

20 anni di Cayenne: la «terza Porsche» – una grande storia di successo

Le informazioni contenute in questa pagina riflettono lo stato dei fatti alla data di pubblicazione; alcune informazioni potrebbero risultare obsolete o non più accurate.

10/06/2022 Ferry Porsche lo aveva affermato già nel 1989: «Se costruissimo una vettura fuoristrada secondo le nostre specifiche di qualità e con la scritta Porsche posta davanti, si venderebbe senz'altro». E aveva ragione: dal 2002, la Cayenne è uno dei principali pilastri del successo mondiale della casa automobilistica.

«Per il nostro marchio, la Cayenne è stata ed è un biglietto da visita che negli ultimi 20 anni ha portato a Porsche molti nuovi clienti e appassionati da tutto il mondo», ha dichiarato Detlev von Platen, Presidente della divisione di vendita e marketing.Negli anni '90, Porsche fu costretta a prendere decisioni di vasta portata per assicurarsi un successo a lungo termine. All'inizio del decennio, l'azienda si

trovava in una delle più grandi crisi economiche della sua storia: era in rosso e nell'anno commerciale 1991/92 aveva consegnato solo 23.060 vetture. Con la Boxster, introdotta nel 1996, Porsche iniziò a uscire da questa situazione di stallo. Ma era chiaro alla dirigenza che la leggendaria 911 e il nuovo modello a motore centrale da soli non sarebbero stati in grado di condurre l'azienda verso un futuro sicuro. Cominciarono a maturare i piani per «la terza Porsche», anche se il segmento non venne immediatamente definito.

Su raccomandazione dell'organizzazione di vendita statunitense, si decise di progettare una vettura fuoristrada al posto di un furgone, che pure era stato preso in considerazione. Questo tipo di vettura era particolarmente di moda in Nord America, il principale mercato Porsche dell'epoca. Inoltre, l'allora CEO Wendelin Wiedeking aveva rivolto l'attenzione al mercato asiatico emergente. Le ambizioni furono grandi, fin da subito: Porsche non voleva solo sviluppare un SUV particolarmente sportivo, tipico del marchio, ma anche tenere testa ai migliori concorrenti nel segmento offroad.

Questo compito mastodontico venne infine affrontato insieme a Volkswagen nell'ambito del progetto denominato internamente «Colorado» e annunciato ufficialmente nel giugno 1998: Porsche Cayenne e Volkswagen Touareg avrebbero condiviso la piattaforma. Nonostante l'architettura identica, inizialmente ogni costruttore utilizzò i propri motori ed elaborò un proprio assetto del telaio. Porsche è stata responsabile dello sviluppo della piattaforma comune nel sito di Hemmingen, inizialmente mantenuto top-secret, mentre Volkswagen contribuì con il proprio know-how produttivo per le grandi quantità.

Sempre nel 1999, a Zuffenhausen si decise di puntare sul «Made in Germany» e fu costruito un nuovo stabilimento di produzione a Lipsia, inaugurato ufficialmente nell'agosto 2002. La controparte Volkswagen, la Touareg, venne prodotta nello stabilimento Volkswagen di Bratislava, in Slovacchia, da dove veniva fornita anche la carrozzeria verniciata della Cayenne, mentre l'assemblaggio finale si svolgeva in Sassonia. Sia la prima che la seconda generazione di modelli Cayenne – denominate internamente E1 ed E2 – sono uscite dalla linea di produzione di Lipsia e successivamente anche a Osnabrück. Con il lancio della terza generazione (E3) nel 2017, Porsche ha trasferito l'intera produzione della Cayenne a Bratislava, al fine di ricavare a Lipsia ulteriori capacità per la berlina sportiva Panamera e il SUV compatto Macan.

