

20 años del Cayenne: el 'tercer Porsche' y su 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 alemana.

“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”, dijo Detlev von Platen, miembro del Consejo Directivo de Porsche AG responsable de Ventas y Marketing. A mediados de la década de1990, 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 autos en el ejercicio fiscal 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 Estados Unidos, la empresa optó por un vehículo todoterreno en lugar del monovolumen que también había sido considerado. Este tipo de automóvil estaba especialmente de moda en Norteamérica, el mayor mercado de Porsche en aquel momento. El presidente de Porsche AG, 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'

Este formidable proyecto fue abordado finalmente en el marco de un proyecto conjunto con Volkswagen, bautizado 'Colorado' y que fue 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 chasís. Porsche se encargó de desarrollar la plataforma conjunta en sus instalaciones secretas de Hemmingen (Hanover, Alemania), mientras que Volkswagen aportó su experiencia en la producción de grandes volúmenes.

En 1999, la compañía de Zuffenhausen decidió fabricar el auto en Alemania en lugar de en el extranjero. Para ello construyó una nueva planta de producción en Leipzig, que fue inaugurada oficialmente en agosto de 2002. El Touareg fue fabricado 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 (en el noroccidente de Alemania). 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 utilitarios 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 4511 c.c. generaba 340 CV de potencia (335 HP, 250 kW), mientras que el Cayenne Turbo conseguía unos aún más impresionantes 450 CV (443 HP, 331 kW) con la misma cilindrada.

El auto 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 chasís 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 patinasen 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 auto.

El Cayenne de primera generación (E1) fue también el primer Porsche en incorporar el recién desarrollado Porsche Active Suspension Management (PASM). El sistema PASM era ofrecido 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 217 milímetros con la suspensión convencional aumentó a 273 mm 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 (513 HP, 383 kW) de su motor V8 biturbo de 4511 c.c., 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) fue reemplazada la caja de transferencia con reductora por un sistema de tracción total con un embrague multidisco controlado activamente, que todavía es utilizado 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 23 por ciento 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”, dijo 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 de todoterreno. Para ello desarrollamos 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”, continuó 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 el segundo trimestre 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 32,2 kilómetros por litro a 24,4 km/l (122,1 a 92,3 kilómetros por galón, 75,8 a 57,4 millas por galón o 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 (134 HP, 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 auto 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 (670 HP, 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 el arranque, 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, fue establecida 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 auto 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 2995 c.c. turboalimentado con 333 CV (328 HP, 248 kW) y un motor eléctrico síncrono de 47 CV (47 HP, 34 kW) generaba una potencia del sistema de 380 CV (374 HP, 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 (93 HP, 70 kW), lo que dio lugar a una potencia del sistema de 416 CV (410 HP, 306 kW).

Sobresaliente en cualquier terreno: éxitos en rallys 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 rallys 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 siete 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 (379 HP, 283 kW). Al igual que el auto de carreras, estaba basado en la versión actualizada de la primera generación. Los participantes en el rally también se beneficiaron de las mejoras implementadas en el Cayenne: los nuevos motores con inyección directa de combustible consumían hasta 15 por ciento menos y el nuevo Control Dinámico de Chasís 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 obtuvieron los primeros cinco puestos y del séptimo al décimo.

Récord de vuelta para un SUV en el Nordschleife de Nürburgring

Mientras que el Rally Transsyberia, que no se ha vuelto a celebrar, recorría más de 7000 kilómetros en unas dos semanas, el actual Cayenne Turbo GT solo necesitó 20 kilómetros y 832 metros para demostrar su máximo rendimiento deportivo, marcando un tiempo por vuelta de 7:38,925 minutos en el trazado mítico Nordschleife de Nürburgring. El 14 de junio de 2021, el piloto de pruebas y desarrollo Lars Kern estableció el récord para un SUV en el legendario circuito norte de la pista de Nurburg. 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 (631 HP, 471 kW) ofrece unas prestaciones soberbias. Acelera de 0 a 100 km/h en solo 3,3 segundos y alcanza una velocidad máxima de 300 km/h. Con unas líneas aún más deportivas y disponible exclusivamente en carrocería Coupé de cuatro plazas, el Cayenne Turbo GT ofrece de serie todos los sistemas de chasís posibles y unos neumáticos de alto rendimiento desarrollados específicamente para esta versión. La cadena cinemática y el chasís tienen ajustes específicos. El resultado responde a un concepto global armonioso con cualidades para la pista.

