20 de ani de Cayenne: al treilea Porsche – o extraordinară poveste de succes

10/06/2022 SUV-ul Porsche își sărbătorește aniversarea

Porsche a trebuit să ia niște decizii importante la mijlocul anilor 1990 pentru a-și asigura succesul economic pe termen lung. La începutul deceniului, compania s-a trezit într-una dintre cele mai semnificative crize economice din istoria sa: era pe pierdere și livrase doar 23.060 de mașini în exercițiul financiar 1991/1992. Odată cu Boxster, lansat în 1996, Porsche a început să iasă din criză. Dar a devenit rapid clar pentru conducere că legendarul 911 și noul model cu motor central nu vor fi în măsură să conducă producătorul către un viitor sigur. Planurile pentru un „al treilea Porsche" au început să prindă contur, deși inițial fără o decizie fermă asupra segmentului.

La recomandarea organizației de vânzări din SUA, compania a optat pentru un vehicul off-road în locul modelului MPV care era și el avut în vedere. Acest tip de vehicul era în mod deosebit în tendințe în America de Nord – cea mai mare piață a Porsche la acea vreme. CEO-ul Wendelin Wiedeking pusese ochii și pe piața asiatică emergentă. Ambițiile au fost mari încă de la început: Porsche nu s-a mulțumit doar să construiască un SUV sportiv în concordanță cu brandul, ci și-a propus să ofere producătorilor de top din segmentul off-road o concurență reală.

Aceste demersuri masive au fost abordate în cele din urmă ca parte a unui proiect comun cu Volkswagen, numit „Colorado", care a fost anunțat oficial în iunie 1998: Porsche Cayenne și Volkswagen Touareg vor împărți aceeași platformă. În ciuda arhitecturii identice, fiecare producător a folosit inițial propriile motoare și și-a dezvoltat propriile configurații de șasiu. Porsche a fost responsabilă pentru dezvoltarea platformei comune la site-ul său, inițial secret, din Hemmingen, în timp ce Volkswagen a contribuit cu expertiza de producție pentru volume mari. În 1999, Zuffenhausen a decis să construiască mașina pe piața sa de origine, mai degrabă decât în străinătate, și a construit o nouă unitate de producție în Leipzig, care a fost deschisă oficial în august 2002. Omologul său de la Volkswagen, Touareg, a fost produs la uzina Volkswagen din Bratislava, Slovacia. Caroseria vopsită pentru Cayenne a fost, de asemenea, produsă acolo, asamblarea finală având loc în Saxonia. Atât prima, cât și cea de-a doua generație de model Cayenne – cunoscute intern ca E1 și E2 – au ieșit de pe linia de producție din Leipzig și, mai târziu, și din Osnabrück. Odată cu lansarea celei de-a treia generații (E3) în 2017, Porsche a mutat toată producția Cayenne la Bratislava pentru a crea capacitate suplimentară la Leipzig pentru sedanul sport Panamera și SUV-ul compact Macan.

Polivalent: mașină sport și off-roader cu confort pe distanțe lungi
Gama sa tehnică extinsă face din Cayenne un vehicul de călătorii pentru familii, care este, de asemenea, un off-roader robust și foarte dinamic, cu performanțe tipice Porsche. Cu aceste caracteristici, Cayenne

