La historia del Cayenne: audacia, secretos y récords mundiales

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

10/12/2020 Hace casi dos décadas, Porsche se aventuró en el segmento de los SUV con el Cayenne, que exploró con éxito nuevos mercados. Ahora ha alcanzado la marca del millón de unidades fabricadas. Es hora de mirar hacia atrás.

"Un taburete es más estable en tres patas que en dos", dice Hans-Jürgen Wöhler citando a su predecesor. Hasta hace poco, ha sido Vicepresidente de la gama SUV. Los Porsche 911 y Boxster, que ya estaban disponibles en los noventa, eran las otras dos patas del taburete. El concepto del Cayenne se concibió a finales de la década y, en 2002, Porsche presentó al público mundial el primer SUV de la compañía. Hoy, 18 años después, el Cayenne un millón ha salido de la línea de producción de Bratislava, Eslovaquia: un GTS en Rojo Carmín que se entregó a un cliente alemán.

El Cayenne es el epítome del SUV y ha creado su propio segmento, junto con el Touareg. Continúa estableciendo nuevos estándares y superándose a sí mismo. Rescató a la compañía de una crisis, fue pionero en la hibridación y batió récords. Porsche creció en tamaño y rentabilidad gracias al Cayenne. Hasta hoy, este SUV es un símbolo de la historia de éxito de la compañía. Pero vayamos al principio.

Audacia: un SUV con el ADN Porsche

La gran caída del tipo de cambio del dólar, la estrategia de modelos y los altos costes de producción crearon problemas a la empresa. A partir de 1986, Porsche atravesó dificultades económicas. En 1991, solo vendió 23.000 coches, la mitad que cinco años antes. A finales de 1992, las pérdidas sumaban 240 millones de marcos alemanes. El punto más bajo se alcanzó en el año fiscal 1992/1993 con ventas de solo 14.362 vehículos. En el ejercicio 1989/1990, el volumen de ventas era todavía de 31.235 unidades. Poco tiempo después, en enero de 1993, el prototipo del Boxster presentado en el Salón de Detroit tuvo una acogida muy entusiasta. La empresa parecía haberse reinventado a sí misma. Porsche produjo entonces el deportivo Boxster, también biplaza, junto a la gama 911. Esto aseguró un fuerte repunte en 1996, con 32.000 coches vendidos.

Pero en Zuffenhausen no te puedes dormir en los laureles. Siempre ha sido así. El siguiente paso fue decidir qué modelo podría complementar la gama en un futuro próximo. ¿Qué es lo que demandaría el público a principios del siglo XXI? ¿Qué había que desarrollar a finales de los años 90? Mirando la bola de cristal, ¿qué coche podría ser apropiado para el mercado? ¿Qué podría aumentar los ingresos? ¿Un tercer coche de dos puertas de Zuffenhausen? No, no otro coche de dos puertas. Se lanzó el proyecto

"Colorado". Una colaboración con Volkswagen, ya que Porsche no quería aventurarse sola con un SUV. Los requisitos: potente, con grandes cualidades dinámicas y adecuado para todo tipo de terreno. Un coche familiar de cinco plazas con el típico ADN Porsche. Un deportivo.

"A finales de los años 90, fabricar un SUV era decisión audaz. Pero, poco tiempo después, Porsche fue capaz de superar todas las expectativas", recuerda Wöhler, que comenzó a trabajar inmediatamente después de completar sus estudios de ingeniería mecánica especializada en el automóvil. "La marca genera un increíble nivel de fascinación. En aquel entonces, solo planeaba quedarme con Porsche unos tres años. Al final nunca me fui", cuenta a sus 61 años. Algunas cosas siguen su propio curso, dictan su propia historia de éxito. "Ferry Porsche dijo una vez que si construyéramos un todoterreno de acuerdo con nuestros conceptos de calidad, sin duda se vendería", comenta este nativo de Hamburgo, citando al fundador de la compañía. ¡Cuánta razón tenía!

Hemmingen, el lugar de nacimiento del Cayenne

Había nacido la idea del Cayenne. Con ese modelo, Porsche haría todo de manera diferente a cómo lo hacía antes. Zuffenhausen lideró el desarrollo. Como no había capacidad en Weissach, Porsche alquiló una fábrica de 3.800 m² en el polígono industrial "Nord" de Hemmingen, una comunidad de 8.000 habitantes, aproximadamente a mitad de camino entre la fábrica matriz y el Centro de Desarrollo. Inconfundible, rodeada de vallas y con ventanas de espejo. Se realizaron varias transformaciones, así como un aparcamiento de varias plantas al lado para el personal, los transportes y los prototipos.

