

20 años del Cayenne: el "tercer Porsche", un éxito extraordinario

10/06/2022 Ferry Porsche lo predijo en 1989: "Si fabricamos un modelo todoterreno de acuerdo con nuestros estándares de calidad y el escudo de Porsche en el frontal, la gente lo comprará". Y se demostró que tenía razón. Desde 2002, el Cayenne ha sido uno de los pilares del éxito mundial de la marca.

"El Cayenne siempre ha sido un modelo que ha creado atracción hacia Porsche: ha captado a muchos nuevos clientes y aficionados de todo el mundo en los últimos 20 años", afirma Detlev von Platen, miembro del Consejo de Dirección de Porsche AG como responsable de Ventas y Marketing. A mediados de los años 90, Porsche tuvo que tomar algunas decisiones importantes para asegurar su éxito económico a largo plazo. A principios de esa década, la empresa atravesaba una de las crisis económicas más importantes de su historia: estaba en números rojos y solo entregó 23.060 coches en el ejercicio 1991/92. Con el Boxster, lanzado en 1996, Porsche empezó a salir de la crisis. Pero la dirección no tardó en darse cuenta de que el legendario 911 y el nuevo modelo con motor central no podrían por sí solos conducir a la empresa hacia un futuro seguro. Los planes para un "tercer Porsche" empezaron a tomar forma, aunque al principio sin una decisión firme sobre el segmento.

Por recomendación de la organización de ventas de EE. UU., la empresa optó por un vehículo todoterreno en lugar del monovolumen que también se había considerado. Este tipo de automóvil estaba especialmente de moda en Norteamérica, el mayor mercado de Porsche en aquel momento. El Director General, Wendelin Wiedeking, también había puesto sus miras en el emergente mercado asiático. Las ambiciones eran grandes desde el principio: Porsche no se contentaba con fabricar un SUV deportivo coherente con la marca, sino que pretendía hacer frente a los principales competidores del segmento del todoterreno.

El proyecto "Colorado"

Esta formidable empresa se abordó finalmente en el marco de un proyecto conjunto con Volkswagen, bautizado como "Colorado", anunciado oficialmente en junio de 1998: el Porsche Cayenne y el Volkswagen Touareg compartirían la misma plataforma. A pesar de la idéntica arquitectura, cada fabricante utilizó inicialmente sus propios motores y sus propias configuraciones de chasis. Porsche se encargó de desarrollar la plataforma conjunta en sus instalaciones secretas de Hemmingen, mientras que Volkswagen aportó su experiencia en la producción de grandes volúmenes.

En 1999, la compañía de Zuffenhausen decidió fabricar el coche en Alemania en lugar de en el extranjero. Para ello construyó una nueva planta de producción en Leipzig, que se inauguró oficialmente en agosto de 2002. El Touareg se fabricó en la planta de Volkswagen en Bratislava (Eslovaquia). La carrocería del Cayenne también se producía y pintaba allí, con el montaje final en Sajonia. Tanto la primera como la segunda generación del Cayenne, conocidas internamente como E1 y E2, salieron de la línea de producción de Leipzig y, posteriormente, también de Osnabrück. Con el lanzamiento de la tercera generación (E3) en 2017, Porsche trasladó toda la producción del Cayenne a Bratislava para crear capacidad adicional en Leipzig para la berlina deportiva Panamera y el SUV compacto Macan.

Sus versátiles características técnicas convierten al Cayenne en un turismo familiar, que también es un robusto todoterreno y un deportivo muy dinámico con las prestaciones características de Porsche. Con estas cualidades, el Cayenne ha contribuido en gran medida a configurar el segmento de los vehículos funcionales deportivos (SUV) en los últimos 20 años. La primera generación (E1) comenzó con una gama de dos motores V8. En el Cayenne S, el recién desarrollado motor de 4.5 litros generaba 340 CV (250 kW), mientras que el Cayenne Turbo conseguía unos aún más impresionantes 450 CV (331 kW) con la misma cilindrada.

El coche para todo: deportivo y todoterreno, con confort para largas distancias

Alcanzaron velocidades máximas de 242 y 266 km/h respectivamente, un mensaje importante para los clientes habituales de los deportivos, cuyas expectativas en cuanto al chasis se cumplieron igualmente bien. La estabilidad en curva estaba complementada por los nuevos sistemas electrónicos introducidos:

el Porsche Traction Management (PTM) distribuía la fuerza motriz entre los ejes delantero y trasero en una proporción inicial de 38:62. El sistema de tracción también era variable mediante un embrague multidisco y podía hacer que todo el impulso lo aplicaran solo las ruedas delanteras o solo las traseras, si fuera necesario. Lejos de las carreteras asfaltadas, los conductores del Cayenne también podían contar con una caja de transferencia con reductora para mejorar la tracción. El bloqueo del diferencial central impedía que las ruedas girasen incluso si se levantaban brevemente del suelo. Equipado con estos dispositivos, el primer vehículo todoterreno de Porsche no tenía nada que envidiar a los conocidos modelos de la competencia, incluso durante las pruebas de conducción en la fase de desarrollo del coche.

