

La primera carrera de un Porsche Cayenne

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

21/10/2022 Quince años atrás, Porsche se embarcó en un proyecto de competición para clientes que se materializó en el desarrollo del Cayenne S Transsyberia. Hoy, el equipo español que participó en las ediciones de 2007 y 2008 del Rallye Transsyberia, cuenta cómo vivió las carreras a bordo de aquel Cayenne tan especial.

En el año 2006, Porsche decidió lanzarse a la aventura de participar en el Rallye Transsyberia con el Cayenne. Esta competición deportiva, con inscripción abierta a profesionales y aficionados, solo admitía coches de serie, lo que se planteaba como una buena ocasión para demostrar la fiabilidad y el carácter deportivo del SUV de la marca, que por aquel entonces era un modelo muy joven en el mercado.

Dos Cayenne S de fábrica, con apenas algunas modificaciones, tomaron la salida. En el primero iban el ingeniero de Porsche Jürgen Kern y su copiloto ruso; el segundo lo tripulaba un equipo hispano alemán:

Carles Celma y Wolf-Hendrik Unger. Los dos coches competían en la categoría 1C, reservada a los vehículos de pasajeros con mecánica de gasolina superior a cuatro litros de cilindrada.

La toma de contacto con esta dura prueba de más de 10.000 kilómetros no pudo ser mejor, pues los dos Cayenne terminaron primero y segundo en la clasificación general. Aquello envió un mensaje inequívoco a la dirección de Porsche y, como resultado, el fabricante de coches deportivos amplió su programa de competición para clientes al incluir una serie limitada exclusiva de 26 unidades, que recibían la denominación Cayenne S Transsyberia. Esta versión se desarrolló en la planta de Leipzig a partir del Cayenne S y se optimizó para la participación en rallyes de larga distancia.

El 2 de agosto se dio el pistoletazo de salida en Moscú a la edición de 2007, para atravesar Siberia y terminar en la capital de Mongolia, Ulán Bator. En total, casi 6.200 kilómetros a recorrer por carreteras abiertas al tráfico, pistas de tierra, caminos rotos, ríos y desiertos. La orientación y la navegación ponían a prueba a los copilotos, cuya tarea es crucial en una prueba de este tipo; la conducción, especialmente en las zonas trialeras, quedaba en manos de los pilotos, quienes debían gestionar las dificultades e ir lo más rápido posible sin olvidar que manejaban coches de serie y no de carreras.

Aquel año los Cayenne eran mayoría sobre el terreno y volvió a haber representación española. El "spanish team" lo formaban el piloto Pau Soler y la copiloto Laia Peinado. Tras una carrera con paso firme y decidido, pero sin asumir riesgos, terminaron quintos. Eso le dio pie al equipo a querer ir un paso más allá en la edición de 2008, en la que consiguieron cruzar la meta en segunda posición. En la parte final de este artículo (y en el vídeo que lo acompaña), Pau echa la vista atrás para recordar cómo fueron aquellos años y cómo vivió en primera persona tanto el nacimiento del Cayenne S Transsyberia como sus participaciones en el rallye.

Porsche Cayenne S Transsyberia

Ahora es momento de conocer al otro gran protagonista de esta historia, el Cayenne S Transsyberia. En 2007, el Cayenne de primera generación (E1) acababa de recibir su primera remodelación que, en el caso de la versión S, implicaba -estética al margen- un propulsor más potente, con mejores prestaciones y menor consumo de combustible, y la llegada del sistema PDDC (Porsche Dynamic Chasis Control) con dos barras estabilizadoras activas.

El motor V8 4.8 de serie, con 385 CV y 500 Nm de par, se asociaba al cambio automático Tiptronic S de seis velocidades que, como comenta Pau, siempre lo usaba en modo manual durante el rallye. Como el resto de modelos de la gama Cayenne, el Cayenne S Transsyberia también estaba equipado con el sistema de tracción integral Porsche Traction Management (PTM). En condiciones normales, el PTM reparte el 62 % de la fuerza del motor al eje trasero y el 38 % restante al delantero. Pero, cuando es necesario, un embrague multidisco movido por un motor eléctrico y controlado electrónicamente puede variar esta distribución, en función de las condiciones del terreno, y pasar hasta el 100 % de la potencia a uno de los dos ejes.

Muy similar al modelo serie, el Porsche Cayenne S Transsyberia contaba con las modificaciones necesarias para garantizar la seguridad en competición. En el apartado mecánico, la transmisión de grupo corto, que reducía la relación final, ayudaba a mejorar la aceleración en la arrancada y las recuperaciones en el resto de marchas. Por otra parte, la gestión de la transmisión se optimizó para el uso todoterreno.

La suspensión del Cayenne también mejoró para hacer frente a las exigencias de las pistas más duras. En este apartado destaca el doble brazo del eje delantero, que vio incrementado su grosor en 34 milímetros para una obtener una estabilidad extra. El paquete de elementos enfocados a mejorar las prestaciones *offroad* incluía el bloqueo de diferencial específico, los neumáticos para uso extremo fuera de la carretera y los refuerzos para los bajos de la carrocería.

