¿Es el Cayenne el sucesor del 959?

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

26/05/2022 El Porsche Cayenne celebra este año su vigésimo aniversario y Walter Rörhl, desde Leipzig, responde a una pregunta provocativa sobre el todoterreno de Porsche.

El Porsche 959 supuso un verdadero desafío en su momento. No solo debía lograr buenos resultados en el Dakar, sino también en los circuitos, sin dejar de ser altamente eficaz en la conducción cotidiana. Las tecnologías desarrolladas entonces sitúan al superdeportivo como un modelo con un comportamiento dinámico perfectamente afinado, incluso según los estándares actuales. Elementos como una marcha muy corta específica para su uso fuera de la carretera o el chasis regulable en altura hicieron del 959 un auténtico todoterreno.

En cierto modo, la primera generación del Porsche Cayenne, conocida internamente como E1, no se alejaba tanto del 959, aunque había diferencias evidentes: por primera vez, se tomó la decisión de fabricar un todoterreno deportivo de cuatro puertas. Estaba claro que un vehículo así tendría que soportar todo tipo de críticas. Además, el equipo de desarrollo tenía por delante una ardua tarea, pues

debía construir un coche capaz de estar a la altura de las expectativas de un Porsche en la carretera, pero que a la vez fuera tan bueno fuera del asfalto como los mejores modelos *offroad* . La solución al complejo problema fue el diseño de una plataforma completamente nueva.

El proyecto “Colorado”

En estrecha colaboración con Volkswagen, que por aquel entonces perfilaba ya su futuro Touareg, Porsche tomó la iniciativa en el desarrollo técnico. El proyecto “Colorado” era la base común para ambos modelos, que estaban a punto de estrenar sus primeras generaciones. En el momento del lanzamiento, el Cayenne ya ofrecía en su gama dos motores V8 propios, diseñados desde cero. El primero, correspondiente al Cayenne S, era un 4.5 atmosférico que entregaba 340 CV; el segundo partía del mismo bloque, pero llegaba hasta los 450 CV gracias a la sobrealimentación mediante dos turbocompresores. Aquí, nuevamente, se puede establecer un paralelismo con el 959, cuyo motor biturbo alcanzaba los mismos 450 CV de la versión más potente, si bien era un seis cilindros bóxer. Con el motor más potente, el Cayenne era capaz de llegar a 266 km/h de velocidad punta. No obstante, las prestaciones no fueron su único punto destacable.

La tecnología aplicada al chasis y la coordinación de toda la electrónica ayudó al Cayenne a convertirse en un vehículo sin igual. Entre las ayudas más destacables figuraba el Porsche Traction Management, un sistema de tracción total controlada electrónicamente, en el que el embrague multidisco podía distribuir de forma variable la potencia entre los ejes delantero y trasero. El diferencial central era bloqueable y la caja de cambios tenía reductora. Para aumentar aún más las cualidades todoterreno, el *pack* opcional Advanced Off-Road lo convertía en un modelo extremo fuera del asfalto gracias a los elementos de protección de los bajos de la carrocería, al bloqueo de diferencial trasero y a las barras estabilizadoras desacoplables mediante un sistema hidráulico. Todo ello facilitaba el avance en terrenos difíciles.

Estreno del sistema PASM con suspensión neumática

Pero incluso sin ese *pack* tecnológico, el Porsche Cayenne de la primera generación destacaba por su chasis variable en altura, gracias al sistema PASM (Porsche Active Suspension Management) con suspensión neumática. Por primera vez en Porsche, se utilizó un tipo de suspensión hasta entonces reservada a modelos del segmento de las berlinas de lujo, lo que dio a los ingenieros una gran libertad de desarrollo. Con la mayor altura libre al suelo (27,3 centímetros) se conseguían buenas cotas todoterreno; por el contrario, con la carrocería en su posición más baja se reducía el centro de gravedad para mejorar la dinámica en carretera. El sistema PASM también ofrecía un ajuste continuo que, según el modo de conducción seleccionado, el estado del asfalto y el estilo de conducción, era capaz de adaptar permanentemente la amortiguación en cada rueda.

El Porsche Cayenne contaba con sistemas que permitían un nivel de ajuste sin precedentes. Esto, en combinación con motores potentes, una habitabilidad generosa y un diseño de nuevo lenguaje, lo

convirtió en un verdadero éxito de ventas. Había nacido un coche que podía hacerlo todo.

Un incrédulo Walter Röhrl

Si hubo alguien que quedó especialmente impresionado con las capacidades del Cayenne fue Walter Röhrl. Desde su posición como piloto probador en la fase desarrollo, ya estaba entusiasmado con los primeros prototipos que realizaron exigentes *tests* en España. Aún así, recuerda: "Pensé que no hablaban en serio cuando pretendían que el coche fuera capaz de superar aquellos obstáculos de gran dificultad. Estaba seguro de que no podría hacerlo. Pero me equivoqué y quedé realmente impresionado".

En una fresca mañana de mayo, más de 20 años después, Röhrl se sitúa frente a todas las generaciones del Cayenne y el Panamera en el *pit lane* del Porsche Experience Center de Leipzig. Se acerca al Cayenne Turbo GT actual, acaricia suavemente el alerón y dice, sorprendido de sí mismo: "Este es, quizá, uno de los coches más geniales que jamás se hayan construido. Al principio piensas que es demasiado grande. Pero luego te das cuenta de que su conducción es simplemente increíble. La precisión, la potencia, el equilibrio. A la hora de frenar es, tal vez, donde salga a relucir en mayor medida su elevado peso. Pero lo cierto es que en este circuito alcanzo los 250 km/h al final de recta, y esto es algo que otros vehículos simplemente no pueden hacer.

Una gran evolución durante tres generaciones

A Röhrl, no obstante, lo que más le impresiona es la evolución que ha experimentado el Cayenne en sus 20 años de vida. Durante este tiempo, Porsche ha dado pasos de gigante con avances de desarrollo insuperables: "Si comparas el rendimiento del primer Cayenne con la generación actual (la tercera), solo puedes quitarte el sombrero ante los ingenieros. Es difícil ver coches que sean capaces de evolucionar tanto en el mismo espacio de tiempo".

Para hacer una demostración práctica, se sube a un Cayenne Turbo GT de color verde oscuro, se abrocha el cinturón de seguridad y espera pacientemente a los periodistas para darles unas vueltas al circuito.

Como siempre, se muestra hablador y disponible para fotos y entrevistas. Pero al cruzar la línea de meta, su mano se dirige infaliblemente al botón del cronómetro de su reloj. Una vez más, ha sido el más rápido en la pista.

"Un Porsche Cayenne es un todoterreno y sí, realmente se puede comparar con el 959", dice Röhrl, asintiendo con la cabeza. Nos alegramos de no habernos equivocado al lanzar nuestra pregunta inicial.

Información

Texto: Fabian Mechtel

Fotos: Zaid Hamid

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2022/es-porsche-20-aniversario-cayenne-leipzig-28516.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4053495c-e55e-46b5-9b7f-59bf07890164.zip

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