El Cayenne de primera generación (E1) fue también el primer Porsche en incorporar el recién desarrollado PASM. El sistema Porsche Active Suspension Management se ofrecía junto con la suspensión neumática. Ajusta continuamente la dureza de amortiguación e incorpora en sus cálculos el estado de la carretera y el estilo de conducción. La suspensión neumática también fue una ventaja fuera de la carretera para el Cayenne: la ya impresionante distancia al suelo de 21,7 centímetros con la suspensión convencional aumentó a 27,3 cm con la ayuda del sistema de control de nivel de la suspensión neumática. Porsche optimizó sus prestaciones en carretera a principios de 2006 con la presentación del primer Cayenne Turbo S, que llamó la atención por los 521 CV (383 kW) de su motor V8 biturbo de 4.5 litros, excepcional para los estándares de la época.

Introducción de sistemas de propulsión híbridos e híbridos enchufables

"Establecer, perfeccionar, refinar" es la descripción que hace Michael Mauer, Director de Diseño de Porsche, de la evolución desde el Cayenne original hasta el modelo actual de tercera generación. Sería una descripción igualmente adecuada de su progreso técnico: para optimizar el peso y el rendimiento, en la segunda generación (E2) se reemplazó la caja de transferencia con reductora por un sistema de tracción total con un embrague multidisco controlado activamente, que todavía se utiliza hoy en día. Porsche también introdujo sistemas de propulsión híbridos e híbridos enchufables en el E2 completamente rediseñado. Estas variantes incorporaban un diferencial central Torsen. Todos los motores existentes ganaron potencia adicional, con un consumo de combustible hasta un 23 % menor. El elemento que más llamó la atención en el interior rediseñado fue la consola central elevada.

"El objetivo con el E3 fue incrementar aún más sus capacidades", explica Hans-Jürgen Wöhler, Director de la Gama SUV de Porsche desde 2013 hasta 2020, al recordar el desarrollo de la tercera generación del Cayenne. "Se trataba de hacerlo más deportivo, pero con un mayor confort de marcha y manteniendo las cualidades como todoterreno", añade. "Para ello se desarrolló especialmente una suspensión neumática de tres cámaras y una dirección de eje trasero. La nueva carrocería de aluminio ahorra peso, haciendo que el vehículo sea aún más eficiente y ágil. Pero el E3 también pretendía ofrecer una amplia gama de nuevos sistemas de ayuda a la conducción", afirma Hans-Jürgen Wöhler. Por eso, una unidad de control central integra todos estos sistemas de asistencia. Además, el gran SUV recibió

una actualización de la conectividad: integración de smartphones, WiFi, Bluetooth. Con la introducción del tercer Cayenne en 2017, Porsche también se despidió del motor diésel y se centró en cambio en el desarrollo de la tecnología híbrida enchufable. Otro hito importante fue el lanzamiento, en la primavera de 2019, del Cayenne Coupé, aún más deportivo y con una línea de techo fuertemente inclinada como la del 911.

El pionero híbrido: potencia al nivel de un superdeportivo

Solo con energía eléctrica, los modelos híbridos enchufables de la tercera generación del Cayenne pueden alcanzar velocidades de hasta 135 km/h y recorrer hasta 44 kilómetros con cero emisiones de gases de escape. El consumo oficial según la normativa WLTP va de 3,1 a 4,1 l/100 km, dependiendo de la configuración y los neumáticos. Los modelos híbridos utilizan la batería de alta tensión con 17,9 kWh y el motor eléctrico de 136 CV (100 kW) no solo para una propulsión especialmente eficiente, sino también para una experiencia de conducción rotundamente dinámica. El modelo para la estrategia de impulso orientada al rendimiento de toda la gama híbrida actual de Porsche es el 918 Spyder, el superdeportivo que fue el coche de producción más rápido en el trazado norte de Nürburgring en su momento, no a pesar de, sino gracias a su propulsión híbrida.

El modelo Cayenne más potente es el Turbo S E-Hybrid, disponible desde 2019 y con una potencia del sistema de 680 CV (500 kW). Como en todos los híbridos enchufables de Porsche, en esta versión es posible utilizar la energía eléctrica para obtener un empuje adicional en cualquier modo de conducción. Por ejemplo, el Cayenne Turbo S E-Hybrid tiene un par motor de 900 Nm, disponible prácticamente desde parado, lo que permite al gran SUV acelerar de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos. En la conducción diaria mixta, el conductor puede confiar en la estrategia de los modos de marcha inteligentes y disfrutar de una propulsión superior con un bajo consumo de combustible.

