

Atleta todoterreno: las victorias del Cayenne S Transsyberia

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 Rally Transsyberia, una agotadora competición de larga distancia, quedó definitivamente demostrada su capacidad para soportar el castigo de las condiciones más duras.

Todo comenzó en 2006, en la tercera edición del Rally 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 desafiante prueba de más de 10 000 kilómetros desde Berlín hasta el lago Baikal (Rusia), pasando por Moscú, Novosibirsk (Rusia), Mongolia e Irkutsk (Rusia). 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 barras antivuelco 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 (frontera entre China y Mongolia), así como en las pruebas cronometradas en pistas de tierra en Mongolia, envió un mensaje inequívoco a la dirección de Porsche. Como resultado, el fabricante de autos deportivos amplió su programa de competición para clientes al incluir una serie limitada exclusiva de 26 unidades Cayenne S Transsyberia. Este deportivo todoterreno fue desarrollado a partir del Cayenne S y fue optimizado específicamente para la participación en rallys de larga distancia. Los equipos privados iban a utilizarlo para afrontar el Transsyberia de 2007, de 6200 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", dijo Jürgen Kern, cuyas responsabilidades incluían ocuparse de los que no llegaban a la meta. "Uno de los vehículos 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 que el Transsyberia estaba equipado con una jaula de seguridad firmemente atornillada al habitáculo, además de la robusta carrocería del Cayenne de serie y sus pilares A y B reforzados de acero de alta resistencia.

Profundidad de vadeo de 75 centímetros

Además de la jaula, los 26 Cayenne de rally tenían una relación de ejes más corta para mejorar la aceleración. También fueron añadidos refuerzos en los bajos de la carrocería y un bloqueo del diferencial, también disponible para los vehículos de producción como parte del paquete off-road. Además, la carrocería y las puertas estaban selladas contra 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* a nivel del techo. Los trapecios delanteros reforzados aumentaban 34 milímetros la anchura de las vías. Los rines de 18 pulgadas estaban equipados con neumáticos especiales de todoterreno 255/55 R18T, homologados para una velocidad máxima reducida de 190 km/h. Sin embargo, debido a su relación de ejes más cortos, el Cayenne S Transsyberia no llegaba a esa velocidad.

El Cayenne de rally se benefició de la primera actualización del modelo de serie base. El motor atmosférico de 4,806 cm^3, sin cambios para la competición, producía 385 CV (283 kW) en lugar de 340 caballos (250 kW), y el par máximo había aumentado de 420 a 500 Nm. El V8 revisado incluso consumía menos combustible. También fue implementado en el chasis el Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC). Esta tecnología que evita el balanceo 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 SUV de Porsche volvió a triunfar en el Rally Transsyberia 2007 y superó ampliamente a la competencia: los equipos Cayenne coparon el podio. En total, la escuadra de Porsche ocupó 7 de los 10 primeros lugares.

Tras este éxito, las cualidades de todoterreno del Cayenne fueron tan evidentes como su fiabilidad y su

calidad: "Los vehículos sobrevivieron bien al rally, incluso la mayoría de ellos fueron utilizados para disputar el Transsyberia una segunda vez", dijo Jürgen Kern. En 2008, 19 equipos volvieron a participar con los mismos vehículos. "No construimos ningún auto nuevo para ello y ni siquiera cambiamos el chasís", dijo Kern. La única innovación fueron llantas todoterreno aún más robustas para las largas carreteras de tierra por Rusia y Mongolia. El triunfo del año anterior fue superado esta vez tras los más de 7000 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 estaba dotada de los grupos del GTS, acortados 15 por ciento. 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 fue implementada 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 rally.

Visualmente, la edición especial se asemejaba mucho a los autos de competición, sobre todo por sus característicos colores. Además de las conocidas combinaciones negro/naranja y plata Crystal metalizado/naranja, también estaban disponibles las variantes negro/gris Meteor metalizado y gris Meteor metalizado/plata Crystal. 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 rally para clientes, solo fueron construidas 285 unidades.

Video

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

Image Sublines

Path: media/imágenes/img_1.jpg
Title: Cayenne S Transsyberia, 2007, Porsche AG
Subline: Todos los participantes en el Rally Transsyberia eran equipos independientes, con un servicio de mantenimiento organizado por Porsche.

Path: media/imágenes/img_2.jpg
Title: Cayenne S Transsyberia, 2007, 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/2022/vehiculos/PLA-porsche-cayenne-20-anos-aniversario-historia-cayenne-s-transsyberia-29327.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/9fed16c2-a5b7-4eb4-a030-cc01df0eeae6.zip

External Links
https://newsroom.porsche.com/es/vehiculos/cayenne/20-anos-aniversario-porsche-cayenne.html

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