

40º aniversario de Porsche Ibérica: el impulso del Cayenne (2004 - 2014)

17/07/2024 Porsche Ibérica vivió una época tan prolífica como agitada entre los años 2004 y 2014. La llegada del esperado SUV y de otros nuevos modelos fue un punto de inflexión para la filial que, no obstante, tuvo que lidiar con una dura crisis financiera internacional.

Porsche Ibérica empezó su tercera década de vida con paso firme. Aprovechando la excelente inercia de la compañía a nivel global, en España se vivían igualmente unos años de esplendor. El Cayenne, en su segundo año de comercialización, ya acumulaba el doble de entregas que el resto de la gama, en aquel momento completada por los modelos 911 y Boxster. El nuevo SUV había despegado y era un éxito imparable, capaz de anotar cifras de ventas nunca antes vistas en nuestro mercado. En 2005, nada menos que 1.588 Cayenne fueron entregados a clientes en la península ibérica (frente a 602 unidades del *nueveonce* y 467 del Boxster).

Esta gran acogida por parte de los clientes españoles y portugueses se debió a dos motivos,

fundamentalmente. Por un lado, a la creciente popularidad que estaban adquiriendo ese tipo de modelos SUV en los dos países, con una cuota de mercado que no paraba de crecer. Por otro, a que el primer Porsche de estas características era igual de válido para el uso familiar o para hacer un recorrido *offroad* , y todo ello sin renunciar a esa deportividad intrínseca a los vehículos de la marca. Por algo en Porsche Ibérica se conoce al Cayenne como el "coche total", es el único automóvil del mundo con el que puedes hacer cualquier tipo de conducción con total eficacia.

El volumen de negocio mantuvo la tendencia positiva hasta que, en 2008, la crisis económica le dio la vuelta a la situación. Llegaba una época convulsa y Porsche Ibérica no fue ajena a ello. Las matriculaciones cayeron un 37 % en 2008 y otro 23 % en 2009, es decir, un 60 % acumulado en apenas dos años. Esto implicó pasar de un momento en el que la rentabilidad era muy elevada a otro en el que hubo que ajustarse el cinturón. Reducir los gastos para garantizar la viabilidad de la empresa fue entonces la prioridad y, así, se implementaron estrategias de todo tipo que permitieron sostener la rentabilidad y dar soporte a la red de concesionarios, sin tener que recurrir a reajustes de plantilla. La filial española, con esfuerzo y una planificación adecuada, no solo afrontó la crisis de la mejor manera posible, sino que estaba sentando las bases para volver a anotar cifras récord poco tiempo después.

En este contexto, la gama creció con un nuevo modelo de éxito, el Cayman, que llegó como gemelo de carrocería cerrada de la segunda generación del Boxster (tipo 987). El equilibrio que aportaba la disposición central/trasera de su motor, unido a un precio contenido, lo convirtieron en un deportivo muy demandado en nuestro mercado. En su primer año completo de comercialización registró un 20 % más de pedidos que el Boxster y, en el siguiente, elevó esa cifra por encima del 40 %.

Otro gran avance que marcó un antes y un después fue el cambio PDK de doble embrague, que debutó en 2008 en el 911 tipo 997 como reemplazo a la anterior transmisión automática Tiptronic. Esta innovación técnica tuvo una gran acogida desde el primer momento por la comodidad y la eficiencia que planteaba, y porque permitía sacar el máximo partido a las prestaciones de los motores con total facilidad. Rafael San Román, Director Comercial de Porsche Ibérica entre los años 1984 y 2018, recuerda: "Algunos clientes de 911 manuales, especialmente de versiones Turbo y otras más prestacionales, cambiaban las marchas saltándose la pares debido a lo rápido que subían de vueltas los motores". Lo cierto es que con la llegada del cambio PDK fueron pocos los que continuaron demandando un pedal de embrague, algo que sigue siendo así hoy en día.

El año 2009 fue testigo de dos lanzamientos importantes para Porsche. Uno fue el Panamera, que, tras una espectacular presentación en Shanghái, irrumpió en el mercado con gran fuerza. El éxito fue inesperado, ya que competía con rivales muy asentados, de marcas tradicionales y que tenían versiones de acceso con precios inferiores. Pero nada de eso fue problema para que la nueva berlina alcanzara 370 matriculaciones en la península ibérica en su primer año de vida, consiguiendo la mayor cuota de mercado de su segmento.

La otra novedad fue el Cayenne diésel, que se hizo con la mitad de las ventas totales de Porsche en nuestro mercado nada más salir a escena. En aquellos tiempos, los motores diésel eran muy populares en España y Portugal porque cumplían a la perfección las expectativas de los clientes. Aquel V6 de 3

litros, con 240 CV y 550 Nm, tenía mucho sentido, pues ofrecía un empuje sobresaliente unido a una elevada eficiencia. Con la segunda generación del SUV se sumó a la gama un V8 diésel de muy elevadas prestaciones, que fue la guinda de una tecnología que, no obstante, acabó teniendo un recorrido corto en la marca.

Mientras tanto, en el horizonte ya se divisaba la hibridación. La compañía anunció sus intenciones en este campo en el Salón de Ginebra de 2010 cuando, bajo el lema "Porsche Intelligent Performance", presentó el 918 Spyder *concept car* , el Cayenne S Hybrid y el 911 GT3 R Hybrid, todos ellos portadores de un sistema de propulsión que combinaba la combustión con la electrificación.

