

Proyecto “Colorado”: en busca de la forma ideal

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

22/06/2022 Con la decisión de desarrollar un "vehículo polivalente deportivo", Porsche planteó un gran reto a su Departamento de Diseño y a su Director entonces, Harm Lagaay.

Era la primera vez en la historia de la empresa que, en lugar de un deportivo de dos puertas, se requería un dibujo técnico para un SUV. Se trataba, en cierto modo, de lo más opuesto al diseño de un deportivo: un coche grande, de techo alto, con cuatro puertas, espacio para cinco personas y todo su equipaje. Además, el Cayenne necesitaba una distancia al suelo mucho mayor que la de un deportivo clásico, ya que se esperaba que también estuviera entre los mejores al salir de la carretera. Internamente, el Cayenne se conoce con la letra E de Enduro: el primero fue el E1 y el actual, el E3.

"Por supuesto, no era nada fácil expresar la identidad de la marca Porsche en un coche que no tenía absolutamente nada en común con los modelos existentes fabricados por nuestra empresa", comentó

Lagaay una vez terminado el trabajo. Dedicó un año entero solamente a los faros, uno de los elementos que expresaban la identidad de la marca. Había que incorporar las luces cortas, largas, los intermitentes y, al mismo tiempo, conservar las líneas claras de la carrocería del Cayenne.

Aún hoy, cualquier aficionado puede reconocer la cara del Porsche 911 de la generación 996 en el frontal del primer Cayenne. Esta impresión se ve reforzada por lo que se denomina la topografía de la sección delantera. El punto más alto de las aletas y los faros está por encima del nivel del capó. Se trata de un rasgo distintivo para un Porsche porque ese contorno constituye una clara referencia visual al emblemático 911. Sin embargo, en el Cayenne fue mucho más difícil conseguir ese aspecto debido a su gran motor V8 bajo el capó.

El producto Porsche se convirtió en una marca

Otra característica del capó al estilo del 911 es el notable estrechamiento en su borde frontal. Los diseñadores también querían adoptarlo para el Cayenne, pero los ingenieros sugirieron inicialmente un capó cuadrado. Esto facilitaría el acceso al filtro de aire y a los faros. Los diseñadores se impusieron en este punto, pero también trabajaron con el equipo de ingeniería en áreas no visibles para que dichos accesos no fueran un problema.

Como integrante del proyecto de desarrollo denominado internamente "Colorado", Michael Mauer también se alegró de que Porsche estuviera dispuesta a dar esa importancia al diseño. En 2004 sucedió a Harm Lagaay como Director de Diseño: "Para mí, el Cayenne responde a una cuestión fundamental. Al margen del concepto de vehículo utilizado para complementar al 911 y al Boxster, el tercer Porsche convirtió ese producto en una marca. Y su diseño dotó al coche, cuyas proporciones lo alejan de un deportivo tanto como es posible, de una identidad Porsche".

Los pronunciados hombros en la parte trasera del Cayenne E1, en cuyo diseño jugó un papel clave Ferdinand Alexander Porsche, las superficies lisas de la carrocería y la ausencia de la clásica parrilla del radiador entre los faros siguen siendo rasgos distintivos en la actualidad. Además, estas características típicas de Porsche también redujeron el efecto visual de unas tomas de aire comparativamente grandes en el faldón frontal, pues un motor montado en la parte delantera necesita aire para la combustión y la refrigeración. Y los clientes de Porsche ya estaban acostumbrados a las tomas de aire delanteras de los coches deportivos. En este caso, además, también son necesarias para enfriar los frenos.

Las puertas fueron el mayor reto de diseño

Mauer describe el perfil como el mayor reto de diseño. El Cayenne se creó junto con el Volkswagen Touareg, por lo que el parabrisas y las cuatro puertas de ambos son idénticos. "Es fácil subestimar hasta qué punto las puertas definen el lateral de un coche. Detrás de la puerta trasera tenemos tal vez otro metro y solo un poco más en la parte delantera, así que apenas hay espacio para hacer mucho", señala

Mauer, que trabajó por primera vez en el SUV de Porsche en la remodelación del E1, en 2007.

"Con el E1 II dimos a todo el coche más nitidez visual y definición", recuerda. Sin embargo, el problema de las puertas seguía ahí, junto con la dificultad de diseñar una parte trasera descendente, que cayera en diagonal como en un coche deportivo. En Porsche, esto se conoce como "flyline". Sin embargo, si no se pueden modificar las puertas, queda poco espacio en la parte posterior para crear esa línea que el cliente reconoce como algo característico. Las opciones que quedaban para resolver esto eran un diseño más inclinado de las ventanas laterales rígidas de las puertas traseras y añadir un alerón para prolongar la línea del techo.

Compromisos en el interior

En general, incluso desde la perspectiva actual, el primer Cayenne, con sus formas nítidas y su énfasis en los elementos característicos de Porsche, es un miembro coherente de la gama. Sin embargo, el habitáculo del E1 está claramente influenciado por Volkswagen. "El interior difícilmente puede negar su parentesco con el Touareg", reconoce Markus Auerbach, Director de Diseño Interior de Porsche. No obstante, no falta el diseño habitual de la marca con los cinco relojes en la instrumentación, si bien el cuentarrevoluciones no está situado en el centro, sino a la izquierda.

Para obtener la disposición de Porsche, habría sido necesario desarrollar un nuevo cuadro de instrumentos, una inversión no prevista para la primera generación del Cayenne. A pesar de todo, Porsche pudo incluir una serie de elementos característicos: su propio volante de tres radios, los asideros en la consola central, que subrayan las magníficas prestaciones todoterreno del SUV, y la ubicación para la llave de puesta en marcha en el mismo lugar que en todos los Porsche: a la izquierda del volante.

Image Sublines

Path: Proyecto “Colorado”: en busca de la forma ideal/fotos/img_1.jpg
Title: Cayenne, Boxster y 911, 2022, Porsche AG
Subline: Incluso el primer Cayenne era reconocible como un Porsche a simple vista.

Path: Proyecto “Colorado”: en busca de la forma ideal/fotos/img_2.jpg
Title: Boceto de Matthias Kulla, 1998, Porsche AG
Subline: Con la decisión de desarrollar un "vehículo polivalente deportivo", Porsche planteó un gran reto a su Departamento de Diseño. Este es un boceto de Matthias Kulla de 1998.

Path: Proyecto “Colorado”: en busca de la forma ideal/fotos/img_3.jpg
Title: Cayenne, 2022, Porsche AG
Subline: El interior de la primera generación del Cayenne: como siempre, el lugar para la llave de puesta en marcha está situado a la izquierda del volante.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2022/es-porsche-cayenne-20-aniversario-proyecto-colorado-estilo-28810.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/353437e2-313a-4ef0-a367-d683b107bcfe.zip

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

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