Quienes desarrollaron la primera generación del Cayenne ya tenían en mente una versión específica para carretera cuando fue considerado 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", recordó hoy Laqua. Sin embargo, el hecho de que el 'Correcaminos' se ofreciera exclusivamente con tracción trasera suscitó tan poco entusiasmo en el Consejo Directivo 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", dijo Laqua. El equipamiento de serie incluye una caja de cambios manual de seis velocidades y un chasís 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 guardabarros 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 fue tomado 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 la década de 1960. 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 fue lanzado en 2007 con la actualización del modelo de la generación E1. Su potencia de 405 CV (399 HP, 298 kW) a partir de una cilindrada de 4806 c.c. 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 (414 HP, 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 (19 HP, 15 kW) más de potencia y consumía menos combustible. En el Cayenne GTS actual, Porsche volvió a apostar por un V8, pero biturbo, de 3996 c.c. y 460 CV (453 HP, 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, la empresa esperaba que entregar 25 000 ejemplares al año. En los ocho años que duró la primera generación, fueron vendidos 276 652 unidades, algo menos de 35 000 al año. El Cayenne un millón salió de la línea de producción a mediados de 2020. En el último ejercicio completo, en 2021, fueron entregados más de 80 000 unidades.

Con el Cayenne, Porsche creó la base económica para un éxito sostenible sin comprometer los valores de la marca, basados en los autos deportivos. “Con el Cayenne, logramos trasladar con éxito la leyenda de Porsche a un segmento de mercado completamente nuevo", dijo Oliver Blume, Presidente del Consejo Directivo 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 Directivo de Porsche AG responsable de Ventas y Marketing, afirmó: “Como ícono 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”.

Aniversario del Cayenne en redes sociales

Acompañe el aniversario del Cayenne:
#C20Y en Twitter
#C20Y en Instagram
#C20Y en Facebook

Image Sublines

Path: media/imágenes/img_1.jpg
Title: Cayenne model at the development centre in Weissach, 2000, Porsche AG
Subline: Junio de 2000: miembros del Consejo Directivo de Porsche AG inspeccionan un Cayenne en el Centro de Desarrollo de Weissach.

Path: media/imágenes/img_2.jpg
Title: Project "Colorado", Dubai, early 2000s, Porsche AG
Subline: Recorrido sobre dunas en el sofocante clima de Dubái, una prueba de resistencia para el proyecto 'Colorado' a principios de la década de 2000.

Path: media/imágenes/img_3.jpg
Title: Cayenne Turbo, Cayenne S (l-r), 2002, Porsche AG
Subline: La primera generación: un Cayenne Turbo (izquierda) y un Cayenne S frente al centro de clientes de Leipzig, en 2002.

Path: media/imágenes/img_4.jpg
Title: Cayenne, 911, Boxster, 2002, Porsche AG
Subline: El comienzo de un gran éxito: al debutar el 2002, el Cayenne (E1) se convirtió en la tercera gama de modelos de Porsche, tras el 911 y el Boxster.

Path: media/imágenes/img_5.jpg
Title: Cayenne S Hybrid, 2010, Porsche AG
Subline: Pionero en híbridos: en 2010, Porsche lanzó su primer vehículo híbrido de serie con el Cayenne de segunda generación, el Cayenne S Hybrid.

Path: media/imágenes/img_6.jpg
Title: Cayenne Turbo S E-Hybrid, 2019, Porsche AG
Subline: Porsche sigue apostando por la electrificación. Desde 2019, la versión más potente es un híbrido enchufable: el Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Path: media/imágenes/img_7.jpg
Title: Cayenne S Transsyberia, 2007, Porsche AG
Subline: Preparado para todo: con una serie limitada de 26 modelos Cayenne S Transsyberia, Porsche celebra sendas victorias en los Rally Transsyberia de 2007 y 2008.

Path: media/imágenes/img_8.jpg
Title: Cayenne GTS, Cayenne GTS Coupé, Porsche AG
Subline: Puesto de conducción de un SUV, prestaciones de un deportivo: en 2007, Porsche introdujo con el Cayenne el concepto GTS en la era moderna.

Path: media/imágenes/img_9.jpg
Title: Cayenne GTS, 2020, Porsche AG
Subline: En 2020, el Cayenne número 1 000 000 salió de la línea de producción de Bratislava (Eslovaquia): un GTS en color Carmesí.

Path: media/imágenes/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: Agosto de 2017: presentación mundial de la tercera generación del Cayenne (E3) en la terraza del Museo Porsche de Stuttgart-Zuffenhausen.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2022/vehiculos/PLA-porsche-cayenne-20-aniversario-exito-todoterreno-28718.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/b4fed2ce-f8ac-415f-93e9-d9d16e916874.zip

External Links
https://newsroom.porsche.com/es/vehiculos/cayenne.html