El Vicepresidente de la nueva gama SUV, Klaus-Gerhard Wolpert, lo dejó claro en el boletín interno “Carrera” (número 9/1998): "Ingeniería simultánea: ese es el espíritu". Considerada una "inversión de futuro", Porsche compartió con Volkswagen la sede de Hemmingen creada para el proyecto "Colorado", que consistía en preparar el Cayenne y el Touareg para su producción en serie. El entonces oficial mecánico Karlheinz Bolz cuenta: "Para montar las plataformas elevadoras entre las columnas del taller, recortamos coches de papel y los movimos sobre los planos hasta que encajaron".

Tres generaciones de una historia de éxito

El Cayenne se anunció por primera vez en 1998, aunque todavía no con su nombre definitivo. El equipo se trasladó a la sede de Hemmingen un año más tarde. El "vehículo deportivo y todoterreno" evolucionó rápidamente para convertirse en el tercer pilar del negocio, junto al 911 y al Boxster, pero también en la fuerza motriz que ayudó a sacar a la empresa de una crisis. Zuffenhausen no se consideró como centro de producción porque estaba operando a plena capacidad con el 911. Por lo tanto, se construyó una nueva planta en Leipzig.

Se terminó aproximadamente dos años después de la ceremonia de inicio de las obras. Porsche estaba asumiendo un gran riesgo con esas considerables inversiones en la producción. Pero eso también es parte de lo que hace a esta compañía lo que es: explorar nuevos caminos, demostrar coraje, aprovechar

al máximo las oportunidades. El Cayenne estuvo listo a tiempo para la ceremonia de apertura de la planta, en agosto de 2002. Porsche lo presentó solo unas semanas más tarde, en septiembre de 2002, en el Salón de París.

La estrategia "Colorado" fue un éxito. Porsche obtuvo beneficios con el Cayenne y, además, reforzó su colaboración con la empresa de Wolfsburgo. Este es solo el comienzo de la brillante historia de un modelo que va ya por su tercera generación. Desde 2019, Porsche ofrece además una variante adicional de carrocería: el Cayenne Coupé.

Hibridación, un hito importante

El estilo de la primera generación del Cayenne fue obra del Jefe de Diseño en esa época, Harm Lagaaij. Inicialmente, hubo versiones Cayenne, Cayenne S y Cayenne Turbo, para posteriormente añadirse el GTS, el Turbo S y, finalmente, el Diesel. En total, salieron de la línea de producción más de 275.000 coches. La segunda generación se lanzó en 2010, con una imagen actualizada y nuevas versiones, el S Hybrid y un S Diesel. En 2014, Porsche volvió a marcar la pauta con el primer híbrido enchufable en el segmento de los SUV *premium* . La experiencia en híbridos de la compañía se remonta al Lohner-Porsche de 1900, el primer vehículo de propulsión híbrida del mundo, diseñado por Ferdinand Porsche.

"La hibridación tiene un gran significado para nosotros desde que lanzamos al mercado motores de ocho y seis cilindros", explica Wöhler. "Nuestro concepto híbrido fue un gran hito para el Cayenne en su camino para convertirse, en 2014, en híbrido enchufable con una autonomía eléctrica de más de 30 kilómetros". Añade que, gracias a estos avances, la empresa ha podido una vez más acceder a nuevos mercados y establecer una nueva referencia, primero con el híbrido y después con el híbrido enchufable. La tercera generación se introdujo en el mercado en 2017, con un avance en la dinámica de conducción, una optimización del uso diario, así como una reducción del consumo y de los valores de CO_2.

Cayenne: logros y récords mundiales

Las cifras también hablan en favor del SUV y ponen de relieve su éxito: en el ejercicio económico 2007/2008, el Cayenne superó al Porsche 911 en casi 50.000 unidades, con una producción total de más de 105.000 unidades.

Otros logros: entre 2003 y 2008, la TransSyberia cubría una ruta de más de 7.000 kilómetros en dos semanas. En este exigente maratón, el Cayenne también realizó un excelente papel en 2007: conquistó los tres primeros puestos. Y, un año más tarde, ocupó los primeros cinco lugares. Diez años después, Porsche se aseguró una referencia en el Libro Guinness de los Récords Mundiales cuando el Cayenne arrastró un Airbus A380 de 285 toneladas durante 42 metros. Superó en 115 toneladas el récord existente de un "coche de producción en serie que arrastra el avión más pesado".

