

Segunda generación: cómo el Porsche Cayenne fue aún más deportivo

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

05/09/2022 Casi desde el estreno mundial del Cayenne, hace 20 años, ya fue difícil imaginar una gama Porsche sin él. Las cifras de ventas de la primera generación superaron incluso las expectativas de la marca. Sin embargo, cuando se empezó a trabajar en la creación de su sucesor en 2005, el plan no se limitó a mantener los atributos del primer Cayenne. También se introdujeron cambios fundamentales, sobre todo en el diseño y la transmisión.

Mientras que el primer Cayenne, conocido internamente como E1, se creó bajo la dirección de Harm Lagaay, a partir de 2004 Michael Mauer fue el responsable del diseño de los modelos de Porsche. Su idea era llevar el Cayenne un paso más allá, aunque el equipo que definió la segunda generación (E2),

lanzada en 2010, se enfrentó a los mismos retos que en el primero. Por ejemplo, las puertas debían ser idénticas a las del modelo hermano Volkswagen Touareg, concebido sobre la misma plataforma, lo que limitaba las opciones de diseño. "Sin embargo, en el caso del segundo Cayenne, el éxito económico del modelo nos dio un poco más de libertad creativa", recuerda hoy Mauer.

"Flyline" reconocible y asiento más bajo

Esto significó que se pudo trabajar más en una serie de elementos. Las puertas se mantuvieron, pero las ventanillas cambiaron. En la parte delantera, los retrovisores exteriores se trasladaron de la esquina de la ventanilla al hombro de la puerta, creando un aspecto más dinámico y dejando un espacio adicional tras los pilares A con el que mejoraba la visibilidad.

Los principales cambios en la parte trasera fueron unas ventanillas laterales que continuaban por detrás de las puertas, el alerón del techo extendido más hacia atrás, los pilotos posteriores un poco más altos y los pilares D más inclinados. El resultado fue una geometría alargada del acristalamiento y una línea de techo, conocida como "flyline" en Porsche, notablemente más descendente. Esto hacía que el Cayenne pareciera rápido incluso cuando estaba parado.

Los diseñadores también tuvieron libertad para añadir muchos toques personales en el interior: "La posición de los asientos era totalmente diferente", explica Mauer. "En el E2 te sientas en el coche, no sobre él. Esta fue una diferencia determinante con respecto al E1". La posición más baja de los asientos también se subrayó visualmente con la consola central que se eleva hacia la parte delantera, un estilo basado en el de la berlina deportiva Panamera (lanzada en 2009), en un esfuerzo consciente por crear una identidad de marca.

Al mismo tiempo, el segundo Cayenne dio a Porsche la oportunidad de utilizar su propia instrumentación, con el cuentarrevoluciones situado en el centro al estilo habitual de la marca. El volante se tomó del icónico deportivo 911. "Para los clientes con un 911 y un Cayenne en su garaje, aquella desconexión ya no existía", comenta Mauer.

Más agilidad en carretera y más fiabilidad fuera de ella

Desde el punto de vista técnico, Porsche también tomó nuevos rumbos con el segundo Cayenne. Por ejemplo, descartó la reductora que hizo del primer Cayenne uno de los mejores vehículos todoterreno y, al mismo tiempo, mantenía las prestaciones que se esperan de un Porsche. Oliver Laqua, implicado desde el principio como desarrollador y actual Director de Proyecto Global del vehículo, recuerda claramente la discusión sobre la caja de transferencia: "En el desarrollo posterior de los sistemas de control electrónico dimos un gran paso adelante en términos de calidad de control y velocidad. Como resultado, pudimos tener la misma capacidad todoterreno que el E1 en el nuevo diseño del E2 sin una caja de transferencia o una reductora y, por lo tanto, lograr un gran ahorro de peso".

El uso por primera vez de un cambio Tiptronic de ocho velocidades en combinación con la nueva tracción total controlada Porsche Traction Management (PTM) proporcionó al nuevo Cayenne agilidad en carretera y capacidad fuera de ella por medios electrónicos. El nuevo PTM también permitió aligerar los semiejes de transmisión delanteros. Esto, unido a la supresión de la caja de transferencia, redujo el peso del nuevo Cayenne en 33 kilogramos solo en la transmisión.

