


# En lo más alto

**27/05/2024** Tras 60 años de sueños y récords, ¿le queda algo por hacer a un icono como el 911? Puede que sí. He aquí un pequeño equipo con una idea muy atrevida: superar el récord de altura de un vehículo a bordo de un *nueveonce*.

A las 15:00 h de una gélida tarde de diciembre de 2023, el piloto oficial de Porsche Romain Dumas debe decidir: ¿dar la vuelta y volver a casa o girar hacia la izquierda? Ninguna de las dos opciones es buena. Dar la vuelta supondría fracasar en una misión planificada durante cuatro años hasta el último detalle. Además, abandonarían la agotadora expedición de tres semanas a solo unos metros de la meta. Sin embargo, girar a la izquierda implicaría cruzar una estrecha superficie de hielo a unos 6.500 metros sobre el nivel del mar con una inclinación de 45 grados, bajo la que se abre un abismo casi vertical de 500 metros de profundidad. El tres veces ganador de Le Mans y experto piloto todoterreno decide pisar el acelerador.

El origen de esta expedición se remonta a un viaje a Mallorca en septiembre de 2019. Allí, durante un congreso de directivos de Porsche, Frank-Steffen Walliser, Vicepresidente de las gamas 911 y 718 en aquel momento, lanzó una idea que otros en su posición seguramente se habrían limitado a desdeñar con una leve sonrisa. “¿Por qué no intentamos subir con un 911 a una altura que no se haya alcanzado

nunca antes con un coche?".

"Recuerdo perfectamente la primera vez que se habló sobre esto", comenta Walliser, actual Vicepresidente de Arquitectura Completa de Vehículos de Porsche AG. "Y dije al instante que debíamos intentarlo. Un fabricante de vehículos deportivos lleva los récords en su ADN, no importa cuáles". Después vinieron tres meses excepcionales de intenso desarrollo en secreto, que acabarían derivando en el "Proyecto Kilimanjaro".

El volcán Ojos del Salado en la frontera entre Chile y Argentina era uno de los pocos lugares del planeta que permitía abordar ese récord de altitud. La suposición era que allí se podrían superar los 6.000 metros sobre el nivel del mar, al menos teóricamente. El monte, remoto e inhóspito, tenía un aspecto intimidante y estaba lleno de peligros desconocidos y muy reales. "Tras algunas vacilaciones iniciales, finalmente teníamos plena confianza en conseguirlo", explica Walliser. "Sin embargo, decidimos no contárselo a nadie. Es cierto que informé al responsable de Investigación y Desarrollo en el Consejo de Dirección, Michael Steiner, que estaba relativamente al corriente, pero aparte de eso solo se lo dijimos directamente a la gente que queríamos que participara".

A principios de octubre de 2019, trabajadores de Porsche en el área de Producción acudieron con un 911 (992) a los talleres del Centro de Desarrollo de Weissach. Allí, lo primero que se hizo fue desmontar el coche. El equipo original estaba formado por menos de 30 personas, entre ellas Michael Rösler, Director de la Gama 911, Jens Kayser, Director del Proyecto, y Achim Schulz, Jefe de Desarrollo de ejes para coches deportivos.

El proyecto dio sus primeros pasos en un laboratorio secreto en el que se opera con libertades inusuales. El presupuesto era limitado, así que se decidió utilizar el chasis y el motor de serie del 911 Carrera 4S (992). Se suponía que el seis cilindros biturbo de 3.0 litros sería capaz de dar la talla a altitudes tan elevadas. "La única forma de demostrarlo era realizar pruebas en la cámara de aire de baja presión que Porsche construyó en los años 80 para desarrollar el motor de avión PFM 3200", explica Michael Rösler. Los primeros *test* revelaron que solo se necesitaban retoques mínimos en la centralita del motor para disponer de potencia más que suficiente incluso a 7.000 metros de altura.