Un Porsche se siente más a gusto en un circuito que en un aeródromo, especialmente si se trata del

Nürburgring Nordschleife. Es ideal para pruebas en pista, carreras e intentos de récord. Si puedes estar a la altura en el "Infierno Verde", puedes competir en cualquier parte del mundo. El Cayenne Turbo S fue el primer SUV que consiguió allí bajar de los ocho minutos en una vuelta. "Nuestro objetivo es siempre el mismo: batir nuestro propio tiempo", comenta Wöhler sobre el reto de enviar un vehículo SUV a la renombrada pista de la región de Eifel.

Espacio interior y otros proyectos

Desde el principio, Porsche no asumió compromisos. Ni siquiera en términos de diseño. Todo o nada. Los genes de Porsche dirigen la toma de decisiones. Wöhler: "Nos fijamos en la competencia y optamos por un aspecto visual elegante, junto con una llamativa deportividad. Era importante para nosotros que incluso los asientos traseros tuvieran suficiente espacio para la cabeza. Hemos conseguido una línea de techo perfecta. La impresión de espacio mejoró enormemente gracias a la excelente idea de instalar un techo panorámico de cristal".

Justo antes del lanzamiento al mercado del Cayenne, a principios del milenio, los diseñadores y desarrolladores estaban considerando nuevas versiones del nuevo modelo. Se pensó en un descapotable parcial, con un pilar C alto, y se creó una maqueta a escala 1:1 para su presentación. El modelo con la barra tipo Targa tuvo buena acogida, pero se decidió no continuar ya que era casi imposible predecir las cifras de ventas.

Con el 911, Porsche aprendió a ofrecer diferentes variantes dentro de la gama. "Tenía todo el sentido ampliar también la gama de SUV, aumentando nuestra cuota en este creciente segmento del mercado", dice Wöhler, como referencia al Cayenne Coupé. "Con este coche, introdujimos un modelo en el mercado que crea un vínculo aún más fuerte entre el uso diario de un SUV y las características de conducción de un coche deportivo".

El Director de Diseño Michael Mauer explica cómo Porsche ha logrado integrar los genes del 911 en el Cayenne. "En un Porsche 911, cada elemento de diseño debe ser lo suficientemente fuerte para que pueda ser transferido a un Panamera o un Cayenne también. Derivamos nuestro ADN de marca del 911. Hemos transferido la línea continua de luz como un elemento del Porsche 911, primero al Panamera y luego al Cayenne en la tercera generación. Ahora también es parte de la identidad de la marca".

Camino libre por delante

De vuelta a la ya no tan secreta sede de Hemmingen. Casi 700 empleados trabajan allí hoy en día y Wöhler cree que "tiene su propia alma. Todos se conocen entre sí". Cree que esto se debe principalmente a la forma en cómo nació esta sede. Después de todo, Porsche y Volkswagen trabajaron allí juntos en lo que más tarde resultaría ser un proyecto exitoso. Cayenne y Touareg, Stuttgart y Wolfsburgo. "Hemmingen está idealmente ubicado en nuestra red de sedes". Wöhler recuerda los buenos tiempos en los que podías conducir prototipos dentro y fuera de las instalaciones sin ser

fotografiado.

Cuando se le preguntó sobre el futuro, respondió: "Los coches cambiarán en los próximos 10 años. El Cayenne continuará su camino y seguirá siendo el mejor SUV de su segmento. Puedo entregar felizmente las riendas a mi sucesor", dice Wöhler, quien ahora está totalmente concentrado en el segundo exitoso SUV de Porsche, el Macan. Se refiere a Manfred Harrer, el nuevo Vicepresidente de la gama Cayenne, que ahora puede seguir escribiendo su historia de éxito. Más allá de la marca del millón.

Image Sublines

Path: La historia del Cayenne: audacia, secretos y récords mundiales/fotos/img_1.jpg
Title: Cayenne S E-Hybrid, Centro Porsche Berlín-Adlershof, 2016, Porsche AG
Subline: El Cayenne rescató a Porsche de una crisis y fue pionero en la hibridación.

Path: La historia del Cayenne: audacia, secretos y récords mundiales/fotos/img_2.jpg
Title: Cayenne, Canadá, 2000, Porsche AG
Subline: Pruebas de invierno en frías áreas de Canadá a principios de los años 2000: el proyecto "Colorado" entra en la recta final.

