Path: Un Porsche 911 muy especial/fotos/img_1.jpg
Title: Romain Dumas, 911 Carrera 4S especial, proyecto a gran altitud, Ojos del Salado, Chile, 2022, Porsche AG
Subline: Romain Dumas.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2022/es-porsche-911-carrera-4s-especial-viaje-de-exploracion-volcan-ojos-del-salado-chile-romain-dumas-30262.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/483bdb0f-c3f6-46f3-9871-be030bcda942.zip

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