



## Nuova Porsche Cayenne, ancora più efficiente e dinamica

24/07/2014 Continua la storia di successo

Design affinato, maggiore efficienza e un ampio equipaggiamento di serie: queste sono le caratteristiche principali della nuova Porsche Cayenne<sup>1</sup>). Vettura sportiva tra i SUV dal tipico DNA del design Porsche, regala un grande piacere di guida, potenza elevata, cinque comodi posti e un ricco equipaggiamento di pregio.

La nuova generazione della Cayenne si presenta sul mercato, per ora, in cinque versioni: Cayenne S, Cayenne Turbo, Cayenne Diesel, Cayenne S Diesel e la Cayenne S E-Hybrid<sup>2</sup>), la prima trazione ibrida plug-in al mondo nel segmento dei SUV Premium che, insieme con la Panamera S E-Hybrid e alla 918 Spyder, rende Porsche l'unico costruttore al mondo ad offrire in listino tre modelli di vetture con sistema ibrido plug-in. A fronte di migliori valori di performance, tutte le diverse motorizzazioni dei modelli Cayenne fanno registrare consumi di carburante inferiori rispetto alle rispettive versioni precedenti. Il nuovo motore biturbo V6 da 3,6 litri della Cayenne S è stato completamente sviluppato da Porsche. La Cayenne rappresenta una storia di successo unica per Porsche. Nel 2002, l'azienda presenta la prima generazione, trasformando in realtà l'idea di una vettura sportiva nel segmento dei SUV e fissando

subito nuovi standard di riferimento. Il risultato supera qualsiasi aspettativa: dal 2002 al 2010 sono state prodotte oltre 276.000 vetture della prima generazione. Sono state invece 303.000 le Cayenne di seconda generazione prodotte e vendute dal 2010 ad oggi.

La Cayenne, quindi, non solo è stata importante per la positiva crescita di Porsche, ma ha garantito e garantisce anche la base economica per gli investimenti nelle future generazioni di vetture sportive.

#### Design affinato dell'esterno

I designer Porsche hanno ulteriormente perfezionato l'ultima versione della Cayenne, slanciando il design con linee nette e profili definiti posizionati ad arte. La parte frontale, i passaruota anteriori e il cofano motore sono completamente nuovi. Così come le alette delle prese d'aria laterali che, collocate a destra e a sinistra del frontale della vettura, convogliano efficacemente l'aria all'intercooler e allo stesso tempo sono un prezioso dettaglio di design.

I fari principali Bi-Xenon, presenti di serie nel modello base e nei modelli S, nella tipica tecnica a quattro LED "hovering", caratterizzano la nuova Cayenne al primo sguardo, rendendola inconfondibilmente Porsche. Ulteriore segno distintivo per la Cayenne Turbo, al top della gamma, sono i fari principali a LED che, di serie, includono il Porsche Dynamic Light System (PDLS).

Anche la parte posteriore della nuova Cayenne è stata ampiamente rivisitata: il gruppo ottico posteriore, ora è di tipo tridimensionale e le luci stop sono realizzate a quattro LED come le luci diurne anteriori. Inoltre, la targa, la maniglia di apertura e l'illuminazione sono inserite ancora più elegantemente nel portellone posteriore (apertura automatica di serie). Nel complesso, i progettisti hanno affinato le linee orizzontali, con un risultato: la vettura appare ancora più incollata alla strada. Inoltre i terminali di scarico riconfigurati sono integrati nella parte inferiore del paraurti posteriore.

Negli interni, i designer si sono concentrati, tra l'altro, sul posto di guida, dotandolo di serie di un nuovo volante sportivo multifunzione con paddle, dal design e dalle funzioni ispirati al volante della 918 Spyder. Ma hanno riservato ulteriore attenzione ai sedili posteriori, ora ancora più confortevoli, e disponibili su richiesta anche in versione ventilata.