Dado que la eficiencia fue una cuestión importante en el E2, la construcción ligera también se persiguió en otras áreas. La carrocería perdió 111 kg, con un ahorro de 39 kg solo en las aletas y las puertas. El portón trasero, hecho completamente de aluminio al igual que las aletas, pesaba la mitad que en el primer Cayenne.

Junto con el cambio Tiptronic y los nuevos motores, esta construcción ligera y coherente permitió mejorar considerablemente las cifras de consumo de combustible. La gestión térmica, la desconexión variable del suministro de combustible en deceleración y la función de arranque-parada lo redujeron aún más. La mayor contribución vino de la nueva caja de cambios automática. Solo el Cayenne básico, con su nuevo motor V6 de 3.6 litros y 300 CV (220 kW), se ofrecía de serie con la caja de cambios manual de seis velocidades. De este modo, el consumo quedaba en 11,2 l/100 km (ciclo NEDC vigente en ese momento). Si el cliente pedía el Tiptronic de ocho velocidades opcional, el consumo se reducía a 9,9 l/100 km, un 20 % menos.

El primer Porsche híbrido entra en la producción en serie

El Cayenne S, con su V8 de 4.8 litros y 400 CV (294 kW), consumía 10,5 l/100 km, un 23 % menos que su predecesor. El Cayenne Turbo, también con el motor V8 de gasolina, alcanzaba 500 CV (368 kW) de potencia. Junto al Cayenne Diesel (245 CV/180 kW), el más económico de la gama era el Cayenne S Hybrid de 380 CV (279 kW). El primer híbrido producido en serie por Porsche tenía un consumo de 8,2 l/100 km (NEDC).

El potente híbrido en paralelo se podía utilizar de forma más flexible y eficiente que la mayoría de los competidores en aquel momento. El Cayenne S Hybrid podía alcanzar 60 km/h en modo eléctrico. La aceleración, la recuperación de energía y el avance por inercia permitían una experiencia de conducción tan deportiva como eficiente. Como resultado, la segunda generación del Cayenne sentó las bases de la exitosa estrategia de electrificación de Porsche hace 12 años. Y los cambios fundamentales realizados entre las generaciones fueron apreciados por los clientes. El E2 permitió a Porsche casi duplicar las cifras de ventas en comparación con el primer Cayenne. Entre 2010 y 2017, se entregaron un total de 535.903 unidades del modelo ensamblado en la fábrica de Leipzig.

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/215872_en_6000000.mp4

Image Sublines

Path: Segunda generación del Cayenne/fotos/img_1.jpg
Title: Interior de la segunda generación del Cayenne, 2010, Porsche AG
Subline: En el interior, los diseñadores de Porsche pudieron implementar muchos detalles específicos de la segunda generación del Cayenne.

Path: Segunda generación del Cayenne/fotos/img_2.jpg
Title: Cayenne GTS, segunda generación del Cayenne, 2010, Porsche AG
Subline: Un deportivo en el segmento SUV: la segunda generación del Cayenne GTS.

Path: Segunda generación del Cayenne/fotos/img_3.jpg
Title: Segunda generación Cayenne, 2010, Porsche AG
Subline: La segunda generación del Cayenne seguía siendo eficaz sobre cualquier superficie.

Path: Segunda generación del Cayenne/fotos/img_4.jpg
Title: Cayenne Plug-in-Hybrid, segunda generación del Cayenne, 2014, Porsche AG
Subline: A partir de 2010, con el Cayenne de segunda generación, Porsche sentó las bases de su exitosa estrategia de electrificación. El primer híbrido enchufable le siguió en 2014.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2022/es-porsche-cayenne-20-aniversario-segunda-generacion-e2-29620.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4c2f1eeb-fac8-422f-bb47-6dc70694c9ee.zip

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