

Cayenne 诞生二十周年：“第三个保时捷车系”的成功故事

保时捷 SUV 的周年庆

- 》 2002 年，第一代保时捷 Cayenne 上市
- 》 丰富的技术配置满足多种用车需求
- 》 以“超级运动员”之姿，成功征服所有地形
- 》 保时捷的混合动力先锋
- 》 交付超过 100 万台

早在 1989 年，费利·保时捷（Ferry Porsche）就曾预言：“如果按照我们的质量标准打造一款保时捷越野车型，并且它的车前盖上有保时捷盾徽，人们就一定会买。”他的这一预言在后来得到了印证。自 2002 年以来，Cayenne 一直是保时捷在全球取得成功的主要支柱之一。保时捷全球执行董事会成员、负责销售与市场的冯佩德（Detlev von Platen）表示：“Cayenne 一直是保时捷品牌最具吸引力的车型之一。在过去 20 年里，它为保时捷带来了许多来自世界各地的新客户和粉丝。”

为了保证长期经济效益，保时捷在上世纪 90 年代中期不得不做出一些重大决定。在 90 年代伊始，公司遭遇了历史上最重大的一次经济危机，营收出现亏损，在 1991/92 财年只交付了 23,060 台车。随着在 1996 年推出 Boxster 车型，保时捷开始走出低谷。但管理层很快意识到，仅靠传奇的 911 和这款新的

中置发动机车型无法保证公司未来的发展。尽管保时捷最初并未明确进军这一细分市场，但打造“第三个保时捷车系”的计划自此开始成型。

在美国销售部门的建议下，保时捷最终选择了越野车，而不是当时也在考虑范围内的多用途汽车 / MPV。这种车型当时在北美非常流行，而北美是保时捷当时最大的市场。时任首席执行官魏德金（Wendelin Wiedeking）也将目光投向了新兴的亚洲市场。保时捷从一开始就雄心勃勃：公司并不满足于仅仅打造一款达到品牌标准的运动型 SUV，而是要与越野车细分市场的顶级竞争对手一较高下。

这项艰巨的任务最终成为与大众汽车联合开展项目的一部分，该项目被称为“科罗拉多 (Colorado)”，于 1998 年 6 月正式公布，具体而言就是保时捷 Cayenne 与大众途锐共享同一平台。虽然架构相同，但两家制造商最初都使用自己的发动机并开发自己的底盘。保时捷负责在绝密的黑明根生产基地开发联合平台，大众负责贡献量产方面的专业技术。1999 年，保时捷决定将这款车型的生产从国外转移至国内，并在莱比锡建造了一座新的生产基地，该基地于 2002 年 8 月正式启用。大众汽车公司的途锐则在斯洛伐克布拉迪斯拉发的大众汽车厂生产。Cayenne 车身也在那里涂装，最后的组装工作在萨克森州完成。第一代和第二代 Cayenne (内部代号是 E1 和 E2) 均在莱比锡生产，后来也在奥斯纳布吕克生产。随着 2017 年第三代车型 (E3) 的推出，保时捷将所有 Cayenne 的生产转移到布拉迪斯拉发，以便在莱比锡为轿跑 Panamera 和紧凑型 SUV Macan 留出更多产能。