Versatile: auto sportiva e fuoristrada con comfort per le lunghe distanze

L'ampia gamma tecnica rende la Cayenne una vettura da turismo adatta alle famiglie, ma allo stesso tempo anche un robusto fuoristrada e un'auto sportiva altamente dinamica dalle tipiche prestazioni Porsche. Grazie a queste caratteristiche, la Cayenne ha plasmato il segmento dei veicoli utilitari sportivi (SUV) negli ultimi 20 anni. La prima generazione (E1) partì con la certezza di quel che ci si può attendere da una Porsche: una scelta di due motori a otto cilindri a V. Nella Cayenne S, il nuovo motore da 4,5 litri sviluppava 250 kW (340 CV), mentre la Cayenne Turbo otteneva addirittura 331 kW (450

CV) dalla stessa cilindrata. Erano raggiungibili velocità massime rispettivamente di 242 e 266 km/h – un messaggio importante per i clienti abituali delle auto sportive, le cui aspettative erano soddisfatte anche per quanto riguardava il telaio. La dinamica trasversale veniva determinata da sistemi elettronici di nuova introduzione: il Porsche Traction Management (PTM) distribuiva la forza motrice tra l'asse posteriore e quello anteriore in un rapporto di 62:38 come standard. Inoltre, il sistema di trazione era variabile tramite una frizione a lamelle e, se necessario, poteva mappare qualsiasi rapporto di potenza tra le ruote anteriori e posteriori tra 100:0 e 0:100. Al di fuori delle strade asfaltate, il guidatore della Cayenne poteva contare anche su un riduttore di giri per impiego fuoristrada. Un blocco longitudinale al 100% impediva poi alle ruote di girare qualora si sollevassero brevemente da terra. Così equipaggiato, il primo fuoristrada Porsche non aveva nulla da invidiare alle rinomate vetture offroad della concorrenza già a partire dai test drive nella fase di sviluppo.

Inoltre, la prima generazione di Cayenne (E1) è stata anche la prima Porsche con il PASM di nuova concezione. Insieme alle sospensioni pneumatiche veniva offerto il Porsche Active Suspension Management, che regola in modo permanente la forza di smorzamento e include nei suoi calcoli le condizioni del manto stradale e lo stile di guida del guidatore della Cayenne. Le sospensioni pneumatiche aiutavano la Cayenne anche in fuoristrada: la già impressionante altezza da terra di 21,7 centimetri con le sospensioni tradizionali diventava di 27,3 centimetri con l'ausilio della regolazione dell'assetto nelle sospensioni pneumatiche. Porsche ottimizzò le prestazioni su strada all'inizio del 2006 con l'introduzione della prima Cayenne Turbo S, che all'epoca destò scalpore per l'eccezionale potenza di 383 kW (521 CV) del motore biturbo V8 da 4,5 litri.

«Fondare, affinare, perfezionare» – così il responsabile del design Porsche Michael Mauer riassume lo sviluppo del design della Cayenne dalla prima ora fino a oggi. Questo ne descrive bene anche i progressi tecnici: al fine di ottimizzare peso e prestazioni, la seconda generazione (E2) ha visto la sostituzione del ripartitore di coppia con riduttore di giri per impiego fuoristrada da parte del sistema di trazione integrale hang-on con frizione a lamelle a regolazione attiva, tuttora in uso. Inoltre, Porsche introdusse la trazione ibrida e ibrida plug-in nella E2 totalmente ridisegnata. Queste varianti erano dotate di un differenziale centrale Torsen. Tutti i motori esistenti ottennero una maggiore potenza con un consumo di carburante ridotto fino al 23 per cento. L'elemento che attirava l'attenzione negli interni ridisegnati era la console centrale dalla linea rialzata.