En 2007, en la actualización de la primera generación, se estableció la base para las variantes electrificadas actuales con el prototipo Cayenne S Hybrid, próximo a la producción en serie. Porsche, a diferencia de muchos de sus competidores, no apostó por un híbrido de potencia dividida, sino por un híbrido completo paralelo. En este diseño, el motor eléctrico se utiliza no solo cuando el coche empieza a rodar, sino también a velocidades más altas. Esto permitió al prototipo alcanzar hasta 120 km/h sin un motor de combustión activo. El motor eléctrico también mejoró la aceleración y la flexibilidad.

La propulsión híbrida llegó finalmente al mercado en 2010 con el Cayenne de segunda generación, como primer vehículo híbrido de producción en serie de Porsche. La combinación de un V6 de tres litros turboalimentado con 333 CV (248 kW) y un motor eléctrico síncrono de 47 CV (34 kW) generaba una potencia del sistema de 380 CV (279 kW). Cuatro años más tarde, llegó el primer híbrido enchufable, con el que Porsche desempeñó un papel pionero en el segmento de los SUV premium. El Cayenne S E-Hybrid ya tenía una autonomía eléctrica superior a 30 kilómetros. La batería de níquel e hidruro metálico se sustituyó por una de iones de litio. El motor de combustión se mantuvo igual, mientras que la potencia del motor eléctrico aumentó a 95 CV (70 kW), lo que dio lugar a una potencia del sistema de 416 CV (306 kW).

Sobresaliente en cualquier terreno: éxitos en rallyes y récords de vuelta

El Cayenne es un deportivo todoterreno y ha demostrado sus facultades en varias condiciones extremas. En 2006, dos equipos privados participaron con un Porsche Cayenne S en el Rally Transsyberia desde Moscú hasta Ulán Bator, en Mongolia, y obtuvieron el primer y segundo puesto. Porsche se inspiró en la hazaña y desarrolló una serie limitada de 26 Cayenne S Transsyberia adaptados a los raids de larga distancia como vehículo de competición para clientes, con un éxito rotundo. En la Transsyberia de 2007 consiguieron un doblete, con un total de 7 Porsche entre los 10 primeros.

El equipamiento del Cayenne S Transsyberia incluía neumáticos especiales para todoterreno, una jaula de seguridad, grupos más cortos, un bloqueo del diferencial, trapecios delanteros reforzados y protectores para los bajos de carrocería. La potencia del motor V8 se mantuvo sin cambios, con 385 CV (283 kW). Como el coche de carreras, estaba basado en la versión actualizada de la primera generación. Los participantes en el rallye también se beneficiaron de las mejoras implementadas en el Cayenne: los nuevos motores con inyección directa de combustible consumían hasta un 15 % menos y el nuevo Control Dinámico de Chasis Porsche (PDCC), en combinación con las barras estabilizadoras activas, eliminaba en gran medida el balanceo de la carrocería en las curvas, al tiempo que permitía una mayor articulación de los ejes. En 2008, 19 modelos Cayenne S Transsyberia aún más optimizados tomaron la salida en el Rally de Siberia y coparon los 10 primeros puestos salvo el sexto.

Récord de vuelta para un SUV en Nürburgring-Nordschleife

Mientras que el Rally Transsyberia, que no se ha vuelto a celebrar, recorría más de 7.000 kilómetros en unas dos semanas, el actual Cayenne Turbo GT solo necesitó 20,832 kilómetros para demostrar su máximo rendimiento deportivo, marcando un tiempo por vuelta de 7:38,925 minutos en un trazado mítico. El 14 de junio de 2021, el piloto de pruebas y desarrollo Lars Kern estableció el récord para un SUV en el legendario Nordschleife de Nürburgring. El Turbo GT, ajustado para obtener las máximas prestaciones en aceleración y en las curvas, es la versión más deportiva de la gama Cayenne. Su motor V8 biturbo de cuatro litros y 640 CV (471 kW) hace posible unas prestaciones soberbias. Acelera de 0 a 100 km/h en solo 3,3 segundos y alcanza una velocidad punta de 300 km/h. Con unas líneas aún más deportivas y disponible exclusivamente como Coupé de cuatro plazas, el Cayenne Turbo GT ofrece de serie todos los sistemas de chasis posibles y unos neumáticos de alto rendimiento desarrollados específicamente para esta versión. La cadena cinemática y el chasis tienen ajustes específicos. El resultado responde a un concepto global armonioso con cualidades para circuito.

