

El primer viaje con el Cayenne Electric

28/07/2026 El Cayenne Electric es la actual punta de lanza de Porsche en materia de electrificación. Un SUV amplio y polivalente, capaz de ofrecer deportividad y confort a partes iguales, que cuenta con un avanzado sistema de propulsión. Sus dos motores eléctricos y su batería de 113 kWh lo convierten en un modelo único en prestaciones y eficiencia.

El Cayenne fue el primer modelo con el que Porsche trasladó su esencia deportiva a un segmento totalmente nuevo. En el año 2002, el SUV de altas prestaciones llegó para revolucionar el mercado y se convirtió en un éxito mundial desde el mismo momento de su estreno. Varias generaciones y casi un cuarto de siglo después, con la llegada del Cayenne 100 % eléctrico, comienza una nueva era para el "coche total". Las prestaciones se sitúan en otra dimensión y se establecen nuevas referencias en términos de conducción y carga de la batería. La experiencia en competición de la marca se hace patente en este vehículo dinámico y versátil, que se siente cómodo en cualquier escenario y capaz de cubrir grandes distancias sin que la autonomía suponga un problema.

Tras los pasos del Taycan y el Macan Electric, el último Cayenne llega como tercer modelo puramente

eléctrico a la gama Porsche. Y lo hace sobre la base de una versión evolucionada de la Plataforma Eléctrica Premium, con una arquitectura de 800 voltios que es clave a la hora de moverse con total libertad en cualquier entorno. Recién lanzado al mercado y en pleno periodo estival, el Cayenne Electric sale a la carretera para demostrar que puede ser el mejor compañero de viaje posible.

Viajar con total confianza en un Porsche eléctrico

Si hubiera que resumir la evolución de la electromovilidad en los últimos años, se podría decir que el progreso ha llegado a tal punto que hoy ya es posible subirse al coche y cubrir kilómetros sin preocupación alguna. Es decir, la tecnología ha dado ese salto necesario para que el conductor pueda sentir al volante la misma confianza en un vehículo 100 % eléctrico que en uno de combustión. Como señala Tomás Villén, Director General de Porsche Ibérica, "La movilidad eléctrica permite hoy, simplemente, disfrutar del viaje en un Porsche eléctrico".

Partiendo de esta premisa, ponemos rumbo al sur de la península. Y lo hacemos a bordo de la versión Turbo, la más potente de la gama. Como en cualquier coche, el viaje comienza con la programación de la ruta en el sistema de navegación, en este caso apoyado en el Charging Planner de Porsche, que planifica la conducción y las paradas de carga. A partir de ahí, el conductor decide si acepta la propuesta planteada o prefiere tomar un papel más activo diseñando su propio itinerario. En este último caso, como si del director de un equipo de competición se tratase, puede cambiar la estrategia y pasar, por ejemplo, de una a dos paradas o elegir las electrolineras en función de la compañía y la potencia de sus puntos de carga, entre otros parámetros.

En este recorrido de unos 650 kilómetros por autovía, sobre la base de la planificación que propone el sistema, se hacen pequeñas modificaciones para realizar dos paradas breves en estaciones de alta potencia, llegando siempre a todas ellas —incluido el destino— con una amplia reserva de energía en la batería. La idea es conducir de forma fluida, parando a descansar cada dos horas en supercargadores que requieren un tiempo no superior a 15 minutos para poder reanudar el viaje.

Dicho y hecho. Saliendo del punto de origen con un 77 % de batería y tras 220 kilómetros recorridos, se llega a la primera estación aún con bastante carga disponible. En la pantalla de la consola central se anuncia que el tiempo de un café bastará para continuar la ruta. Y así es: el poste de 300 kW permite que en menos de un cuarto de hora el Cayenne esté de nuevo en la carretera.

Que la parada sea así de exitosa no es casual. El Cayenne, con su eficiente sistema de propulsión, arroja un consumo verdaderamente contenido. Por otra parte, su batería de 113 kWh cuenta con un sistema de refrigeración de doble cara que la acondiciona antes de cada recarga, de manera que pueda admitir la máxima potencia posible —hasta 390 kW en condiciones óptimas— para minimizar los tiempos de espera. El resultado es que este Porsche tiene capacidad para cargar del 10 al 80 % en 16 minutos a máxima potencia. No es magia, es pura herencia de la competición, el laboratorio tecnológico que Porsche utiliza para que sus coches de calle estén siempre a la vanguardia.

Prestaciones de deportivo y recuperación de energía como en la Fórmula E

El Cayenne Turbo es superlativo desde todo punto de vista, pero hay una cifra que destaca por encima de las demás: sus 1.156 CV de potencia máxima que, junto a un par de 1.500 Nm, trasladan al conductor a una dimensión desconocida cuando pisa el pedal derecho. Las sensaciones son simplemente abrumadoras, hay que vivirlas para entender lo que es un SUV de este segmento acelerando de 0 a 100 km/h en apenas 2,5 segundos. La barrera de los 1.000 CV, hasta hace muy poco reservada a coches de competición
—no muchos—, hoy trasciende a los circuitos para disfrute de otros usuarios.

Y para que semejante fuerza llegue al suelo de forma eficaz, Porsche se sirve de un arsenal tecnológico que pone las cosas fáciles al conductor. El sistema electrónico Porsche Traction Management (ePTM) de tracción total es clave a la hora de conseguir la mejor motricidad, como también lo es el diferencial trasero de deslizamiento limitado Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), que es de serie en el Turbo.