«Con la E3, il compito è stato quello di incrementare ulteriormente la gamma», ricorda Hans-Jürgen Wöhler, responsabile della serie SUV Porsche dal 2013 al 2020, a proposito dello sviluppo della terza generazione Cayenne. «L'obiettivo era ottenere una maggiore sportività e un comfort di guida più elevato, pur mantenendo le capacità fuoristrada. A questo scopo si svilupparono appositamente una sospensione pneumatica a tre camere e l'asse posteriore sterzante. La nuova carrozzeria in alluminio faceva risparmiare peso, rendendo la vettura ancor più efficiente e agile. Ma l'E3 doveva anche offrire un ampio supporto al guidatore grazie a molti nuovi sistemi di assistenza», afferma Hans-Jürgen Wöhler. A questo scopo, un'unità di controllo centrale integrava tutti i sistemi di assistenza alla guida. Inoltre, il grande SUV fu aggiornato sul fronte della connettività: integrazione smartphone, WLAN, Bluetooth. Con l'introduzione della terza Cayenne nel 2017, Porsche ha anche detto addio al motore diesel, concentrandosi invece sull'ulteriore sviluppo della tecnologia ibrida plug-in. Un'altra importante pietra

miliare è stata, nella primavera del 2019, l'introduzione della Cayenne Coupé, ancor più sportiva – con una linea del tetto fortemente inclinata come sulla 911.

Pioniera della trazione ibrida: una spinta come su una supersportiva

I modelli ibridi plug-in della terza generazione Cayenne viaggiano in modalità puramente elettrica fino a una velocità di 135 km/h e per 44 chilometri senza emissioni a livello locale. Il consumo normalizzato secondo lo standard WLTP è di 3,1–4,1 l/100 km, a seconda di configurazione e pneumatici. I modelli ibridi utilizzano la batteria ad alta tensione da 17,9 kWh e il motore elettrico da 100 kW non solo per viaggiare in modo particolarmente efficiente, ma anche per un'esperienza di guida estremamente dinamica. Il modello per la strategia di boost orientata alla performance di tutti gli attuali modelli ibridi Porsche è la 918 Spyder – la supersportiva che all'epoca era l'auto di serie più veloce sull'Anello Nord del Nürburgring, e questo non malgrado, bensì proprio grazie alla sua trazione ibrida.

Il modello Cayenne più potente è la Turbo S E-Hybrid, disponibile dal 2019, con una potenza di sistema di 500 kW (680 CV). Come per tutte le ibride plug-in di Porsche, il guidatore del modello di punta può utilizzare l'energia elettrica per ottenere una spinta supplementare in qualsiasi modalità di guida. In questo modo, la Cayenne Turbo S E-Hybrid dispone una coppia di sistema di 900 newton metri disponibile quasi da fermo, la quale consente al grande SUV di accelerare da 0 a 100 km/h in 3,8 secondi. Nella guida mista quotidiana, il guidatore può affidarsi alla strategia delle modalità di guida intelligenti e godere di una spinta superiore a fronte di consumi ridotti.

Già nel 2007, l'aggiornamento della prima generazione Cayenne aveva gettato le basi per le attuali varianti elettrificate: nello studio della Cayenne S Hybrid quasi di serie per l'IAA, Porsche, a differenza di molti concorrenti, aveva puntato su un modello Full-Hybrid parallelo anziché power-split. In questa configurazione, il motore elettrico viene utilizzato non solo quando l'auto si avvia, bensì anche a velocità più elevate. Questo permetteva al prototipo di scorrere fino a 120 km/h senza motore a combustione attivo. Inoltre, il motore elettrico migliorava sia l'accelerazione che l'elasticità.

La trazione Full-Hybrid è arrivata infine sul mercato nel 2010 con la seconda generazione Cayenne – come prima vettura ibrida Porsche di serie. La combinazione di un motore con compressore V6 da tre litri con 333 CV e di un motore elettrico sincrono da 34 kW (47 CV) permetteva di ottenere una potenza di sistema di 279 kW (380 CV). Quattro anni dopo seguiva la prima ibrida Plug-in, con cui Porsche ha assunto un ruolo pionieristico nel segmento dei SUV Premium. La Cayenne S E-Hybrid disponeva già di un'autonomia puramente elettrica di oltre 30 chilometri. La batteria al nichel-metallo idruro veniva sostituita da una batteria agli ioni di litio. Il motore a combustione è rimasto invariato, mentre la potenza del motore elettrico è aumentata a 95 CV (70 kW), per una potenza di sistema di 306 kW (416 CV).