a contribuit mult la modelarea segmentului de vehicule utilitare sport (SUV) în ultimii 20 de ani. Prima generație (E1) a început la fel de încrezătoare ca orice Porsche: cu două motoare V8 la alegere. La Cayenne S, motorul nou dezvoltat, de 4,5 litri, genera 250 kW (340 CP), în timp ce Cayenne Turbo reușea o putere și mai impresionantă de 331 kW (450 CP) de la aceeași cilindree. Vitezele maxime atinse erau de 242, respectiv 266 km/h – un mesaj important pentru clienții obișnuiți de mașini sport, ale căror așteptări în ceea ce privește șasiul au fost la fel de bine îndeplinite. Dinamica virajelor a fost gestionată de sistemele electronice nou introduse: Porsche Traction Management (PTM) a distribuit puterea de tracțiune între axele spate și față într-un raport de 62:38 ca standard. Sistemul de propulsie era, de asemenea, variabil prin intermediul unui ambreiaj cu mai multe plăci și putea implementa orice raport de putere între roțile din față și din spate între 100:0 și 0:100, dacă era necesar. Departe de drumurile asfaltate, șoferii Cayenne puteau să se bazeze pe un reductor pentru a îmbunătăți tracțiunea. Un diferențial central complet blocabil împiedica roțile să patineze chiar dacă se ridicau pentru scurt timp de pe sol. Echipat cu aceste capacități, primul vehicul de teren al Porsche concura de la egal la egal cu binecunoscutele vehicule off-road ale concurenților, chiar și în timpul testelor din faza de dezvoltare a mașinii.

Prima generație Cayenne (E1) a fost și primul Porsche care a prezentat noul PASM. Porsche Active Suspension Management a fost oferit împreună cu suspensia pneumatică. Sistemul reglează continuu forța de amortizare și încorporează starea drumului și stilul de conducere al șoferului Cayenne în calculele sale. Suspensia pneumatică a ajutat Cayenne și în off-road: garda la sol deja impresionantă, de 21,7 centimetri cu suspensia convențională, a urcat la 27,3 centimetri cu ajutorul sistemului de control al nivelului din cadrul suspensiei pneumatice. Porsche și-a optimizat performanța pe șosea la începutul anului 2006 odată cu introducerea primului Cayenne Turbo S, care a atras atenția prin puterea sa de 383 kW (521 CP) de la motorul V8 biturbo de 4,5 litri, excepțional pentru standardele vremii.

„Stabilit, rafinat, perfecționat" este descrierea concretă făcută de Michael Mauer, șeful de design Porsche, a evoluției designului de la Cayenne original la modelul de a treia generație din zilele noastre. Ar fi o descriere la fel de potrivită a progresului său tehnic: pentru a optimiza greutatea și performanța, a doua generație (E2) a văzut înlocuirea reductorului cu un sistem de tracțiune integrală la cerere cu sistem de ambreiaj cu plăci multifuncțional controlat activ, care este încă în uz astăzi. Porsche a introdus, de asemenea, sisteme de propulsie hibride și hibride plug-in pe E2 complet reproiectat; aceste variante erau dotate cu un diferenţial central Torsen. Toate motoarele existente au câștigat putere suplimentară, cu un consum de combustibil cu până la 23% mai mic. Elementul care atrage atenția în interiorul reproiectat a fost consola centrală mărită.

„Obiectivul cu E3 a fost să fie crescută și mai mult gama de capabilități", spune Hans-Jürgen Wöhler, vicepreședinte SUV al liniei de produse din 2013 până în 2020, privind în urmă la dezvoltarea celei de-a treia generații Cayenne. „Ne-am dorit să-l facem mai sportiv, cu un confort sporit de rulare, menținând în același timp capabilitățile off-road", spune el. „O suspensie pneumatică cu trei camere și o direcție pe puntea spate au fost special dezvoltate în acest scop. Noua caroserie din aluminiu a redus greutatea, făcând vehiculul și mai eficient și mai agil. Dar E3 a fost menit, de asemenea, să ofere o gamă largă de capabilități de asistență pentru șofer prin numeroase sisteme noi", spune Hans-Jürgen Wöhler. În acest scop, o unitate centrală de control a integrat toate sistemele de asistență pentru șofer. În plus, SUV-ul

mare a primit o actualizare de conectivitate: integrare smartphone, WiFi, Bluetooth. Odată cu introducerea celui de-al treilea Cayenne în 2017, Porsche și-a luat rămas bun de la motorul diesel și s-a concentrat în schimb pe dezvoltarea ulterioară a tehnologiei plug-in hybrid. O altă etapă importantă a fost lansarea și mai sportivului Cayenne Coupé, cu o linie a plafonului plonjată accentuat, precum cea a lui 911, în primăvara anului 2019.

