

El primero de su categoría: cómo Porsche hizo aún más rápido al Cayenne

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

18/07/2022 En el año 2006, Porsche lanzó el Cayenne Turbo S. Se convirtió en el segundo Porsche más potente homologado para carretera, solo superado en aquel momento por el superdeportivo Carrera GT.

¿Un vehículo todoterreno? Hasta bien entrada la década de los noventa, algo así parecía muy poco apropiado para el mundo Porsche. "Casi nadie podía imaginar que nuestra marca ampliaría el segmento de los coches deportivos al ámbito de los SUV", recuerda Klaus-Gerhard Wolpert, primer Vicepresidente de la gama Cayenne.

Y sin embargo, hace 20 años, ocurrió y fue un triunfo. La leyenda de Porsche se trasladó de forma

brillante a un segmento de mercado completamente nuevo. Un todoterreno seguro, un lujoso compañero de viaje y, al mismo tiempo, un deportivo emocionante: la receta del éxito del Cayenne sigue siendo la misma.

Con visión empresarial, el cuidado por los detalles característico de Porsche y los más altos estándares de calidad, el fabricante de vehículos deportivos se embarcó en un proyecto con el nombre en clave de "Colorado", a finales de los años 90. Para cumplir las exigencias de prestaciones propias de la marca también en el segmento de los SUV, los ingenieros desarrollaron para el Cayenne un nuevo motor V8 con elevadas cifras de potencia y par: en el Cayenne S, el propulsor de 4.5 litros tenía 340 CV (250 kW) y 420 Nm. Con la misma cilindrada, el Cayenne Turbo llegaba a unos impresionantes 450 CV (331 kW) y 620 Nm. El resultado fue que se lograron unas prestaciones al nivel de un deportivo, con una velocidad máxima de 242 y 266 km/h, respectivamente.

Entre las características especiales del motor de cuatro válvulas por cilindro se encontraban la tecnología VarioCam, que permitía variar el calado del árbol de levas, y la lubricación por cárter seco integrada, que garantizaba surtir de aceite a todos los componentes del motor, incluso con una aceleración lateral intensa y prolongada.

Todos los elementos del motor V8 se crearon para que pudieran soportar esfuerzos mucho mayores de lo que era necesario inicialmente. Cuatro años después de la presentación del Cayenne, se vio por qué: la gama desarrollada en Hemmingen creció por arriba con el Turbo S.

El Turbo S alcanza 521 CV

Por fuera, el nuevo modelo tenía una apariencia discreta: solo su nombre sugería su enorme potencial. El V8 generaba unos impresionantes 521 CV (383 kW) en el Turbo S y, con 720 Nm, su par máximo superaba en 100 Nm al del Turbo. En términos de dinámica de conducción, el Cayenne Turbo S estableció nuevos estándares para el segmento. El SUV de 2.355 kilogramos alcanzaba los 100 km/h en solo 5,2 segundos, casi medio segundo más rápido que el Turbo, y su velocidad máxima era de 270 km/h.

El aumento de la potencia y del par motor se consiguió gracias a la revisión de los dos radiadores del aire de admisión. Ahora enfriaban el aire comprimido de forma aún más eficaz, entre otras cosas porque estaban hechos íntegramente de aluminio y eran 13 milímetros más grandes. Esto permitía aumentar la presión de sobrealimentación en 0,2 bares, hasta un máximo absoluto de 1,9 dependiendo del régimen del motor, lo que a su vez aumentaba la potencia máxima.

El hecho de que el chasis y los frenos estuvieran a la altura del enorme potencial del Cayenne Turbo S habla de la visión de futuro de los ingenieros. El Director de la gama, Wolpert, aportó su gran experiencia en sistemas de control y la aplicó a la suspensión y a la transmisión del Cayenne. El nuevo Porsche Traction Management (PTM) fue muy positivo para la buena motricidad de todas las versiones. En la configuración estándar, distribuía la potencia entre los ejes en una proporción 38:62 delante y detrás,

pero también era variable mediante un embrague multidisco y podía llegar a hacer los eje solidarios, en caso de necesidad. Con esto se pudo anular el diferencial central y, a pesar de ello, seguir avanzando aunque las ruedas perdieran brevemente el contacto con el suelo. Fuera de carretera, la caja de transferencia con reductora era un recurso valioso para la tracción y la retención.