giro

La Cayenne è una sportiva versatile e ha già dimostrato le sue capacità in diverse condizioni estreme. Nel 2006, due team privati di rally avevano partecipato con una Porsche Cayenne S ciascuno al TransSyberia Rally, a partire da Mosca attraverso la Siberia fino a Ulan Bator in Mongolia, conquistando i primi due posti. Porsche ne trasse ispirazione e sviluppò la piccola serie di 26 Cayenne S Transsyberia, adatte ai rally endurance come vetture sportive per corse clienti, ottenendo un successo strepitoso: al TransSyberia Rally 2007 si conseguì una tripla vittoria, con un totale di sette Porsche tra le prime 10 vetture classificate.

L'equipaggiamento speciale della Cayenne S Transsyberia comprendeva, tra l'altro, pneumatici speciali offroad con grossi battistrada, una gabbia di sicurezza, un rapporto al ponte accorciato, un bloccaggio trasversale, bracci trasversali anteriori rinforzati e un rivestimento sottoscocca rinforzato. La potenza del motore a otto cilindri rimase invariata a 283 kW (385 CV). Poiché l'auto da corsa si basava sulla versione aggiornata della prima generazione, i partecipanti al rally beneficiavano anche dei miglioramenti di serie della Cayenne: i nuovi motori con iniezione diretta della benzina consumavano fino al 15 per cento in meno, mentre il nuovo Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) compensava ampiamente l'inclinazione laterale in curva grazie agli stabilizzatori attivi e consentiva anche una maggiore inclinazione degli assali. Nel 2008, 19 Cayenne S Transsyberia ulteriormente ottimizzate parteciparono al rally siberiano, conquistando nove delle prime dieci posizioni, ad esclusione del sesto posto.

Mentre il TransSyberia Rally, che da allora non si è più tenuto, copriva ben 7.000 chilometri e richiedeva circa due settimane di guida, all'attuale Cayenne Turbo GT è stata sufficiente una distanza di 20,832 chilometri, percorsa in 7 minuti e 38,925 secondi, per raggiungere il proprio massimo risultato sportivo. Il 14 giugno 2021, il pilota collaudatore e sviluppatore Lars Kern ha stabilito con questo tempo il record sul giro per i SUV sul leggendario Anello Nord del Nürburgring. Messa a punto in modo coerente per ottenere le massime prestazioni longitudinali e trasversali, la Turbo GT si è dimostrata la sportiva di punta della gamma Cayenne. Il motore biturbo V8 da quattro litri con potenza di 471 kW (640 CV) è la base per caratteristiche di marcia eccezionali. Lo sprint standard da fermo a 100 km/h richiede solo 3,3 secondi, mentre la velocità massima si raggiunge a 300 km/h. La Cayenne Turbo GT, che appare particolarmente sportiva anche dal punto di vista estetico, è fornita solo come Coupé a quattro posti e di serie con tutti i sistemi autotelaio disponibili e pneumatici ad alte prestazioni appositamente sviluppati. Attuatore e telaio sono tarati in modo indipendente. Il risultato è un concept complessivo armonioso con eccellenti caratteristiche per la guida su circuito.

La scintilla iniziale: dalla «Roadrunner» alla prima GTS dell'era moderna

Quando si trattò di ampliare la serie di modelli poco dopo il debutto di successo, gli sviluppatori della