## El primer ascenso

Justo a las nueve semanas de empezar los trabajos, el vehículo secreto bautizado cariñosamente como "Doris" por su "off-road independent suspensión" (suspensión independiente todoterreno) se sometió a una primera prueba en un escenario real. Doris llevaba un chasis con ejes pórtico, amortiguadores específicos y enormes neumáticos todoterreno, con lo que se conseguían unos asombrosos 350 milímetros de altura libre al suelo.

Achim Schulz fue el responsable de desarrollar el "Warp Connector", que se había creado originalmente para el Porsche RS Spyder, un prototipo de carreras perteneciente a la categoría LMP2 del WEC. "El sistema elimina casi por completo la tendencia del vehículo al balanceo", explica Schulz, "pero al mismo

tiempo optimiza la tracción sobre superficies irregulares y en ángulos extremos".

La primera prueba en una cantera abandonada a 150 kilómetros al este de Stuttgart resultó alentadora, ya que todos los sistemas funcionaron según lo previsto. Apenas una semana después, a finales de diciembre de 2019, el equipo puso rumbo a Chile.

Aquella primera expedición fue de prueba tanto para el equipo como para Doris. Comenzó con un lento proceso de aclimatación, imprescindible para que los ingenieros y el conductor se adaptaran a la altitud extrema y a las gélidas temperaturas de hasta 20 grados bajo cero. La seguridad era la máxima prioridad y se hicieron revisiones médicas periódicas para tener bajo control los efectos de la falta de sueño y de oxígeno, así como del frío implacable. Aparte de algunos problemas con la refrigeración fáciles de resolver, el 911 propulsado con *e-fuels* superó perfectamente la primera subida al volcán. Con el piloto británico Ian Brown al volante, consiguió superar los 6.100 metros de altitud, pero el avance se vio detenido por una inminente tormenta de nieve.

La espera por el siguiente intento adquirió dimensiones imprevistas y, debido a la pandemia del coronavirus, el equipo no pudo volver a Chile hasta el invierno de 2022. Esta vez lo haría con el piloto oficial de Porsche ganador de Le Mans, el francés Romain Dumas, que vino con su equipo de carreras RD Limited.

Dumas y Walliser son viejos amigos, y la pasión del piloto por el deporte extremo se reveló como un enriquecimiento para el segundo intento. "Me atrajo el reto de superar mis propios límites", afirma Dumas. "Pero también el de desarrollar un deportivo capaz de llevar a cabo algo que, sobre el papel, parece imposible". Añade el piloto que lo más importante es la preparación, igual que en Le Mans. "Si construyes el vehículo idóneo y formas el equipo adecuado, tienes una oportunidad de ganar". En colaboración con los ingenieros de Weissach, RD Limited empezó a desarrollar un hermano mejorado para Doris. Bautizado como "Edith", se equipó con un cabrestante mucho más grande, lo que hizo necesario desplazar el sistema de refrigeración detrás del asiento del conductor. Edith era mucho más ligero y también llevaba amortiguadores a medida y neumáticos que permitían rodar a una presión de 0,4 bares.

Además, se dotó al vehículo de un sistema exclusivo "Steer-by-Wire" que facilitaba la conducción sobre las superficies rocosas y escarpadas del volcán, y reducía el riesgo de un posible daño en la dirección. Por otra parte, el sistema tenía la ventaja de absorber la mayoría de los impactos más duros, que de lo contrario habrían sido muy fatigosos para los conductores durante las largas y exigentes travesías.

Dumas preparó a su equipo minuciosamente y reclutó a prestigiosos montañistas europeos, guías de montaña chilenos y dos experimentados médicos alpinos. No obstante, la climatología también tuvo la última palabra en 2022 y, aunque los dos coches estaban en disposición de superar la ascensión, la expedición se tuvo que cancelar por segunda vez al poco de superar los 6.000 metros de altitud debido al hielo y la nieve.