Excelencia deportiva dentro y fuera de la carretera

Junto con el PTM, el sistema Porsche Active Suspensión Management (PASM) también contribuyó en gran medida al convincente resultado tanto en carretera como fuera de ella. Este sistema de control de la suspensión se incorporó por primera vez en el Cayenne. En la versión Turbo S era de serie, junto con la suspensión neumática. El PASM regula continuamente la dureza de la amortiguación e incorpora en sus cálculos el estado de la carretera y el estilo de conducción. La suspensión neumática también era una ventaja fuera del asfalto. Su ya impresionante altura libre al suelo de 21,7 centímetros con amortiguación de muelles helicoidales se amplió hasta 27,3 centímetros, gracias al sistema autonivelante de la suspensión neumática del Cayenne de primera generación.

Exclusivamente en el Cayenne Turbo S, Porsche instaló el mayor equipo de frenos que había puesto en un vehículo de serie hasta aquel momento. El diámetro de los discos aumentó hasta 380 milímetros en los delanteros y 358 mm en los traseros, frente a los 350 y 330 del Turbo. Las pinzas de freno también crecieron, lo que exigía el uso de llantas de al menos 19 pulgadas, que se instalaban si se solicitaban neumáticos de invierno. Sin embargo, el Cayenne Turbo S estaba equipado de serie con llantas de 20 pulgadas. Las ligeras llantas llevaban neumáticos de tamaño 275/40, especialmente diseñados para el Cayenne y homologados para una velocidad hasta 300 km/h.

Modelo de entrada, diésel y un adelanto del futuro

Entre 2002 y 2007, Porsche lanzó cuatro variantes del Cayenne de primera generación. Además del Cayenne S, el Cayenne Turbo y el Cayenne Turbo S, existía un Cayenne básico, que no llevaba una denominación adicional. Este modelo servía de entrada a la gama y estaba equipado con un motor V6 de Volkswagen. Ese propulsor de gasolina de 3.2 litros generaba 250 CV (184 kW) y un par máximo de 310 Nm. Con la actualización de producto de 2007, los motores recibieron aumentos de potencia, con el Cayenne Turbo S a la cabeza con 550 CV (404 kW). También se añadieron nuevas mecánicas con el Cayenne GTS (405 CV/298 kW) y el Cayenne Diesel (240 CV/176 kW). Con el prototipo Cayenne Hybrid, Porsche también se aventuró a vislumbrar un futuro parcialmente electrificado.

Entre 2002 y 2010, la primera generación del Porsche Cayenne tuvo seis variantes de motor y ocho versiones de equipamiento. Salieron de la fábrica un total de 276.652 unidades y el más vendido fue el Cayenne S, con una cuota del 38,9 %. El Turbo S, con solo 5.455 entregas, siguió siendo el exclusivo modelo emblemático de los superdeportivos. Otro miembro de la familia Cayenne sigue marcando hoy la pauta del segmento en cuanto a prestaciones excepcionales de un coche deportivo: con el Cayenne Turbo GT de 640 CV (471 kW), Porsche lanzó en 2021 un "vehículo cotidiano superdeportivo" de

sobresaliente estabilidad y prestaciones. Con sus extraordinarias características de conducción, este coche eleva el listón al igual que lo hizo en su día el primer Cayenne Turbo S.

Video

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

Image Sublines

Path: El primero de su categoría: cómo Porsche hizo aún más rápido al Cayenne/fotos/img_1.jpg
Title: El primer Cayenne Turbo S junto a otros deportivos de la gama, 2022, Porsche AG
Subline: Un todoterreno seguro, un lujoso compañero de viaje y, al mismo tiempo, un deportivo emocionante: la receta del éxito del Cayenne.

Path: El primero de su categoría: cómo Porsche hizo aún más rápido al Cayenne/fotos/img_2.jpg
Title: Porsche Cayenne Turbo GT actual y Cayenne Turbo S de la primera generación (i-d), 2022, Porsche AG
Subline: Topes de gama: el actual Cayenne Turbo GT (izquierda) y el Turbo S de la primera generación.

Path: El primero de su categoría: cómo Porsche hizo aún más rápido al Cayenne/fotos/img_3.jpg
Title: Porsche Cayenne Turbo S, 2022, Porsche AG
Subline: En 2007 Porsche hizo una actualización de la gama, que incluía mejores en los motores existentes y la llegada de nuevas versiones.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2022/es-porsche-cayenne-historia-20-aniversario-version-deportiva-turbo-s-29092.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/7a4f6467-62d3-4f47-80cf-61d435d69d8a.zip

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