prima generazione Cayenne avevano già in mente un modello derivato con prestazioni su strada dedicate. Oliver Laqua, oggi responsabile del progetto dell'intera vettura Cayenne, già nel 1998 lavorava come concept designer per la E1 e nel 2004 gli fu affidato il compito di progettare una Cayenne particolarmente sportiva sotto ogni punto di vista. Il giovane ingegnere non poteva essere accusato di mancanza di coerenza, perché Laqua voleva sviluppare una vettura particolarmente leggera con il nome di progetto «Roadrunner». «Avevamo previsto di rinunciare al ripartitore di coppia, per risparmiare altri 80 chilogrammi di peso. E avevamo pensato a quattro sedili a guscio da corsa per ridurre ulteriormente il peso e aumentare l'emozione di guida», ricorda oggi Laqua. Tuttavia, l'idea che la «Roadrunner» dovesse avere solo la trazione posteriore non incontrò l'approvazione del consiglio di amministrazione, come pure i poco pratici sedili a guscio. Per quanto riguarda l'attuatore, però, gli sviluppatori si imposero: un motore aspirato V8 anziché turbo. «In questo progetto non contava solo la potenza, ma anche la reazione all'acceleratore», spiega Laqua. Di serie vi erano anche un cambio manuale a sei marce e un telaio appositamente sviluppato. Per la prima volta, le sospensioni in acciaio vennero abbinate al sistema di ammortizzatori regolabili PASM – un concept fino ad allora riservato alle auto sportive a due porte. Il frontale e il posteriore ricordavano la Cayenne Turbo. I passaruota allargati di circa 14 millimetri su ciascun lato rendevano la nuova arrivata il modello più marcato dal punto di vista visivo. Era inoltre più basso di 24 millimetri rispetto alla Cayenne S.

Per definirne il nome, furono consultati i libri di storia della Porsche, trovandolo nella 928 GTS, uscita di produzione nel 1995, la cui sigla derivava a sua volta dalla Porsche 904 Carrera GTS degli anni '60. I modelli storici con il suffisso «GTS» per «Gran Turismo Sport» erano sinonimo di particolare sportività unita a un'elevata capacità di percorrere lunghe distanze. La prima Cayenne GTS arrivò sul mercato nel 2007 con l'aggiornamento della generazione E1. La potenza di 298 kW (405 CV) da 4,8 litri di cilindrata ponevano il modello al vertice delle varianti Cayenne con motore aspirato. Nella seconda generazione della GTS, la potenza è aumentata leggermente a 309 kW (420 CV) e, per l'aggiornamento del modello del 2015, Porsche è passata dal motore aspirato V8 a un biturbo V6 per motivi di efficienza. Nonostante la cilindrata inferiore, questo modello offriva 15 kW (20 CV) di potenza in più e consumava meno carburante. Nell'attuale Cayenne GTS, Porsche punta nuovamente su otto camere di combustione sotto forma di un motore biturbo V8 di quattro litri da 338 kW (460 CV). Ispirate dal clamoroso successo della Cayenne GTS, tutte le gamme di modelli Porsche presentano ora una variante GTS particolarmente sportiva.

Nuovi mercati, nuovi clienti: la Cayenne come apriporta

Già poco dopo il suo debutto mondiale al Salone dell'Automobile di Parigi nel settembre 2002, la Cayenne divenne un successo mondiale, superando immediatamente le aspettative di vendita. Originariamente erano state previste 25.000 consegne all'anno. Negli otto anni modello della prima generazione, si sono venduti 276.652 esemplari, ovvero circa 35.000 vetture all'anno. Nel frattempo, la milionesima Cayenne è già nella storia, essendo uscita dalla linea di produzione nell'estate del 2020. Nel 2021 sono stati infine consegnati ben più di 80.000 esemplari.

Per Porsche, la Cayenne ha creato la base economica di un successo durevole senza contrastare i valori

sportivi del marchio. «Con la Cayenne siamo riusciti per la prima volta a trasferire con successo il mito Porsche in un segmento di mercato interamente nuovo», ha dichiarato Oliver Blume, CEO di Porsche AG, in occasione dell'anteprima mondiale della terza generazione nel 2017 sul tetto del Museo Porsche. «La nostra vettura sportiva nel segmento SUV ha dimostrato dal 2002 in poi di essere un best-seller e un motore di crescita. Anzi, ben di più: la Cayenne ha aperto a Porsche le porte di numerosi nuovi mercati e ha contribuito in modo significativo all'internazionalizzazione della nostra rete di vendita.»