El primer modelo derivó en el Porsche 918 Sypder, uno de los mejores superdeportivos de todos los tiempos; el segundo se convirtió en la versión más eficiente del Cayenne de segunda generación; y el tercero, un auténtico laboratorio de pruebas móvil, demostró ser muy competitivo en circuito. Siguiendo la misma estela de la electrificación, en 2013 llegó el Panamera S E-Hybrid, el primer coche de lujo enchufable del mundo que, poco a poco, fue ganando adeptos hasta convertirse en la versión más demandada de su gama en España y Portugal.

La tercera década de vida de Porsche Ibérica será recordada como una época agitada y prolífica; una especie de montaña rusa debida a la crisis financiera internacional de 2008, que trajo inestabilidad, pero a la vez dejó innumerables novedades y oportunidades que hicieron crecer a la compañía.

Fueron los años del ciclo de vida completo del 911 tipo 997 y del nacimiento y juventud de su sucesor, el 911 tipo 991; en paralelo, lo mismo sucedía con el Boxster/Cayman (tipos 987 y 981). Fuera de nuestras fronteras, el Cayenne demostraba su valía en el Rallye Transsyberia -donde un equipo español participó con éxito-, Porsche conseguía sus victorias 99 y 100 (en su categoría) en las 24 Horas de Le Mans y el Museo Porsche abría por primera vez sus puertas al público.

En este periodo, concretamente entre 2003 y 2010, Joachim Lamla ocupó el cargo de Director General de Porsche Ibérica. Su responsabilidad durante estos años fue un desafío, tanto por la expansión comercial como por la llegada de modelos que fueron toda una revolución. Amante de la cultura mediterránea, cosechó grandes éxitos en mercados tan apasionantes, difíciles y competitivos como el español y el portugués. En su despedida declaró: "Me voy con cierta tristeza de un país donde he trabajado muy a gusto, pero satisfecho por los logros alcanzados". Lamla dejó Porsche Ibérica para volver a su Alemania natal como uno de los Directores de la fábrica de Leipzig.

El 1 de enero de 2010 Tomás Villén asumía el cargo de Director General de Porsche Ibérica, tomando el relevo de Joachim Lamla. De esta manera, se convertía en el primer español al frente de la filial hispano-portuguesa. Aunque llegó en un momento convulso por el contexto económico, lo hizo con la firme convicción de impulsar a la compañía en la península para continuar su expansión, basándose en el éxito de una gama de vehículos genuinamente deportiva y de máxima calidad. Lidiar con la crisis y sentar las bases de la electrificación serían los dos grandes retos a los que Villén se enfrentaría en sus primeros años al frente de la filial.

Image Sublines

Path: 40º aniversario de Porsche Ibérica: 2004 - 2014/fotos/img_1.jpg
Title: Porsche Boxster (987), Madrid, 2010, 40º aniversario de Porsche Ibérica (1984-2024)
Subline: Un Porsche Boxster de segunda generación (987) circulando por la Gran Vía de Madrid.

Path: 40º aniversario de Porsche Ibérica: 2004 - 2014/fotos/img_2.jpg
Title: Panamera diésel, Cayenne diésel y tractor diésel Porsche Junior K 108, 2012, 40º aniversario de Porsche Ibérica (1984-2024)
Subline: Un Porsche Panamera diésel y un Cayenne diésel ruedan junto a su ancestro, el tractor Porsche Junior K 108 de 1956, animado también por un motor de gasóleo.

Path: 40º aniversario de Porsche Ibérica: 2004 - 2014/fotos/img_3.jpg
Title: Porsche 918 Spyder concept car, 2010, 40º aniversario de Porsche Ibérica (1984-2024)
Subline: El Porche 918 Spyder concept car anticipaba en 2010 la tecnología híbrida que estaba por llegar.

Path: 40º aniversario de Porsche Ibérica: 2004 - 2014/fotos/img_4.jpg
Title: Porsche 911 RSR, 24 Horas de Le Mans, 2013, 40º aniversario de Porsche Ibérica (1984-2024)
Subline: Victoria número 100 de Porsche (categoría GTE Pro) en las 24 Horas de Le Mans de 2013.

Path: 40º aniversario de Porsche Ibérica: 2004 - 2014/fotos/img_5.jpg
Title: Joachim Lamla, Director General de Porsche Ibérica entre los años 2003 y 2010, 40º aniversario de Porsche Ibérica (1984-2024)
Subline: Joachim Lamla, Director General de Porsche Ibérica entre los años 2003 y 2010.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/carpetas-de-prensa/40-aniversario-porsche-iberica/40-aniversario-porsche-iberica-2004-2014-36240.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/ac4db3ba-7f54-4b75-9764-30d1b9941ee4.zip

External Links
https://newsroom.porsche.com/es_ES/carpetas-de-prensa/40-aniversario-porsche-iberica/40-aniversario-porsche-iberica-1984-1994-35983.html
https://newsroom.porsche.com/es_ES/carpetas-de-prensa/40-aniversario-porsche-iberica/40-aniversario-porsche-iberica-1994-2004-35984.html
https://newsroom.porsche.com/es_ES/carpetas-de-prensa/40-aniversario-porsche-iberica/40-aniversario-porsche-iberica-2004-2014-36240.html
https://newsroom.porsche.com/es_ES/carpetas-de-prensa/40-aniversario-porsche-iberica/40-aniversario-porsche-iberica-2014-2024-36346.html