全能车型：具有长途驾驶舒适性的跑车和越野车

凭借丰富的技术配置，Cayenne 既是一款适合家庭使用的旅行车，同时也是一款强大的越野车以及具有典型保时捷性能的高性能跑车。这些特点使得 Cayenne 在过去 20 年为运动型多功能车 (SUV) 细分市场的发展做出了巨大的贡献。第一代 Cayenne (E1) 一开始就自信能够满足人们对保时捷的一贯期待：提供两款 V8 发动机供客户选择。Cayenne S 搭载新开发的 4.5 升发动机，输出功率为 250 kW (340 PS)，相同排量的 Cayenne Turbo 的输出功率则高达 331 kW (450 PS)。两款车型的最高车速分别为 242 km/h 和 266 km/h，证明其能够很好地满足普通跑车客户对底盘的期望。转弯动态性能由新引入的电子系统提供：标配的保时捷牵引力管理系统 (PTM) 将驱动力以 62:38 的比例分配给后桥和前桥。驱动系统还可通过多片离合器进行调节，根据需要令前后轮之间的动力分配比例从 100:0 至 0:100 之间变化。在非铺砌路面上行驶时，Cayenne 还可以依靠低档域分动箱来提高牵引力。中央差速器可以完全锁止，即使在车轮短暂离开地面时也能防止其转动。得益于这些功能，保时捷的第一款越野车与竞争对手的知名越野车相比毫不逊色，甚至在车型开发阶段的试驾中也不例外。

第一代 Cayenne (E1) 也是第一款配备全新保时捷主动悬挂管理系统 (PASM) 的保时捷车型。保时捷主动悬挂管理系统与空气悬架配套提供，能够连续调节阻尼力，并将路况以及 Cayenne 驾驶者的驾驶风格纳入考虑。其空气悬架还能在越野行驶时为 Cayenne 提供助力：借助空气悬架内置的水平高度控制系统，传统悬架已十分惊人的 21.7 cm 离地间隙被增加到 27.3 cm。2006 年初，保时捷推出了公路行驶性能更加出色的第一代 Cayenne Turbo S。这款车型搭载 4.5 升 V8 双涡轮增压发动机，最大输出功率达到 383 kW (521 PS)，按照当时的标准已非常出色，因此成功吸引了人们的关注。

保时捷设计负责人毛迈恪 (Michael Mauer) 将第一代 Cayenne 到如今第三代 Cayenne 的设计演变简单明了的描述为“建立、打磨、完善”。这一描述非常符合 Cayenne 的技术发展过程：为了优化重量和性能，第二代车型 (E2) 使用带有主动控制多片离合器的按需四轮驱动系统取代了低档域分动箱，这套系统至今仍在使用。保时捷还在完全重新设计的 E2 中引入了混合动力系统和插电式混合动力系统；而这些衍生车型均配备托森 (Torsen) 中央差速器。所有现有发动机的动力都得到了提升，耗油量却降低了 23%。抬高的中控台成为重新设计的内饰中最引人注目的地方。

为此，所有驾驶辅助系统被集成到一个中央控制装置中。此外，这款大型 SUV 还更新了互联性，能够连接智能手机、WiFi 和蓝牙。随着 2017 年第三代 Cayenne 的推出，保时捷也告别了柴油发动机，将精力集中在插电式混合动力技术的进一步开发上。另一座重要的里程碑是在 2019 年春季推出的更加运动的 Cayenne Coupé，该车型具有与 911 相似的下掠车顶轮廓线。

混合动力领域的先锋：媲美超级跑车的混合动力性能

第三代 Cayenne 的插电式混合动力车型在纯电动模式下的最高车速为 135 km/h，续航里程为 44 km，实现了零排放行驶。这款混合动力车型配备 17.9 kWh 高压蓄电池和 100 kW 电机，不仅具有高效行驶性能，还能提供极具动态感的驾驶体验。目前所有保时捷混合动力车型以性能为中心的混合动力策略均以 918 Spyder 为基准。该款超级跑车正是凭借其混合动力驱动成为了当时纽博格林北环赛道 (Nürburgring-Nordschleife) 上速度最快的量产车。

2019 年上市的 Cayenne Turbo S E-Hybrid 是最强劲的 Cayenne 车型，其系统输出功率为 500 kW (680 PS) 。与保时捷的所有插电式混合动力车型一样，这款顶级车型的驾驶者可以在任何驾驶模式下使用电能来获得额外的动力。例如，Cayenne Turbo S E-Hybrid 的系统扭矩为 900 Nm，并且几乎可以从静止状态起步时立即达到这一扭矩，使这款大型 SUV 能够在 3.8 秒内从静止加速到 100 km/h。在日常混合驾驶条件下，驾驶者可以依靠智能驾驶模式策略实现出色的动力和低油耗。

