



Quando si parla del Porsche Cayenne è inevitabile abbondare con i superlativi. E' successo durante l'esordio nel 2002, si è ripetuto con il debutto della seconda generazione nel 2010 e avviene oggi in occasione di un profondo aggiornamento. Perché il SUV sportivo di Stoccarda è indiscutibilmente "best in class" sotto il profilo delle prestazioni e del comportamento su strada. E' praticamente impossibile, infatti, individuare un rivale che garantisca i medesimi valori di accelerazione laterale in curva su circuito, scatti da supercar sportiva e frenate "da Formula 1", senza per questo dimenticare una buona propensione all'off-road quando le condizioni lo richiedono. Ma ora scopriamo nei dettagli il rinnovato Cayenne.



La 918 come ispiratrice

Per quanto riguarda la linea, il Cayenne vede la parte frontale, i passaruota anteriori e il cofano motore interamente nuovi. I gruppi ottici principali Bi-Xenon, di serie nelle versioni base e S, sfoggiano l'inconfondibile tecnica a quattro LED "hovering" rendendo il modello riconoscibile anche da lontano. Il top di gamma, ovvero il Cayenne Turbo, dispone invece di fari a LED che includono il Porsche Dynamic Light System (PDLS). Ampiamente rivisitata anche la zona posteriore, alla luce (è proprio il caso di dirlo) dei gruppi ottici tridimensionali con LED, mentre aspetti come la targa, la maniglia d'apertura e l'illuminazione sono meglio integrate nel portellone. Quest'ultimo ha l'apertura automatica di serie. Riguardo gli interni, i designer Porsche hanno optato per un volante sportivo multifunzionale con paddle, dal design e relative funzioni ispirati al volante della 918 Spyder. Inoltre, al momento non è

noto se, oltre ai pratici paddle, permane la poco logica manuale del cambio che prevede di spingere la leva per salire di rapporto e di tirarla per scalare. Infine, i sedili sono stati resi più confortevoli, oltreché disponibili su richiesta in versione ventilata.



Gli opposti convivono alla grande

Trattando di tecnica, gli incrementi delle performance sono abbinati alla riduzione dei consumi. Due concetti storicamente in antitesi, ma non in Casa Porsche dove la costante ricerca e sperimentazione consente di raggiungere risultati straordinari. Più in dettaglio, il Cayenne adotta nuove alette di ventilazione attive, situate dietro la presa d'aria centrale, gestite direttamente dall'elettronica motore. Tali alette si aprono e si chiudono in base alle situazioni contingenti di guida, nonché al fabbisogno di raffreddamento regolando la quantità d'aria disponibile per il raffreddamento stesso. In posizione chiusa ottimizzano l'aerodinamica riducendone la resistenza, a pieno vantaggio del minor dispendio di carburante. A quest'ultimo proposito, il Cayenne S E-Hybrid (prima vettura a trazione ibrida plug-in tra i SUV Premium), fa segnare appena 3,4 litri per 100 km nel ciclo combinato (79 g/km di CO₂). L'autonomia con il solo motore elettrico, invece, va da 18 a 36 km. In sostanza, il Cayenne S E-Hybrid adotta un propulsore 3.0 V6 a benzina sovralimentato con un compressore volumetrico erogante 333 CV, praticamente la medesima unità di alcune sportive Audi, associato a un motore elettrico da 95 CV. La potenza e la coppia combinate, pari rispettivamente a 416 CV e a 590 Nm, permettono di staccare un ottimo tempo di 5"9/10 sullo 0-100 km/h, a fronte della velocità massima di 243 km/h.



Un motore V6 al 100% Porsche

Passando a trattare del Cayenne S, il suo motore biturbo V6 da 3,6 litri è stato sviluppato completamente da Porsche e non deriva quindi dal 3.0 V6 citato poc'anzi. In questo caso la potenza massima è di 420 CV a 6.000 giri/min., mentre il picco di coppia pari a 550 Nm è richiamabile tra 1.350 e 4.500 giri/min.. Quanto alle prestazioni, grazie anche al rapidissimo cambio automatico Tiptronic con convertitore di coppia e 8 marce, lo 0-100 km/h viene coperto in 5"5/10 (5"4/10 con il pacchetto Sport Chrono opzionale che ha il Launch Control), mentre la velocità massima è pari a 259 km/h. Soddisfacenti anche i consumi; la Porsche dichiara, infatti, una media variabile da 9,5 a 9,8 litri per 100 km nel ciclo NEDC (223-229 g/km di CO2). Il Porsche Cayenne Turbo per parte sua sfoggia i seguenti numeri: propulsore 8 cilindri a V biturbo di 4,8 litri, potenza massima di 520 CV a 6.000 giri/min. e picco di coppia pari a 750 Nm tra 2.250 e 4.000 giri/min.. Le prestazioni conseguenti non richiedono commenti: 0-100 km/h in 4"5/10 (4"4/10 con il pacchetto Sport Chrono a richiesta) e 279 km/h di velocità massima. Sorprendentemente contenuti, in relazione alle performance in gioco, i consumi: 11,2-11,5 litri per 100 km secondo le unità di misura NEDC (261-267 g/km di CO2).



Diesel all'altezza del blasone

Le motorizzazioni del Cayenne alimentate a gasolio mantengono le performance cui è lecito aspettarsi da una Porsche, unitamente alla proverbiale riduzione dei consumi. Il propulsore d'attacco è rappresentato dal V6 3.0 del Cayenne Diesel, declinato in due versioni: 262 e

250 CV. Quest'ultima è riservata esclusivamente all'Italia, al fine di non incorrere nell'assurdo superbollo, e offre le stesse prestazioni della variante più potente grazie soprattutto alla medesima coppia di 580 Nm da 1.750 a 2.500 giri/min. Performance riassumibili in 7"3/10 sullo 0-100 km/h (7"2/10 con pacchetto Sport Chrono a richiesta) e 221 km/h di velocità massima. Quanto ai consumi, i valori dichiarati nel ciclo NEDC vanno da 6,6 a 6,8 litri per 100 km (173-179 g/km di CO₂). Passando a disquisire del Cayenne S Diesel, esso è spinto da un motore V8 4,2 litri erogante 385 CV a 3.750 giri/min. e una coppia di 850 Nm, richiamabile da 2.000 a 2.750 giri/min.. In questo caso i 100 km/h da fermo sono raggiunti in 5"4/10 (5"3/10 con il solito pacchetto Sport Chrono), a fronte della velocità massima di 252 km/h. Ottimi i consumi nel ciclo NEDC: 8,0 litri per 100 km (209 g/km di CO₂).



Assetto di riferimento

La configurazione delle sospensioni prevede i doppi quadrilateri all'avantreno, schema addirittura più raffinato rispetto al McPherson della 911, e il multilink al retrotreno. I tecnici Porsche, inoltre, affermano come le sospensioni stesse siano state ottimizzate in funzione di un maggiore comfort, senza compromettere affatto l'impostazione più dinamica della guida. Impostazione assecondata pure dalla trazione integrale a gestione elettronica, con preponderanza di coppia al retrotreno per favorire l'handling, e dal PSM. Quest'ultimo, acronimo di Porsche Stability Management, gestisce la trazione e la stabilità senza essere minimamente invasivo. In conclusione, i nuovi modelli Cayenne saranno commercializzati a partire dall'11 ottobre 2014; in Italia i prezzi partono da 69.784 € per la versione 3.0 V6 Diesel.

Gian Marco Barzan

Photogallery

Porsche Cayenne: Molto più di un restyling

