



Cayenne com roupa esportiva

Motivada pela vitória do Cayenne S no Rally Trans-Siberia de 2006, a Porsche criou uma série especial: a Transsyberia, concebida para ralis de longa distância.

Texto: Luiz Alberto Pandini

Fotos: Porschepress



O lançamento do Cayenne, em 2002, levou os fãs da Porsche – especialmente os apreciadores de competições automobilísticas – a reações diversas. Uma delas foi imaginar a inscrição do novo modelo em provas fora-de-estrada de longa distância, como o famoso Rali Dakar.

A Porsche, porém, refutou essa possibilidade – e, de fato, durante um bom tempo não houve qualquer expectativa quanto à participação do Cayenne em corridas. Isso durou até 2006, quando dois Cayenne S foram inscritos por equipes particulares para disputar o Rali Internacional Trans-Sibéria. O resultado foi digno do histórico esportivo da Porsche: primeiro e segundo lugares entre 28 participantes (*veja Clubnews número 26*).

Uma estréia desse nível não poderia passar em branco para a Porsche. E assim nasceu o Cayenne S Transsyberia, apresentado como edição especial limitada a 26 unidades. É muito mais que um veículo comemorativo: a Porsche concebeu-o especialmente para disputar o Rali Trans-Sibéria, de maneira a oferecer a competidores particulares um carro competitivo e ultra-resistente para encarar desafios como os 6.200 km de percurso da prova. Por enquanto, não há previsão de venda desta versão para outras finalidades.

A aparência do Transsyberia não tem similaridade com qualquer outra versão do Cayenne. Os compradores das 26 unidades poderão escolher entre duas cores: Preto Basalto Metálico e Prata Cristal Metálico, em ambos os casos combinando com elementos decorativos cor de laranja. Nas laterais, foram aplicadas faixas com a inscrição “Cayenne S Transsyberia 2007”, em um tipo de letra similar ao usado no Porsche 911 GT3 RS. As rodas, pintadas em laranja, dão ao Cayenne S Transsyberia um aspecto esportivo, além de tornar o veículo facilmente reconhecível. O laranja também está presente em elementos como os espelhos retrovisores externos, a asa traseira, os faróis adicionais no teto e as barras horizontais das entradas de ar dianteiras. O aspecto “desbravador” é completado por quatro faróis adicionais no teto e por um guincho que pode ser instalado facilmente se for necessário. Se estiver fora de uso, o guincho fica acondicionado no porta-malas.

A potência do motor V8 de 4,8 litros com injeção direta de combustível permanece inalterada: 385 cv a 6.200 rpm. Esse

valor significa um aumento em relação aos Cayenne S da geração anterior, vencedores do Rali Trans-Sibéria de 2006. Mesmo assim, o consumo de combustível diminuiu em cerca de 15%, proporcionando maior autonomia – fator de extrema importância em um rali de longa distância. O torque máximo de 500 Nm (50,9 kgfm) está disponível a partir de 3.500 rpm. O sistema de exaustão foi alterado para diminuir o peso e dá ao motor do Cayenne S Transsyberia um som particularmente forte. A relação final da transmissão Tiptronic S é mais curta que a do Cayenne S de série, assegurando acelerações e retomadas ainda mais rápidas.

As rodas e suspensões foram reforçadas, com a bitola sendo aumentada em 34 mm para melhorar ainda mais a estabilidade. Os pneus de alto desempenho que acompanham o Cayenne S foram substituídos por unidades especiais para offroad (medidas 255/55 R18 T) homologadas para velocidades de até 190 km/h. Os pneus são montados em rodas de 18 polegadas Cayenne S II, feitas em liga leve. O miolo das rodas possui acabamento na cor laranja, como no Porsche 911 GT3 RS.



Para oferecer ainda maior proteção, o Cayenne S Transsyberia possui estrutura de segurança acoplada à célula que forma o habitáculo. Esta estrutura segue as regras e exigências da FIA, com o piloto sendo protegido também por um airbag. O peso extra da estrutura de segurança e dos equipamentos para rali é compensado pela remoção do assento traseiro, dos painéis de

acabamento do interior e da preparação para som. A trava central, por sua vez, é substituída por um mecanismo manual com alças pintadas em laranja.