今天的电动车型的基础早在 2007 年对第一代 Cayenne 车型进行更新时就已奠定：在为法兰克福车展 (IAA) 设计的 Cayenne S Hybrid 准量产概念车中，与许多竞争对手不同的是，保时捷没有采用动力分离式混合动力系统，而是采用了并联式全混合动力技术。在这种设计中，车辆开始行驶及达到更高车速时均可使用电机，这使得该款原型车可以在不主动启动内燃机的情况下达到 120 km/h 的最高车速。另外，电机还提高了加速性能和灵活性。

全混合动力系统最终于 2010 年搭载第二代 Cayenne 进入市场，这一代 Cayenne 也是保时捷的第一款量产混合动力车型。333 PS 的 3.0 升 V6 增压发动机与 34 kW (47 PS) 的同步电机共同产生 279 kW (380 PS) 的系统输出功率。四年后，第一款插电式混合动力车型 Cayenne S E-Hybrid 问世，保时捷以此引领了高端 SUV 细分市场。Cayenne S E-Hybrid 的纯电动续航里程超过 30 km，使用锂离子蓄电池取代了镍氢蓄电池。其内燃机保持不变，电机输出功率增加至 95 PS (70 kW) ，使系统输出功率达到 306 kW (416 PS) 。

适合所有地形的超级跑车：征服拉力赛，创下单圈记录

作为一款运动型多功能车，Cayenne 在许多极端条件下展示了自身的实力。2006 年，两支私人拉力赛车队各派出一台保时捷 Cayenne S 参加了从莫斯科穿越西伯利亚到蒙古乌兰巴托的泛西伯利亚拉力赛（Transsyberia Rally）并包揽了冠亚军。保时捷从这一壮举中获得了灵感，开发了 26 台 Cayenne S Transsyberia 作为专门用于长距离拉力赛的客户赛车，并且取得了巨大的成功。这些赛车在 2007 年的泛西伯利亚拉力赛中包揽了前三名，而且共有 7 台保时捷进入前十名。

Cayenne S Transsyberia 的特殊配置包括专业的全地形轮胎、安全笼、更短的轴比、差速锁、加固的前摇臂和加固的车底护板。V8 发动机的输出功率仍然是 283 kW（385 PS）。由于这款赛车基于更新后的第一代版本，拉力赛的参与者也从 Cayenne 的改进中获益：采用燃油直喷技术的新款发动机的耗油量减少了 15%，全新保时捷动态底盘控制系统（PDCC）与主动防侧倾杆的组合很大程度地消除了转弯过程中的车身侧倾，同时也使车桥的衔接变得更加紧密。2008 年，19 台经过进一步优化的 Cayenne S Transsyberia 进军西伯利亚拉力赛（Siberia Rally），并包揽了除第六名以外的前十名席位。

虽然此后再也没有举办过行程超过 7,000 km、为期约两周的泛西伯利亚拉力赛，但当前的 Cayenne Turbo GT 以 7:38.925 跑完 20.832 km 的单圈成绩展现了它的强大运动性能。2021 年 6 月 14 日，测试和开发车手拉尔斯·克恩（Lars Kern）在具有传奇色彩的纽博格林北环赛道上创造了惊人的 SUV 车型单圈纪录。

Cayenne Turbo GT 专为实现最大加速度和过弯性能而调校，无可争议地成为 Cayenne 系列中运动性能最强大的车型。输出功率为 471 kW（640 PS）的 4.0 升

双涡轮增压 V8 发动机为其出色的行驶特性提供了基础。在标准配置下，从静止加速至 100 km/h 仅需 3.3 秒，最高车速能够达到 300 km/h。Cayenne Turbo GT 采用更具运动感的线条和专属的四座 Coupé 布局，标配了品牌引以为傲的所有底盘系统，以及专为这款新车型开发的高性能轮胎。动力传动系统和底盘经过独立调校，使优异的赛道特性融入和谐的整车概念。