Estar tan cerca del récord y volver a casa sin haberlo conseguido fue un duro golpe para todos pero, tras

los dos intentos fallidos, el retorno fue más sencillo: “Todo era cuestión de confianza”, afirma"Jens Kayser. “Teníamos los datos y sabíamos que podíamos lograrlo y que el vehículo era capaz”. A finales de 2023, volaron de vuelta a Santiago y empezó de nuevo el fatigoso proceso de aclimatación y ascensión. El 2 de diciembre de 2023, el equipo dirigido por Romain Dumas se puso en marcha de nuevo a las 3:30 h de la mañana rumbo a la cumbre. Parecía que el tiempo iba a ser esta vez más amable, lo que allanaba el camino al intento de récord.

## Récord mundial en Ojos del Salado

Entonces, Dumas se vio ante la disyuntiva: girar… ¿o abortar misión? Y decidió dirigirse a la izquierda a lo largo de la cresta estrecha y helada confiando en la ligereza y la agilidad del 911 y a punto de cruzar un terreno que ningún otro vehículo había superado antes. Esquivó algunos bloques rocosos, pasó por encima de otros… y entonces atacó el empinado muro de 45 grados con firme determinación, porque sabía bien que dar la vuelta no era una opción. Con una última aceleración, el piloto y Edith llegaron envueltos en una nube de cenizas volcánicas a la cresta de la cumbre occidental del Ojos del Salado. El GPS registró 6.734 metros sobre el nivel del mar. Nunca antes se había conducido un vehículo en el planeta a esta altitud.

“Claro que a veces sentí miedo”, reconoce Dumas. “Hubo momentos en que me pregunté qué demonios hacía allí, y al superar los 6.400 metros tuve claro que la caída sería enorme si algo salía mal”. La decisión de girar a la izquierda ante la cumbre era un viaje sin billete de vuelta. “Pero el chasis, la potencia y la agilidad del 911 hicieron posible lo imposible. Y no me olvido de todo el equipo, sin cuyo aporte esta misión hubiera sido imposible de completar”.

## Información

Artículo publicado en el número 410 de Christophorus, la revista para clientes de Porsche.

Texto: Matt Master
Fotos: Porsche, Jens Kayser

Copyright: las imágenes y el sonido aquí publicados tienen copyright de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. No se debe reproducir total o parcialmente sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

## 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, $CO_2$Emissions 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).

## Image Sublines

Path: En lo más alto/fotos/img_1.jpg
Title: Porsche 911, Chile, 2024, Porsche AG
Subline: Ganador de Le Mans: el piloto oficial de Porsche, Romain Dumas, y su equipo de competición RD Limited apoyaron la misión a partir de 2022.

Path: En lo más alto/fotos/img_2.jpg
Title: Porsche 911, Chile, 2024, Porsche AG
Subline: Los vehículos “Doris” y “Edith” están listos para el ascenso. Mientras tanto, el equipo prepara la ruta, que discurre por zonas intransitables con temperaturas gélidas.

Path: En lo más alto/fotos/img_3.jpg
Title: Porsche 911, Chile, 2024, Porsche AG
Subline: Doris en 2019, a más de 6.000 metros de altitud. El primer intento tuvo que ser abortado debido a una tormenta de nieve.

Path: En lo más alto/fotos/img_6.jpg
Title: Porsche 911, Chile, 2024, Porsche AG
Subline: El interior del 911 (992) fue reducido a lo esencial para eliminar peso.

Path: En lo más alto/fotos/img_7.jpg
Title: Porsche 911, Chile, 2024, Porsche AG
Subline: Misión cumplida: después de 12 agotadores días, el equipo alcanzó la cumbre occidental del volcán Ojos del Salado en Chile, a unos increíbles 6.734 metros sobre el nivel del mar.

Path: En lo más alto/fotos/img_8.jpg
Title: Porsche 911, Chile, 2024, Porsche AG
Subline: La expedición de sus vidas: el pequeño equipo nunca olvidará esta ascensión. Juntos, hicieron posible lo que parecía imposible.

## Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2024/porsche-911-record-altura-dumas-chile-36299.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/5888988e-b392-4b1d-886c-02ec2861b6e6.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/es.html

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