#### Maggiore efficienza

L'aumento della potenza e della coppia segue di pari passo la riduzione dei consumi: due concetti opposti, ma non inconciliabili in Porsche, grazie alle numerose modifiche adottate sull'intero drive train. In tutti i nuovi modelli Cayenne, ad esempio, grazie alla funzione «veleggiare», alla funzione automatica Start-Stop Plus ulteriormente sviluppata e alla ottimizzazione della gestione termica, i consumi di carburante sono nettamente ridotti. Per la prima volta, nei modelli Cayenne vengono impiegate alette di ventilazione attive, collocate dietro alla presa d'aria centrale e regolate dalla gestione elettronica del motore, che si aprono e si chiudono in base alla situazione di guida e alla necessità di raffreddamento regolando la quantità d'aria disponibile per il raffreddamento stesso. In posizione chiusa migliorano l'aerodinamica riducendone la resistenza, con una conseguente diminuzione dei consumi.

La Cayenne S E-Hybrid è la prima vettura a trazione ibrida plug-in nel segmento dei SUV Premium. L'evoluzione tecnica rispetto all'attuale Cayenne S Hybrid è enorme: la batteria agli ioni di litio ha ora una capacità di 10,9 kWh e può raggiungere, in base allo stile di guida e al fondo stradale, un'autonomia esclusivamente elettrica da 18 a 36 chilometri. La potenza del motore elettrico è più che raddoppiata passando da 47 CV (34 kW) a 95 CV (70 kW). I consumi nel ciclo combinato sono ora pari a 3,4 l/100 km (79 g/km CO<sub>2</sub>). La potenza combinata di complessivi 416 CV (306 kW) a 5.500 giri/min del

motore V6 da 3,0 litri sovralimentato (333 CV/245 kW) e del motore elettrico (95 CV/70 kW) e la coppia complessiva di 590 Nm tra 1.250 e 4.000 giri/min consentono prestazioni degne di una vettura sportiva: accelerazione da 0 a 100 km/h in 5,9 secondi e velocità massima di 243 km/h. Con alimentazione elettrica, la velocità massima è di 125 km/h. La batteria può essere ricaricata tramite la rete elettrica o durante la guida. Le principali informazioni della vettura sono richiamabili tramite smartphone grazie al Porsche Car Connect di serie.

La tradizione ibrida in Porsche risale al lontano 1899 e alla Lohner-Porsche, la prima vettura al mondo con trazione elettrica a batteria e motore a combustione, progettata da Ferdinand Porsche. Nell'attuale gamma di modelli, come prima vettura plug-in della categoria superiore, la Panamera S E-Hybrid stabilisce standard a livello mondiale. Ora, la Cayenne S E-Hybrid trasferisce questa tecnica avveniristica nel segmento dei SUV Premium. La 918 Spyder ha già dimostrato come la tecnologia ibrida potesse essere trasferita addirittura nella categoria delle supersportive, ma la tecnologia che viene ancora oggi testata nel Motorsport verrà sempre più applicata nella produzione in serie. Ad esempio lo sviluppo della Porsche 919 Hybrid (impegnata nel WEC 2014) rappresenta la forma attualmente più avanzata di tecnologia ibrida che è stata studiata anche per i veicoli della produzione in serie.

Il nuovo motore biturbo V6 da 3,6 litri della Cayenne S, sviluppato completamente da Porsche, è un ulteriore esempio di come il downsizing della cilindrata e un numero inferiore di cilindri non compromettano i valori fondamentali della vettura: il propulsore consuma nel NEDC da 9,5 a 9,8 l/100 km (223-229 g/km CO<sub>2</sub>), quindi un litro in meno dell'attuale motore V8. Il motore biturbo V6 sviluppa una potenza massima di 420 CV (309 kW) a 6.000 giri/min, pari a 20 CV/15 kW in più. La coppia di 550 Nm è raggiungibile tra 1.350 e 4.500 giri/min (+ 50 Nm). Il rapporto potenza/litro è aumentato del 40 per cento circa passando da 83 CV (61 kW) per litro di cilindrata a 117 CV (86 kW). La Cayenne S, dotata di serie del Tiptronic S a 8 rapporti, accelera da 0 a 100 km/h in soli 5,5 secondi (5,4 secondi con pacchetto Sport Chrono opzionale), quindi impiega 0,4 secondi in meno dell'attuale Cayenne S, e ora raggiunge una velocità massima di 259 km/h (1 km/h in più).