初露锋芒：从“寻路者 (Roadrunner)”到现代第一款 GTS

第一代 Cayenne 的开发者在该车型成功首发后不久便开始对车系进行扩充，并且当时就已经在考虑开发专门用于公路行驶的车辆版本。现任 Cayenne 整车项目经理 Oliver Laqua 在 1998 年就已经担任 E1 的概念工程师，并在 2004 年开始设计一款在各个方面都具有出色运动性能的 Cayenne。这位年轻的工程师从一开始就确定了自己的远大目标：在“寻路者”项目中开发一款超轻的车辆。

Laqua 回忆道：“当时我们计划取消分动箱，这能够使车重再减轻 80 kg。我们还考虑配备四个赛车桶型座椅，在进一步减轻重量的同时提供更加激动人心的体验。”但这款“寻路者”只提供后轮驱动的事实与十分不实用的桶型座椅都没有得到董事会的大力支持。但开发人员在动力传动系统上获得了支持：以一台自然吸气式 V8 发动机取代了涡轮增压发动机。Laqua 表示：“这个项目的重点不仅仅是动力，车辆还必须具备真正的油门反应。”标准配置包括 6 速手动变速箱和专门开发的底盘。弹簧悬挂系统首次与保时捷主动悬挂管理 (PASM) 控制减震系统组合。而在此之前，该设计理念一直是双门跑车的“专利”。车的前部和后部与 Cayenne Turbo 类似。每一侧的轮眉向外扩展了约 14 mm，使新车型极具视觉冲击力。它还比 Cayenne S 降低了 24 mm。

其名称取自保时捷历史上的 928 GTS。该车型于 1995 年停产，而这款车型的名称又来自 1960 年代的保时捷 904 Carrera GTS。带有“GTS”后缀的历史车型代表着非凡的运动性能与出色的长途行驶能力。第一代 Cayenne GTS 于 2007 年随着 E1 的车型更新推出。298 kW (405 PS) 输出功率与 4.8 升排量使其成为了搭载自然吸气式发动机的 Cayenne 车型中的佼佼者。第二代 GTS 的输出功率略有提高，达到 309 kW (420 PS)。而在 2015 年的车型更新中，出于对效率的考虑，保时捷将自然吸气式 V8 发动机换成了 V6 双涡轮增压发动机。尽管排量减少，输出功率却提高了 15 kW (20 PS)，而且耗油量更少。而当前 Cayenne GTS 再次配备了输出功率为 338 kW (460 PS) 的 8 缸发动机，即 4.0 升 V8 双涡轮增压发动机。在 Cayenne GTS 巨大成功的鼓舞下，保时捷的每个车型系列现在都推出了具有强大运动性能的 GTS 版本。

新市场、新客户：Cayenne 为保时捷带来新的可能

在 2002 年 9 月的巴黎车展 (Paris Motor Show) 上全球首发后不久，Cayenne 就在全世界大获成功，并且很快超出了销售预期。保时捷最初预计每年交付 25,000 台 Cayenne。在第一代车型的 8 年中，保时捷共售出 276,652 台 Cayenne，平均每年接近 35,000 台。第 100 万台 Cayenne 于 2020 年夏天下线并被载入史册。在 2021 年，最近一次统计数据显示，保时捷交付了超过 80,000 台 Cayenne。

Cayenne 为保时捷的持续成功创造了经济基础，同时也未影响这个跑车品牌在赛车市场的价值。保时捷全球执行董事会成员、负责销售和市场的冯佩德表示：“作

为 SUV 细分市场的风格标志，Cayenne 帮助我们加强了品牌吸引力，尤其是在中国和其他亚洲市场。Cayenne 现在已是全球需求量最大的保时捷车型之一，我相信它的受欢迎程度在未来将有增无减。”