Path: La historia del Cayenne: audacia, secretos y récords mundiales/fotos/img_3.jpg
Title: Cayenne, 2007, Porsche AG
Subline: Sentarse como en un SUV, conducir como en un deportivo: con el Cayenne (E1 II), Porsche lleva el concepto GTS a la era moderna en 2007. Un modelo a seguir para las otras gamas.

Path: La historia del Cayenne: audacia, secretos y récords mundiales/fotos/img_4.jpg
Title: Cayenne, 911, Boxster, 2002, Porsche AG
Subline: El comienzo de una gran historia de éxito: el Cayenne (E1) hace su debut en 2002 como el tercer modelo de la gama Porsche, tras el 911 y el Boxster.

Path: La historia del Cayenne: audacia, secretos y récords mundiales/fotos/img_5.jpg
Title: Fabricación de la unidad 250.000 del Cayenne, 2009, Porsche AG
Subline: El Cayenne número 250.000 sale de la línea de montaje en la fábrica de Leipzig.

Path: La historia del Cayenne: audacia, secretos y récords mundiales/fotos/img_6.jpg
Title: La segunda generación del Cayenne, 2010, Porsche AG
Subline: La segunda generación del Cayenne (E2) se lanza en 2010.

Path: La historia del Cayenne: audacia, secretos y récords mundiales/fotos/img_7.jpg
Title: Prototipo híbrido del Cayenne, 2007, Porsche AG
Subline: En 2007, Porsche presenta el primer prototipo del Cayenne con propulsión híbrida en paralelo (E1 II). La producción en serie del Cayenne S Hybrid comenzaría tres años después, con el lanzamiento de la segunda generación (E2).

Path: La historia del Cayenne: audacia, secretos y récords mundiales/fotos/img_8.jpg
Title: Cayenne S, TransSyberia, 2006, Porsche AG
Subline: También se han logrado éxitos fuera de la carretera: en la imagen, el Cayenne S (E1) de un equipo privado en la TransSyberia, en 2006.

Path: La historia del Cayenne: audacia, secretos y récords mundiales/fotos/img_9.jpg
Title: Cayenne S Diesel, 2017, Porsche AG
Subline: En la primavera de 2017, un Cayenne S Diesel (E2 II) tiró de un Airbus A380 de 285 toneladas durante una distancia de 42 metros. Esto da lugar a una referencia en el Libro Guinness de los Récords para el coche de producción que ha sido capaz de arrastrar al avión más pesado.

Path: La historia del Cayenne: audacia, secretos y récords mundiales/fotos/img_10.jpg
Title: Cayenne Coupé, Cayenne Turbo Coupé, Salón de Shanghái, 2019, Porsche AG
Subline: Abril de 2019: estreno del Cayenne Coupé en Shanghái. Una cuarta parte de los clientes del Cayenne en todo el mundo eligen esta variante aún más deportiva.

Path: La historia del Cayenne: audacia, secretos y récords mundiales/fotos/img_11.jpg
Title: De izquierda a derecha: Uwe-Karsten Städter, miembro del Consejo de Dirección (Compras); Andreas Haffner, miembro del Consejo de Dirección (Recursos Humanos); Albrecht Reimold, miembro del Consejo de Dirección (Producción y Logística); Wolfgang Porsche, Presidente del Consejo de Supervisión; Lutz Meschke, Vicepresidente y miembro del Consejo de Dirección (Finanzas y Tecnologías de la Información); Uwe Hück, anterior Presidente del Comité de Empresa; Oliver Blume, Presidente del Consejo de Dirección; Detlev von Platen, miembro del Consejo de Dirección (Ventas y Marketing), Michael Steiner, miembro del Consejo de Dirección (Investigación y Desarrollo); presentación mundial del Cayenne, Museo Porsche, 2017, Porsche AG
Subline: Agosto de 2017: estreno mundial de la tercera generación del Cayenne (E3) en la azotea del Museo Porsche de Stuttgart-Zuffenhausen.

Path: La historia del Cayenne: audacia, secretos y récords mundiales/fotos/img_12.jpg
Title: Cayenne Turbo S E-Hybrid, 2020, Porsche AG
Subline: Porsche continúa su estrategia E-Performance. Desde 2019, la versión más potente es un híbrido enchufable: el Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2020/es-porsche-cayenne-historia-un-millon-fabricados-23112.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/01a047b1-8b21-499c-a029-78c17fec56bd.zip