En el modo Todoterreno de la suspensión neumática, la máxima profundidad de vadeo era de aproximadamente 75 centímetros. Para alcanzar esa cifra, tanto la carrocería como las puertas estaban selladas por todas partes, incluso hasta las ventanillas laterales, para evitar que el agua pudiera entrar en el habitáculo. Y, utilizando un *snorkel* , la entrada del aire de admisión se hacía por el techo del vehículo, garantizando que la típica ola frontal que se forma al atravesar ríos no llegara en ningún caso al colector.

Por cuestiones de homologación, el Cayenne Transsyberia contaba con una jaula de seguridad en el interior. Para compensar el peso extra de este elemento de protección, así como el que aporta el equipamiento propio para un rallye, se eliminaron del habitáculo los asientos traseros, los paneles de carrocería interiores y todo el material del equipo de sonido. Estas medidas cumplían una doble función, pues no solo hacían el coche más liviano, sino que ayudaban a bajar el centro de gravedad.

Interior del Porsche Cayenne S Transsyberia

Otra ventaja adicional para el conductor y el copiloto eran los asientos tipo *baquet* con arneses de seguridad, tapizados en cuero y Alcantara, que garantizaban una perfecta sujeción en toda circunstancia, aunque, eso sí, limitaban los movimientos de los ocupantes. Consciente de esto último, el equipo de desarrollo decidió reubicar la mayor parte de los elementos de control. Por ejemplo, el selector de tracción pasó de estar sobre el túnel de transmisión a integrarse en la parte superior de la consola central; en esta misma zona se añadieron dos botones que permitían conectar y desconectar directamente todos los controles electrónicos relativos a la conducción; de igual modo, utilizando un interruptor central colocado entre los dos asientos, tanto el conductor como el copiloto podían acceder a la puesta en marcha y el apagado de los equipos eléctricos, en una rápida maniobra para reiniciar todo el sistema, incluso conduciendo. Por último, cabe citar que el habitual freno de mano que se activa con el pie fue reemplazado por uno clásico de palanca, y que en el lugar de la guantera había un *tripmaster* que permitía al navegante calcular las distancias exactas de la ruta.

El toque offroad distintivo

El Cayenne S Transsyberia estaba disponible en dos colores, Negro Basalto metalizado y Plata Cristal metalizado, que combinaban con el naranja presente en las llantas, los retrovisores, el alerón, las tomas de aire delanteras y los emblemas de la parte inferior de las puertas.

De cara a garantizar la mayor eficacia en conducción fuera de carretera incorporaba cuatro faros adicionales sobre el techo y un cabrestante (guardado en el maletero) de fácil colocación para poder salir de apuros o socorrer a otros vehículos. En la zona de carga guardaba dos bidones de reserva de gasolina con 20 litros cada uno, un gato hidráulico, dos rampas para avanzar en terrenos arenosos, dos ruedas de repuesto y dos cajas de herramientas. Completaban la equipación dos tiendas de campaña, dos esterillas con aislamiento térmico, una eslinga de nueve metros de longitud, una azada plegable, un hacha, una linterna, cuatro barras de remolque y un juego de herramientas completo.

El equipo español en el Rallye Transsyberia

El piloto español Pau Soler ha contado a Porsche Newsroom cómo fue el nacimiento del Cayenne S Transsyberia y cuáles fueron sus vivencias en las ediciones de 2007 y 2008 del rallye que lleva el mismo nombre.

“En aquel momento Porsche necesitaba un vínculo entre el Cayenne y la competición. Por eso decidió participar en este rallye. Se fabricaron 26 unidades del Cayenne S Transsyberia, que se repartieron entre distintos mercados. Tuvimos la suerte de tripular el coche del equipo español”, comenta Pau.

“El coche era prácticamente un modelo de calle y al principio había cierto escepticismo. Algunos pilotos profesionales pensaban que no iba a dar la talla. Sin embargo, vimos que sin arriesgar mucho podíamos hacer un buen papel. Y así fue: en nuestra primera participación, en 2007, terminamos quintos. Así que el año siguiente pedí permiso para tomar riesgos. Ahí apretamos un poco más, ganamos algunas etapas y, aunque no pudimos conseguir la victoria, terminamos segundos”.

El español recuerda que había algunas etapas cortas y muy técnicas, que él mismo califica “como de Camel Trophy”, en las que se hacían medias muy bajas. Y una vez cruzada la frontera de Mongolia, las etapas eran más largas y con mucha navegación. “Había que ir muy fino para no caer en algunas trampas”, dice.

Cuando se le pregunta por lo más difícil y lo que más disfrutó de sus participaciones en el Rallye Transsyberia, Pau lo tiene claro: “Lo más complicado para mí fue adaptar mi ritmo al coche. Hubo quien no entendió que iba en un vehículo de serie y no acabó la carrera. Tienes que aprender a gestionar esto. A veces tocaba pasar despacio para no pinchar o no poner al chasis en apuros. Respecto a lo mejor, lo cierto es que con la navegación tuve la gran suerte de contar con una gran copiloto, mi compañera Laia Peinado, que merece un gran reconocimiento porque gracias a ella conseguimos ganar muchos puntos.

En algunas etapas lo bordó y llegamos en primera posición".

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/historia/2022/es-porsche-cayenne-transsyberia-30070.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4478e4d3-1328-4fb1-b44b-f35943470e2f.zip

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