En materia de chasis, la suspensión neumática adaptativa con Porsche Active Suspension Management (PASM) y el sistema Porsche Active Ride compensan casi por completo los movimientos de la carrocería y garantizan una estabilidad y una dinámica excepcionales, sin dejar de lado la comodidad. Esta es, quizá, una de las mejores cualidades del Cayenne, que es capaz de ofrecer el comportamiento más deportivo de su segmento o un confort muy marcado, en función de lo que quiera el conductor en cada momento. Los modos de conducción seleccionables desde el mando giratorio del volante permiten a este Porsche adoptar diferentes personalidades, que van desde una más agresiva que libera todo el potencial del coche e incluye un sonido simulado de motor V8 (Porsche Electric Sport Sound), hasta otra mucho más tranquila para conducir con el máximo relax.

Algo que llama la atención en el Cayenne Turbo es que su consumo de energía es muy similar al de la versión base de la gama. Esta es una de las ventajas que plantea la electrificación, dado que mayor potencia del sistema no implica necesariamente mayor gasto por kilómetro. En este caso concreto, ambas versiones están dotadas con la misma batería y, si bien el Turbo es notablemente más potente y prestacional que el Cayenne normal, tanto el consumo combinado como la autonomía que ofrecen son parecidos. Sea uno u otro, o incluso el Cayenne S que completa la gama actual, todos ellos rondan los 20 kWh de media cada 100 kilómetros (WLTP).

Por otra parte, el SUV ofrece unas cifras de recuperación de energía muy altas, que alcanzan niveles de Fórmula E, con hasta 600 kW de potencia regenerativa. En este sentido, Tomás Villén apunta: “Se nota la herencia de la competición en cómo recupera energía la batería. El coche es extraordinario en términos de eficiencia, chasis y aceleración”.

Esta elevada eficiencia está resultando clave en el viaje por carretera que, tras otras dos horas de

conducción, ahora llega al término de su segunda etapa. Esta vez en una estación con cargadores de 400 kW, que prácticamente igualan la potencia máxima de carga que admite el Cayenne. Como en la parada anterior, la batería llega no solo a la temperatura perfecta sino en el rango óptimo para que pueda cargar a plena potencia.

Gracias al sistema Plug & Charge, que permite llegar y enchufar, la operación comienza al instante. En este caso, 11 minutos bastan para que la batería alcance el nivel previsto para seguir el camino. Pero con este segundo café aún muy caliente, la decisión pasa por alargar un poco la parada y, ya de paso, alcanzar un nivel de carga aún más holgado de cara al fin del viaje. Queda claro que la tecnología empieza no solo a cubrir sino a superar ya en determinados escenarios las necesidades del usuario en los viajes de largo de recorrido por carretera.

Practicidad, personalización y un amplio ecosistema digital

Tanto el Cayenne Electric como su versión Coupé son 55 milímetros más largos que el Cayenne de combustión y su distancia entre ejes crece 13 centímetros. Esto lo convierte en un coche muy espacioso en las dos filas de asientos y es la mejor opción para viajar en familia. También sus dos maleteros, que entre ambos superan los 800 litros de capacidad, son buenos aliados a la hora realizar viajes a plena carga. Por otra parte, la utilidad del nuevo SUV se ve reforzada por su capacidad de remolque de hasta 3,5 toneladas.

En el ámbito de la digitalización, el Cayenne Electric lleva la experiencia de conducción y la vida a bordo a un nuevo nivel. Como elemento destacado en el recién desarrollado Porsche Driver Experience figura la pantalla Flow Display, un panel OLED con diseño curvado que se integra en la consola central y permite una clara separación entre las áreas de visualización y control. Se complementa con una instrumentación digital con tecnología OLED de 14,25 pulgadas, una pantalla para el acompañante de 14,9 pulgadas y un *head-up display* con realidad aumentada y un tamaño efectivo de pantalla de 87 pulgadas. El resultado es la mayor superficie de visualización creada hasta la fecha en un Porsche.

Y a la hora de configurar el coche, nunca antes un Cayenne había sido tan personalizable. La oferta de serie abarca trece pinturas de carrocería, nueve diseños de llantas, doce combinaciones de interior y cinco paquetes de detalles decorativos. Quien quiera ir un paso más allá, gracias a Porsche Exclusive Manufaktur, Paint to Sample y Sonderwunsch, podrá individualizar el Cayenne a su gusto, hasta llegar a crear un modelo completamente único.

El primer viaje con el Cayenne Electric llega a su fin. Atrás quedan kilómetros de puro disfrute que abren una ventana hacia el futuro de la electromovilidad. Un futuro que, sin embargo, ya es una realidad y deja claro que recorrer grandes distancias en eléctrico es viable y que, por encima de todo, un Porsche es y será siempre un Porsche.

Consumption data

Cayenne Turbo Electric (WLTP)*: Electrical consumption combined: 22.5 – 20.4 kWh/100 km; CO_2 emissions combined: 0 g/km; CO_2 class: A

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2026/porsche-cayenne-electric-primer-viaje-42931.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/a50c9daf-7263-49b9-9a58-5bce99fd5e0a.zip

External Links
https://newsroom.porsche.com/es_ES/electromovilidad.html

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