Quienes desarrollaron la primera generación del Cayenne ya tenían en mente una versión específica para carretera cuando se consideró ampliar la gama, poco después de su exitoso debut. Oliver Laqua, actual Director de Producto del Cayenne, ya trabajaba en 1998 como ingeniero de concepto del E1 y, en 2004, recibió el encargo de crear un Cayenne especialmente deportivo en todos los aspectos. La ambición del

joven ingeniero estaba clara desde el principio, ya que Laqua pretendía desarrollar un vehículo especialmente ligero con el proyecto llamado "Correcaminos". "Pensamos en prescindir de la caja de transferencia, que ahorraba otros 80 kilos de peso. Y en cuatro asientos de competición para reducir aún más el peso y conseguir sensaciones más emocionantes", recuerda hoy Laqua. Sin embargo, el hecho de que el "Correcaminos" se ofreciera exclusivamente con tracción trasera suscitó tan poco entusiasmo en el Consejo de Dirección como los poco prácticos asientos baquet.

La chispa inicial: del "Correcaminos" al primer GTS de la era moderna

Sin embargo, en lo que respecta al sistema de propulsión, los desarrolladores se salieron finalmente con la suya en el actual GTS: un motor V8 atmosférico en lugar de uno turboalimentado. "En este proyecto, no solo contaba la potencia, también la respuesta del acelerador", dice Laqua. El equipamiento de serie incluye una caja de cambios manual de seis velocidades y un chasis especialmente desarrollado. Por primera vez, además de suspensión con muelles helicoidales tenía el sistema de amortiguación controlada PASM, una combinación hasta entonces reservada a los deportivos de dos puertas. El frontal y la zaga se asemejan al Cayenne Turbo. Las extensiones de los pasos de rueda son unos 14 milímetros más anchas en cada lado, lo que convierte a la versión recién llegada en la más llamativa visualmente. Además, es 24 mm más bajo que el Cayenne S.

El nombre se tomó de los libros de historia de Porsche: el 928 GTS, que se dejó de fabricar en 1995 y cuya denominación procedía a su vez del Porsche 904 Carrera GTS de los años sesenta. Los modelos históricos "GTS", de "Gran Turismo Sport", representaban una deportividad excepcional además de ser extraordinariamente satisfactorios en viajes de larga distancia. El primer Cayenne GTS se lanzó en 2007 con la actualización del modelo de la generación E1. Su potencia de 405 CV (298 kW) a partir de una cilindrada de 4.8 litros lo situó a la cabeza de las versiones del Cayenne con motor atmosférico. En la segunda generación del GTS, la potencia aumentó moderadamente hasta 420 CV (309 kW). En la actualización del modelo de 2015, Porsche cambió el V8 atmosférico por un V6 biturbo por motivos de eficiencia. A pesar de su menor cilindrada, ofrecía 20 CV (15 kW) más de potencia y consumía menos combustible. En el Cayenne GTS actual, Porsche vuelve a apostar por un V8, pero biturbo, de cuatro litros y 460 CV (338 kW). Inspirado en el rotundo éxito del Cayenne GTS, todas las gamas de modelos de Porsche cuentan ahora con una variante GTS especialmente deportiva.

Nuevos mercados, nuevos clientes: el Cayenne abre sus puertas

Poco después de su presentación mundial en el Salón del Automóvil de París, en septiembre de 2002, el Cayenne se convirtió en un éxito mundial y superó inmediatamente las expectativas de ventas. En un principio, se esperaba que se entregaran 25.000 ejemplares al año. En los ocho años que duró la primera generación, se vendieron 276.652 unidades, algo menos de 35.000 al año. El Cayenne un millón salió de la línea de producción en el verano de 2020. En el último ejercicio completo, en 2021, se entregaron más de 80.000 ejemplares.

Con el Cayenne, Porsche creó la base económica para un éxito sostenible sin comprometer los valores de la marca, basados en los coches deportivos. "Con el Cayenne, logramos trasladar con éxito la leyenda de Porsche a un segmento de mercado completamente nuevo", señaló Oliver Blume, Presidente del Consejo de Dirección de Porsche AG, en el estreno mundial de la tercera generación en la terraza del Museo Porsche, en 2017. "Nuestro deportivo en el segmento de los SUV ha demostrado ser un éxito de ventas y un motor de crecimiento desde 2002. Y eso no es todo. El Cayenne ha abierto la puerta a muchos mercados nuevos para Porsche y ha contribuido de forma significativa a la internacionalización de nuestra red de ventas".

Detlev von Platen, miembro del Consejo de Dirección de Porsche AG como responsable de Ventas y Marketing, afirma: "Como icono de estilo en el segmento de los SUV, el Cayenne ha contribuido a reforzar el atractivo de nuestra marca, especialmente en China y otros mercados asiáticos. Ahora es uno de los modelos más demandados de Porsche en todo el mundo, y estoy seguro de que su popularidad seguirá siendo fuerte en el futuro".

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2022/es-porsche-cayenne-20-aniversario-exito-todoterreno-28685.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/86e90ebf-99eb-4998-97c4-ff2f3109ed8d.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