Detlev von Platen, Presidente della divisione di vendita e marketing in Porsche, ha aggiunto: «Come icona di stile nel segmento SUV, la Cayenne ha contribuito a rafforzare l'appeal del nostro marchio, in particolare in Cina e in altri mercati asiatici. Oggi è uno dei modelli Porsche più richiesti in tutto il mondo e sono certo che la sua popolarità rimarrà molto forte anche in futuro.»

Image Sublines

Path: media/Images/img_1.jpg
Title: Cayenne model at the development centre in Weissach, 2000, Porsche AG
Subline: June 2000: Porsche board members inspect a Cayenne model at the Weissach Development Centre.

Path: media/Images/img_2.jpg
Title: Project "Colorado", Dubai, early 2000s, Porsche AG
Subline: Dune testing in sweltering Dubai: endurance test for the 'Colorado' project in the early 2000s.

Path: media/Images/img_3.jpg
Title: Cayenne Turbo, Cayenne S (l-r), 2002, Porsche AG
Subline: The first generation: a Cayenne Turbo (left) and Cayenne S in front of the customer centre in Leipzig in 2002.

Path: media/Images/img_4.jpg
Title: Cayenne, 911, Boxster, 2002, Porsche AG
Subline: The beginning of a great success story: the Cayenne (E1) debuts in 2002 as Porsche's third model series after the 911 and the Boxster.

Path: media/Images/img_5.jpg
Title: Cayenne S Hybrid, 2010, Porsche AG
Subline: Hybrid pioneer: in 2010, Porsche launches its first series-produced hybrid vehicle with the second-generation Cayenne, the Cayenne S Hybrid.

Path: media/Images/img_6.jpg
Title: Cayenne Turbo S E-Hybrid, 2019, Porsche AG
Subline: Porsche continues to focus on e-performance: from 2019, the most powerful model would be a plug-in hybrid: the Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Path: media/Images/img_7.jpg
Title: Cayenne S Transsyberia, 2007, Porsche AG
Subline: Ready for anything: with a limited run of 26 Cayenne S Transsyberia models, Porsche celebrates a string of triumphs at the Transsyberia Rally in 2007 and 2008.

Path: media/Images/img_8.jpg
Title: Cayenne GTS, Cayenne GTS Coupé, Porsche AG
Subline: Seat position of an SUV, performance of a sports car: with the Cayenne, Porsche brings the GTS theme into the modern era for the first time in 2007.

Path: media/Images/img_9.jpg
Title: Cayenne GTS, 2020, Porsche AG
Subline: In 2020, the 1,000,000th Cayenne rolls off the production line in Bratislava, Slovakia: a GTS in crimson.

Path: media/Images/img_10.jpg
Title: Uwe-Karsten Städter, Member of the Executive Board for Procurement, Andreas Haffner, Member of the Executive Board for Human Resources, Albrecht Reimold, Member of the Executive Board for Production and Logistics, Dr. Wolfgang Porsche, Chairman of the Supervisory Board, Lutz Meschke, Deputy Chairman of the Executive Board and Member of the Executive Board for Finance and IT, Uwe Hück, Former Chairman of the Group Works Council, Oliver Blume, Chairman of the Executive Board, Detlev von Platen, Member of the Executive Board for Sales and Marketing, Michael Steiner, Member of the Executive Board Research and Development, l-r, Cayenne, World premiere Cayenne, Porsche Museum, 2017, Porsche AG
Subline: August 2017: the third Cayenne generation (E3) celebrates its world premiere on the roof of the Porsche Museum in Stuttgart-Zuffenhausen.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/it_CH/2022/products/porsche-cayenne-anniversary-20-years-success-story-28727.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/1baa1f7a-8dfb-4d7b-a658-169490410fc3.zip

External Links
https://newsroom.porsche.com/en/products/20-years-porsche-cayenne.html