Pionierul hibrid: Performanță sporită ca o mașină super sport
Folosind doar propulsia electrică, modelele hibride plug-in din a treia generație Cayenne pot atinge viteze de până la 135 km/h și pot parcurge până la 44 de kilometri cu zero emisii de eșapament. Consumul standard conform WLTP este de 3,1 până la 4,1 l/100 km, în funcție de configurație și anvelope. Modelele hibride folosesc bateria de înaltă tensiune de 17,9 kWh și motorul electric de 100 kW nu numai pentru o deplasare deosebit de eficientă, ci și pentru o experiență de condus extrem de dinamică. Modelul pentru strategia de creștere orientată spre performanță a tuturor modelelor hibride Porsche actuale este 918 Spyder – mașina super sport de serie, cea mai rapidă de pe Nürburgring-Nordschleife la momentul respectiv, nu în ciuda, ci datorită propulsiei sale hibride.

Cel mai puternic model Cayenne este Turbo S E-Hybrid, care este disponibil din 2019 și are o putere de sistem de 500 kW (680 CP). Ca și în cazul tuturor hibridelor plug-in de la Porsche, șoferul modelului de top poate folosi energia electrică pentru putere suplimentară în orice mod de conducere. De exemplu, Cayenne Turbo S E-Hybrid are un cuplu de sistem de 900 Newtoni metri, disponibil practic de pe loc, permițând SUV-ului să accelereze de la 0 la 100 km/h în doar 3,8 secunde. În condusul de zi cu zi, șoferul se poate baza pe strategia modurilor de conducere inteligente și se poate bucura de o propulsie superioară cu un consum redus de combustibil.

Bazele pentru variantele de modele electrificate de astăzi au fost puse în 2007 odată cu actualizarea modelului Cayenne din prima generație: în studiul de concept de producție aproape de serie al lui Cayenne S Hybrid pentru IAA, Porsche, spre deosebire de mulți dintre concurenții săi, nu s-a bazat pe un hibrid power-split, ci mai degrabă pe un hibrid complet paralel. În acest design, motorul electric este folosit nu numai atunci când mașina începe să ruleze, ci și la viteze mai mari. Acest lucru a permis prototipului să atingă până la 120 km/h fără un motor cu ardere activă. Motorul electric a îmbunătățit, de asemenea, atât accelerația, cât și flexibilitatea.

Motorul complet hibrid a apărut, în sfârșit, pe piață în 2010, cu a doua generație Cayenne – ca primul vehicul hibrid de serie de la Porsche. Combinația dintre un motor V6 supraalimentat de trei litri de 333 CP și un motor electric sincron de 34 kW (47 CP) a generat o putere de sistem de 279 kW (380 CP). Acesta a fost urmat patru ani mai târziu de primul hibrid plug-in, cu care Porsche a jucat un rol de pionierat în segmentul SUV-urilor premium. Cayenne S E-Hybrid avea deja o autonomie pur electrică de peste 30 de kilometri. Bateria nichel-hidrură metalică a fost înlocuită cu una litiu-ion. Motorul cu ardere internă a rămas același, în timp ce puterea motorului electric a crescut la 95 CP (70 kW), rezultând o putere a sistemului de 306 kW (416 CP).

Supercar pe orice teren: succese la raliuri și recorduri pe ture
Cayenne este un sportiv polivalent și și-a demonstrat capacitățile într-o gamă largă de condiții extreme.

În 2006, două echipe private de raliuri au intrat fiecare cu câte un Porsche Cayenne S în Raliul Transsyberia de la Moscova prin Siberia până la Ulaanbaatar în Mongolia – și au ocupat primul și al doilea loc. Porsche s-a inspirat din reușită și a dezvoltat o serie limitată de 26 de mașini Cayenne S Transsyberia, adaptate pentru raliuri pe distanțe lungi ca vehicul de curse pentru clienți – cu un succes răsunător. Ei au obținut un punctaj unu-doi-trei la Transsyberia 2007, un total de șapte Porsche ajungând în top 10.