As janelas e a vigia traseira são feitas em policarbonato leve, enquanto as janelas laterais dianteiras, como em todos os Cayenne, possuem tratamento hidrofóbico especial na face externa para fazer a água escorrer mais rapidamente, assegurando que o vidro permaneça limpo por mais tempo que nas janelas convencionais. Piloto e passageiro dianteiro têm à disposição bancos esportivos de baixo peso revestidos com couro Alcantara. Um detalhe diferente está no freio de mão: no Transsyberia, ele é acionado por uma alavanca situada entre os bancos, e não pelo pedal existente à esquerda da embreagem nos demais Cayenne. Essa mudança foi feita para possibilitar ao piloto o uso do



Faróis instalados no teto e detalhes em laranja: o Cayenne S Transsyberia tem identidade própria. Na página seguinte, o grupo reunido para o treinamento e uma das provas às quais o carro foi submetido.

freio de mão para fazer o carro derrapar de traseira – uma manobra comum em ralis, feita para “aprumar” o carro em direção à saída de curvas fechadas e estreitas.

Todas as 26 unidades do Cayenne S Transsyberia possuem sistema de navegação. O espaço do porta-luvas abriga um computador Tripmaster que permite aos tripulantes seguir com exatidão a rota a ser percorrida. O compartimento de bagagem possui dois reservatórios extras com 20 litros de capacidade, um macaco hidráulico, dois extintores, duas pranchas, dois conjuntos de roda e pneu sobressalentes

e duas caixas para transporte de ferramentas. Também incluídos estão duas barracas, dois cintos flexíveis, um cabo de nove metros de extensão com gancho, uma pá, um serrote, um machado, uma lanterna manual ajustável, quatro cabos para reboques e um jogo completo de ferramentas.

O Transsyberia possui todos os sistemas de auxílio de estabilidade e dirigibilidade presentes nos demais Cayenne. Um deles é a tração permanente nas quatro rodas com PTM (Porsche Traction Management). No modo



Ao volante, pilotos consagrados

Os pilotos inscritos para disputar o Rally Trans-Sibéria com o Cayenne S Transsyberia passaram por treinamentos para conhecer melhor o carro e suas possibilidades. Algumas lendas do rali mundial estavam ao volante. Eram os casos do francês René Metge (que obteve as duas vitórias da Porsche no Rally Dakar, em 1984 e 1986), do espanhol Marc Coma (duas vezes campeão mundial de ralis de longa duração na categoria Motocicletas e também vencedor do Dakar), do alemão Armin Schwarz e do neozelandês Rod Millen (antigos participantes dos ralis do Campeonato Mundial).

Realizado no circuito de off-road da planta da Porsche em Leipzig, onde é fabricado o Cayenne, o treinamento mostrou aos pilotos a enorme capacidade do Cayenne S Transsyberia de superar terrenos não pavimentados. “A estabilidade e a tração do carro em altas velocidades são fantásticas. Nunca imaginei ser possível chegar a 150 km/h em terreno ruim com um 4x4”, afirmou o piloto colombiano Christian Pfeil-Schneider, que tem 15 anos de experiência em ralis. O treino também teve slalom e exercícios de desvio de obstáculos no asfalto, além de práticas de navegação e sessões de reparos.





Prata e preto são as duas cores disponíveis para esta série limitada, a primeira do Cayenne. Na página anterior, habitáculo e porta-malas com a preparação para ralis-raid.

básico, o PTM envia 62% do torque do motor para as rodas traseiras e 38% para as dianteiras. Uma embreagem multidiscos operada por um motor elétrico e controlada eletronicamente varia a distribuição de potência em função das condições de dirigibilidade, chegando a 100% na dianteira ou na traseira se for necessário. Sistemas como o PDCC e a suspensão ativa PASM permitem atravessar terrenos alagados com até 75 cm de profundidade. Para tornar isso possível, o chassi e as portas são selados contra entrada de água até a altura das janelas laterais. Um filtro

de ar do tipo snorkel, com entrada no teto, assegura que a onda de água provocada pelo deslocamento do carro em trecho alagado não atinja o coletor de ar.

O Transsyberia pode ser considerado um marco na história do Cayenne: pela primeira vez, a Porsche “vestiu” seu utilitário esporte com uma roupagem arrojada e o apresentou como um veículo perfeitamente utilizável (e, melhor ainda, vencedor) em competições. Como se vê, a história de glórias esportivas da marca ainda tem muitos capítulos a serem escritos. ■