Prestazioni elevate, spinta propulsiva costante e controllo in ogni situazione di guida contraddistinguono la Cayenne Turbo: cilindrata di 4,8 litri, 8 cilindri e sovralimentazione biturbo consentono di sviluppare una potenza di 520 CV (382 kW) a 6.000 giri/min e di raggiungere una coppia di 750 Nm tra 2.250 e 4.000 giri/min. La Cayenne Turbo accelera quindi da 0 a 100 km/h in soli 4,5 secondi (4,4 secondi con pacchetto Sport Chrono opzionale). La velocità massima è di 279 km/h. I consumi si attestano tra 11,2 e 11,5 l/100 km (261-267 g/km CO<sub>2</sub>).

Le versioni diesel della Cayenne combinano sportività ed efficienza dei consumi ancora più elevata. Il motore V6 da tre litri della Cayenne Diesel sviluppa quindi 262 CV (193 kW), 250 CV (184 kW), per l'Italia, a 4.000 giri/min a fronte di consumi tra 6,6 e 6,8 l/100 km (173-179 g/km CO<sub>2</sub>) e, grazie al sistema SCR (Selective Catalytic Reduction), soddisfa già oggi la normativa EU 6 sui gas di scarico. In combinazione con una coppia di 580 Nm tra 1.750 e 2.500 giri/min, l'accelerazione da 0 a 100 km/h avviene in 7,3 secondi (7,2 secondi con pacchetto Sport Chrono opzionale) e la velocità massima è di 221 km/h. La Cayenne S Diesel è spinta da un motore V8 da 4,2 litri che eroga 385 CV (283 kW) a 3.750 giri/min e una coppia di 850 Nm tra 2.000 e 2.750 giri/min. Raggiunge i 100 km/h da ferma in 5,4 secondi (5,3 secondi con pacchetto Sport Chrono opzionale) e una velocità massima di 252 km/h. I consumi nel NEDC sono pari a 8,0 l/100 km (209 g/km CO<sub>2</sub>).

La configurazione delle sospensioni della nuova Cayenne è stata ottimizzata in funzione di un comfort

ancora più elevato, naturalmente senza compromettere l'impostazione più dinamica della guida. In questo modo la flessibilità tra comfort e sportività è ulteriormente migliorata rispetto al passato consacrando la Cayenne come vettura sportiva nel segmento dei SUV.

I nuovi modelli Cayenne saranno presenti sul mercato a partire dall'11 ottobre 2014. La Cayenne Diesel è offerta in Italia a 69.784 Euro, la Cayenne S a 84.058 Euro, la Cayenne S Diesel a 86.010 Euro e la Cayenne Turbo a 133.468 Euro. La Cayenne S E-Hybrid viene venduta a 85.553 Euro, quindi in linea con il prezzo della Cayenne S Diesel e a circa 1.000 Euro in meno rispetto all'attuale Cayenne S Hybrid. Un prezzo che Porsche ha potuto garantire grazie agli effetti sinergici nel settore della tecnologia ibrida. Per questa ragione, anche la Panamera S E-Hybrid viene offerta da subito a 108.334 Euro, pari ad una riduzione di oltre 6.000 Euro. I prezzi si intendono incluse IVA e specifiche di mercato.

1) Cayenne (AM 2015): Consumo (ciclo combinato) 11,5 – 6,6 l/100 km; Emissioni di CO2 267 – 173 g/km; Classe di efficienza F - B

2) Cayenne S E-Hybrid: Consumo di carburante (ciclo combinato) 3,4 l/100 km; Consumo combinato di energia 20,8 kWh/100 km; Emissioni di CO2 79 g/km; Classe di efficienza A+

## MEDIA ENQUIRIES



### Kristin Bergemann

Director Event and Sports Communications  
+49 (0) 170 / 911 1752  
kristin.bergemann@porsche.de

#### Link Collection

Link to this article

<https://newsroom.porsche.com/it/ppdb/2014/07/nuova-porsche-cayenne-ancora-pi-efficiente-e-dinamica.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/39c42abb-0ce6-458b-994e-21ea1474999d.zip>