Echipamentul special al lui Cayenne S Transsyberia includea anvelope speciale pentru toate terenurile, o cușcă de siguranță, un raport de osie mai scurt, diferențial blocabil, brațe frontale întărite și panouri de sub caroserie întărite. Puterea motorului V8 a rămas neschimbată la 283 kW (385 CP). Întrucât mașina de curse se baza pe versiunea actualizată de prima generație, participanții la raliu au beneficiat și de îmbunătățirile implementate la Cayenne: noile motoare cu injecție directă au consumat cu până la 15% mai puțin combustibil, iar noul Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) – în combinație cu barele anti-ruliu active – a eliminat în mare măsură ruliul caroseriei în viraje, permițând în același timp o cursă mai mare a articulației osiilor. În 2008, 19 modele Cayenne S Transsyberia optimizate au început Raliul Siberia și au ocupat toate primele 10 locuri, mai puțin locul al șaselea.

În timp ce Raliul Transsyberia, care nu a mai avut loc de atunci, avea peste 7.000 km și necesita aproximativ două săptămâni de condus, actualul Cayenne Turbo GT a avut nevoie de doar 20,832 km pentru a-și demonstra performanța sportivă de vârf, înregistrând un timp pe tur de 7:38.925. Pe 14 iunie 2021, pilotul de test și dezvoltare Lars Kern a stabilit recordul turului pentru SUV-uri pe legendarul Nürburgring-Nordschleife într-un mod impresionant. Reglat pentru performanțe maxime de accelerație și viraj, Turbo GT este sportivul de top incontestabil din gama Cayenne. Motorul său V8 biturbo de patru litri de 471 kW (640 CP) oferă baza pentru caracteristici de condus superbe. Sprintul standard la 100 km/h (62,14 mph) durează doar 3,3 secunde și poate atinge viteza maximă de 300 km/h (186,14 mph). Având linii și mai sportive și disponibil exclusiv ca un Coupé cu patru locuri, Cayenne Turbo GT a fost disponibil cu toate sistemele de șasiu posibile montate ca standard și cu anvelope de performanță dezvoltate special pentru acest model. Sistemul de propulsie și șasiul sunt reglate independent. Rezultatul este un concept general armonios, cu excelente caracteristici de circuit.

Scânteia: de la „Roadrunner" la primul GTS al erei moderne
Dezvoltatorii primei generații Cayenne aveau deja în minte o variantă de model cu performanțe rutiere dedicate, atunci când a venit vorba de extinderea seriei de modele la scurt timp după debutul său de succes. Oliver Laqua, acum managerul general de proiect pentru vehicule pentru Cayenne, lucra deja ca inginer de concept pentru E1 în 1998 și, în 2004, a fost însărcinat să proiecteze un Cayenne care era deosebit de sportiv din toate punctele de vedere. Ambiția tânărului inginer a fost clară încă de la început, deoarece Laqua și-a propus să dezvolte un vehicul deosebit de ușor sub numele de proiect „Roadrunner". „Am plănuit să renunțăm la reductor, pentru că asta a economisit încă 80 de kilograme la greutate. Și ne-am gândit la patru scaune de curse pentru o reducere suplimentară a greutății și o senzație mai emoționantă", își amintește astăzi Laqua. Cu toate acestea, faptul că „Roadrunner" urma să fie oferit exclusiv cu tracțiune spate a generat la fel de puțin entuziasm din partea consiliului de administrație, precum scaunele destul de nepractice. Când a fost vorba de sistemul de propulsie, totuși, dezvoltatorii și-au găsit drumul: un motor V8 aspirat natural în loc de unul turbo. „În acest proiect, nu a

contat doar puterea; mașina trebuia să aibă un răspuns real la accelerație", spune Laqua. Echipamentul standard includea o cutie de viteze manuală cu șase trepte și un șasiu special dezvoltat. Pentru prima dată, suspensia din oțel a fost combinată cu sistemul de amortizare controlat PASM – un concept care până atunci era rezervat mașinilor sport cu două uși. Fața și spatele semănau cu Cayenne Turbo. Extensiile de arc de roată s-au evazat cu aproximativ 14 milimetri pe fiecare parte, făcând din noul venit modelul cel mai impresionant vizual. De asemenea, era cu 24 mm mai jos decât Cayenne S.

