

Las victorias del Cayenne S Transsyberia

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

11/08/2022 El Cayenne debía ser tan satisfactorio en carretera como todo Porsche y, además, igualmente eficaz fuera de ella. Entre 2006 y 2008, en el Rallye Transsyberia, una agotadora competición de larga distancia, quedó definitivamente demostrada su capacidad para soportar el castigo en las condiciones más duras.

Todo comenzó en 2006, en la tercera edición del Rallye Transsyberia, con un doblete de dos Cayenne S. El ingeniero de Porsche Jürgen Kern y su copiloto ruso, así como otro equipo privado germano-español, fueron los primeros de 28 equipos tras una dura prueba de más de 10.000 kilómetros desde Berlín, pasando por Moscú, Novosibirsk, Mongolia, Irkutsk y el lago Baikal. Para esa competición Kern, que había trabajado en el desarrollo del primer Cayenne, y sus colegas realizaron pequeños ajustes en las dos unidades de serie. Tenían opciones de fábrica, como la suspensión neumática y un conjunto de elementos que incluía estabilizadoras y diferencial con bloqueo. Añadieron unos robustos neumáticos

todoterreno, un revestimiento completo de los bajos, un filtro de aire tipo *snorkel* con la toma al nivel del techo, un cabrestante y cuatro faros auxiliares.

La eficacia de los dos Cayenne S casi de serie en las pruebas de navegación por terrenos desconocidos, en las condiciones extremas fuera de carretera y en el agua del desierto de Gobi, así como en los tramos cronometrados en pistas de tierra en Mongolia, envió un mensaje inequívoco a la dirección de Porsche. Como resultado, el fabricante de coches deportivos amplió su programa de competición para clientes, al incluir una serie limitada exclusiva de 26 unidades Cayenne S Transsyberia. Este deportivo todoterreno se desarrolló a partir del Cayenne S y se optimizó específicamente para la participación en rallyes de larga distancia. Los equipos privados iban a utilizarlo para afrontar el Transsyberia de 2007, de 6.200 kilómetros, desde Moscú a través de Rusia hasta Ulán Bator en Mongolia.

"Todos los equipos funcionaban de forma independiente, con el servicio de mantenimiento organizado por Porsche", recuerda Jürgen Kern, cuyas responsabilidades incluían ocuparse de los que no llegaban a la meta. "Uno de los coches aterrizó sin control tras un salto de 20 metros y dio varias vueltas de campana. La fuerza del impacto arrancó el motor y separó de él la caja de cambios". El conductor y el pasajero salieron ilesos gracias a la robusta carrocería del Cayenne de serie y sus reforzados pilares A y B de acero de alta resistencia, además de a la jaula de seguridad con la que estaba equipado el Transsyberia y que iba firmemente atornillada al habitáculo.

Profundidad de vadeo de 75 centímetros

Además de las barras antivuelco, los 26 Cayenne de rallye tenían grupos más cortos para mejorar la aceleración. También se añadieron refuerzos en los bajos de la carrocería y un bloqueo del diferencial, que estaba disponible opcionalmente para los vehículos de producción como parte del paquete *off-road* . La carrocería y las puertas iban selladas para evitar la entrada de agua hasta el nivel de las ventanillas laterales, lo que permitía una profundidad de vadeo de unos 75 centímetros en el ajuste High Level II de la suspensión neumática. La entrada de aire para el motor se realizaba a través de un *snorkel* situado en el techo. Los trapecios delanteros reforzados aumentaban 34 milímetros la anchura de las vías. Las ruedas de 18 pulgadas estaban equipadas con neumáticos especiales de todoterreno 255/55 R18T, homologados para una velocidad máxima reducida a 190 km/h. Sin embargo, debido a sus desarrollos más cortos, el Cayenne S Transsyberia no llegaba a esa velocidad.

