

La historia del Cayenne: audacia, secretos y récords mundiales

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 dar una mirada al pasado.

"Un taburete es más estable en tres patas que en dos", dijo 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 la década de los noventa, eran las otras dos patas del taburete. El concepto del Cayenne fue concebido 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 acaba de salir de la línea de producción de Bratislava (Eslovaquia): un GTS en Rojo Carmín que fue entregado a un cliente alemán.

El Cayenne es el epítome de los 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 costos de producción crearon problemas a la empresa. A partir de 1986, Porsche atravesó dificultades económicas. En 1991, solo vendió 23 000 autos, la mitad que cinco años antes. A finales de 1992, las pérdidas sumaban 240 millones de marcos alemanes. El punto más bajo fue alcanzado 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 deportivos 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 la década de los años 90? Mirando la bola de cristal, ¿qué auto podría ser apropiado para el mercado? ¿Qué podría aumentar los ingresos? ¿Un tercer vehículo de dos puertas de Zuffenhausen? No, no otro auto de dos puertas. Fue lanzado 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 auto familiar de cinco plazas con el típico ADN Porsche. Un deportivo.

"A finales de la década de los años 90, fabricar un SUV era una decisión audaz. Pero, poco tiempo después, Porsche fue capaz de superar todas las expectativas", dijo 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", dijo 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 como lo hacía antes. Zuffenhausen lideró el desarrollo. Como no había capacidad en Weissach, Porsche alquiló una fábrica de 3800 m^2 en la zona industrial 'Norte' de Hemmingen, una comunidad de 8000 habitantes, aproximadamente a mitad de camino entre la fábrica matriz y el Centro de Desarrollo de Weissach. Inconfundible, rodeada de vallas y con ventanas de espejo. Fueron realizadas varias transformaciones, así como un estacionamiento de varios pisos al lado para el personal, los vehículos de transporte 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. "Para montar las plataformas elevadoras entre las columnas del taller, recortamos autos de papel y los movimos sobre los planos hasta que encajaron", recordó el entonces oficial mecánico Karlheinz Bolz.

Tres generaciones de una historia de éxito

El Cayenne fue anunciado 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 fue considerado como centro de producción porque estaba operando a plena capacidad con el 911. Por lo tanto, fue construida una nueva planta en Leipzig (Alemania).

La nueva fábrica fue terminada 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 del Automóvil 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. Posteriormente fueron añadidas las versiones GTS, Turbo S y Diesel. En total, salieron de la línea de producción más de 275 000 unidades. La segunda generación fue lanzada 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", dijo 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 fue introducida al 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 fiscal 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 7000 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 a lo largo de 42 metros. Superó en 115 toneladas el récord existente de un "auto de producción en serie que arrastra el avión más pesado".

Un Porsche se siente más a gusto en una pista de carreras que en un aeródromo, especialmente si se trata del 'Circuito Norte' de Nürburgring. 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", dijo 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 decidió ceder en nada. 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 las cabezas. 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. Pensaron en un descapotable parcial, con un pilar C alto, y crearon una maqueta a escala 1:1 para su presentación. El modelo con la barra tipo Targa tuvo buena acogida, pero los directivos decidieron 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", dijo Wöhler, como referencia al Cayenne Coupé. "Con este auto, 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 auto 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 trasera 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".

Vía libre hacia el futuro

De vuelta a la ya no tan secreta sede de Hemmingen. Casi 700 empleados trabajan allí hoy en día y Wöhler cree que el lugar "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 podían conducir prototipos dentro y fuera de las instalaciones sin ser fotografiados.

Cuando le preguntamos sobre el futuro, Wöhler respondió: "Los autos cambiarán en los próximos 10 años. El Cayenne continuará su camino y seguirá siendo el mejor SUV de su segmento". Ahora Wöhler está totalmente concentrado en el segundo exitoso SUV de Porsche, el Macan. "Puedo entregar felizmente las riendas a mi sucesor", dijo Wöhler al referirse 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: media/imágenes/img_1.jpg
Title: Cayenne S E-Hybrid, Porsche centre Berlin-Adlershof, 2016, Porsche AG
Subline: El Cayenne rescató a Porsche de una crisis y fue pionero en la hibridación.

Path: media/imágenes/img_2.jpg
Title: Cayenne, Canada, 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: media/imágenes/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: media/imágenes/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: media/imágenes/img_5.jpg
Title: The 250,000th Cayenne, 2009, Porsche AG
Subline: El Cayenne número 250.000 sale de la línea de montaje en la fábrica de Leipzig.

Path: media/imágenes/img_6.jpg
Title: The second Cayenne generation, 2010, Porsche AG
Subline: La segunda generación del Cayenne (E2) se lanza en 2010.

Path: media/imágenes/img_7.jpg
Title: Cayenne prototype, 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: media/imágenes/img_8.jpg
Title: Cayenne S, Transsyberia Rally, 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: media/imágenes/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: media/imágenes/img_10.jpg
Title: Cayenne Coupé, Cayenne Turbo Coupé, Auto Shanghai, 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: media/imágenes/img_11.jpg
Title: Uwe-Karsten Städter, Member of the Executive Board for Procurement, Andreas Haffner, Member of the Executive Board for Human Resources, Albrecht Reimold, Member of the Executive Board for Production and Logistics, Dr. Wolfgang Porsche, Chairman of the Supervisory Board, Lutz Meschke, Deputy Chairman of the Executive Board and Member of the Executive Board for Finance and IT, Uwe Hück, Former Chairman of the Group Works Council, Oliver Blume, Chairman of the Executive Board, Detlev von Platen, Member of the Executive Board for Sales and Marketing, Michael Steiner, Member of the Executive Board Research and Development, l-r, Cayenne, World premiere Cayenne, Porsche Museum, 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: media/imágenes/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/2020/vehiculos/es-porsche-cayenne-historia-un-millon-fabricados-23154.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/2163be00-2092-4d19-9c12-d860e93f3739.zip

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