Numele a fost preluat din cărțile de istorie Porsche – 928 GTS, care a fost întrerupt în 1995 și a cărui denumire provenea, la rândul său, de la Porsche 904 Carrera GTS din anii 1960. Modelele istorice cu sufixul „GTS" pentru „Gran Turismo Sport" reprezentau o sportivitate excepțională combinată cu capabilități remarcabile la distanțe lungi. Primul Cayenne GTS a fost lansat în 2007 odată cu actualizarea modelului generației E1. Puterea sa de 298 kW (405 CP) de la 4,8 litri de cilindree îl plasează în fruntea listei variantelor Cayenne cu motoare cu aspirație naturală. În a doua generație GTS, puterea a crescut moderat la 309 kW (420 CP), iar pentru actualizarea modelului din 2015, Porsche a trecut de la un V8 cu aspirație naturală la un V6 biturbo din motive de eficiență. În ciuda capacității mai mici, acesta oferea cu 15 kW (20 CP) mai multă putere și consuma mai puțin combustibil. În actualul Cayenne GTS, Porsche se bazează din nou pe opt camere de ardere sub forma unui V8 biturbo de patru litri de 338 kW (460 CP). Inspirat de succesul răsunător al lui Cayenne GTS, fiecare serie de modele de la Porsche are acum o variantă GTS deosebit de sportivă în portofoliu.

Noi piețe, noi clienți: Cayenne deschide noi uși
La scurt timp după premiera sa mondială la Salonul Auto de la Paris, în septembrie 2002, Cayenne a devenit un succes mondial – și a depășit imediat așteptările de vânzări. Inițial, era prevăzut ca 25.000 de exemple să fie livrate în fiecare an. În cei opt ani de model ai primei generații, au fost vândute 276.652 de mașini – puțin sub 35.000 de vehicule pe an. Exemplarul Cayenne cu numărul un milion, acum deja în cărțile de istorie – a ieșit de pe linia de producție în vara anului 2020. În 2021, au fost livrate peste 80.000 de exemplare.

Pentru Porsche, Cayenne a creat baza economică pentru succesul durabil, fără a compromite valorile bazate pe motorsport ale mărcii. „Cu modelul Cayenne, am reușit pentru prima dată să transferăm cu succes legenda Porsche pe un segment de piață complet nou", a declarat Oliver Blume, președintele Comitetului executiv al Porsche AG, la premiera mondială a celei de-a treia generații pe acoperișul Muzeului Porsche, în 2017. „Din 2002, mașina noastră sport din segmentul SUV s-a dovedit a fi un bestseller și un motor de creștere. Și asta nu este tot. Cayenne a deschis ușa pentru multe piețe noi pentru Porsche și a adus o contribuție semnificativă la internaționalizarea rețelei noastre de vânzări."

Detlev von Platen, membru al Comitetului executiv pentru vânzări și marketing la Porsche, spune: „Fiind un model emblematic în segmentul SUV-urilor, Cayenne a contribuit la consolidarea atractivității mărcii noastre, în special în China și pe alte piețe asiatice. Este acum unul dintre cele mai căutate modele Porsche la nivel mondial și sunt sigur că popularitatea sa va rămâne la fel de puternică în viitor."

Informații suplimentare, precum și materiale foto și video, sunt disponibile pe
Web special 20 years of the Cayenne

20 de ani de Cayenne pe Social Media:

#C20Y on twitter
#C20Y on Instagram
#C20Y on Facebook

Listă de linkuri

Link către acest articol
https://newsroom.porsche.com/ro/ppdb/2022/06/20-de-ani-de-cayenne-al-treilea-porsche--o-extraordinar-poveste-de-succes.html

Pachet Media
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/f115a439-49c1-421d-bd33-dab721d52c08.zip

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