El Cayenne de rallye se benefició de la primera actualización del modelo de base. El motor atmosférico de 4.8 litros, sin cambios para la competición, teenía ahora 385 caballos de potencia (283 kW) en lugar de 340 CV (250 kW), y el par máximo había aumentado de 420 a 500 Nm. El V8 revisado incluso consumía menos carburante. También se implementó en el chasis el Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Esta tecnología antibalanceo no solo facilitaba que el gran SUV tomara las curvas con mayor seguridad y agarre en carretera, sino que también aumentaba la capacidad para transitar sobre terreno agreste. Con su perfecta base técnica y sus eficientes complementos, el Cayenne volvió a triunfar en el Rallye Transsyberia 2007 y superó ampliamente a la competencia: tres Porsche coparon el podio. En total, los Cayenne ocuparon 7 de los 10 primeros puestos.

Tras este éxito, las cualidades de todoterreno del Cayenne fueron tan evidentes como su fiabilidad y su calidad: "Los vehículos sobrevivieron bien al rallye, incluso la mayoría de ellos se utilizaron para disputar el Transsyberia una segunda vez", comenta Jürgen Kern. En 2008, 19 equipos volvieron a participar con los mismos vehículos. "No construimos ningún coche nuevo para ello y ni siquiera cambiamos el chasis", recuerda Kern. La única innovación fue un neumático todoterreno aún más robusto para las largas pistas de tierra que habíe en Rusia y Mongolia. El triunfo del año anterior fue superado esta vez tras los más de 7.000 kilómetros completados entre Moscú y Ulán Bator: de los 10 primeros, solo el séptimo clasificado no fue un Cayenne S Transsyberia. Esto demostró de una vez por todas el potencial dentro y fuera de la carretera del Cayenne.

Versión especial para uso diario

En 2009, Porsche conmemoró el éxito del Cayenne S Transsyberia con una edición especial homologada para carretera. Estaba dotada del motor atmosférico del Cayenne GTS lanzado en 2007, cuyo V8 alcanzaba 405 CV (298 kW). La edición especial también iba equipada con el grupo del GTS, acortado en un 15%. Con la caja de cambios manual de seis velocidades, la edición especial Transsyberia aceleraba de 0 a 100 km/h en menos de 6,1 segundos, medio segundo más rápido que el Cayenne S normal. Para esta edición limitada se implementó de serie la suspensión neumática, junto con el Porsche Active Suspension Management (PASM), lo que le proporcionaba una altura libre al suelo de 271 milímetros en el nivel High Level II, pero solo hasta una velocidad de 60 km/h, a diferencia de la versión de rallye.

Visualmente, la edición especial se asemejaba mucho a los coches de competición, sobre todo por sus característicos colores. Además de las conocidas combinaciones negro/naranja y plata Cristal metalizado/naranja, también estaban disponibles las variantes negro/gris Meteoro metalizado y gris Meteoro metalizado/plata Cristal. Los detalles en color de contraste completaban el carácter exclusivo de la edición especial Transsyberia, tanto en el exterior como en el interior. Aunque no fue una serie tan escasa como los 26 vehículos de rallye para clientes, solo se construyeron 285 unidades.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/215872_en_6000000.mp4

Image Sublines

Path: Las victorias del Cayenne S Transsyberia/fotos/img_1.jpg
Title: Cayenne S Transsyberia, 2007, Porsche AG
Subline: Todos los participantes en el Rallye Transsyberia eran equipos privados, con un servicio de mantenimiento organizado por Porsche.

Path: Las victorias del Cayenne S Transsyberia/fotos/img_2.jpg
Title: Cayenne S Transsyberia, 2009, Porsche AG
Subline: En 2009, Porsche conmemoró el éxito del Cayenne S Transsyberia con una edición especial homologada para carretera.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2022/es-porsche-cayenne-20-aniversario-historia-cayenne-s-transsyberia-29318.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/3740843b-bed5-4738-b28d-af7cff2be671.zip

External Links
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/20-aniversario-porsche-cayenne.html

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