Las generaciones del Cayenne, la historia del coche total

23/10/2026 Llevar el carácter de Porsche a un segmento completamente nuevo: con esa idea nació el Cayenne en 2002. A lo largo de cuatro generaciones, aquel planteamiento ha evolucionado con más deportividad, eficiencia y electrificación. Hoy se ofrece con tres sistemas de propulsión diferentes: combustión, híbridos enchufables y motores 100 % eléctricos.

A principios de los años noventa, Porsche atravesó un periodo difícil. El Boxster, lanzado en 1996, marcó el comienzo de la recuperación, pero la dirección concluyó pronto que el 911 y el nuevo biplaza de motor central no bastarían para garantizar la estabilidad a largo plazo. Así tomaron forma los planes de un tercer modelo, inicialmente sin un segmento definido.

Tras valorar diversas opciones, la compañía se decantó por un todoterreno que tuviera las características de deportividad y dinamismo de un aeténtico Porsche. Ferry Porsche ya lo había anticipado en 1989: un todoterreno fabricado con los estándares de calidad de la marca y su escudo en el frontal tendría compradores.

El desarrollo se abordó junto a Volkswagen en el proyecto "Colorado", anunciado oficialmente en junio de 1998, por el que el Cayenne y el Touareg compartirían plataforma. Pese a la arquitectura común, cada fabricante empleó inicialmente sus propios motores y reglajes de chasis. Porsche desarrolló la base técnica en sus instalaciones de Hemmingen, mientras Volkswagen aportó su experiencia en producción a gran escala. En 1999 se decidió fabricar el vehículo en Alemania: la nueva planta de Leipzig, inaugurada oficialmente en agosto de 2002, realizaba el montaje final de unas carrocerías producidas y pintadas en Bratislava (Eslovaquia).

Primera generación (E1): el nacimiento de un éxito

La primera entrega, conocida internamente como E1, debutó con dos motores V8 de 4.5 litros: 340 CV (250 kW) en el Cayenne S y 450 CV (331 kW) en el Cayenne Turbo, con velocidades máximas de 242 y 266 km/h, respectivamente. El sistema Porsche Traction Management (PTM) repartía inicialmente la fuerza motriz entre los ejes delantero y trasero en una proporción de 38:62. Para circular fuera del asfalto, el SUV disponía de caja de transferencia con reductora y bloqueo del diferencial central.

El E1 fue también el primer modelo de la marca con Porsche Active Suspension Management (PASM), ofrecido junto con la suspensión neumática. Gracias al control de nivel de esta última, la altura libre al suelo pasaba de los 21,7 cm de la suspensión convencional a 27,3 cm. A principios de 2006 llegó el primer Cayenne Turbo S, con un V8 biturbo de 521 CV (383 kW).

Ese mismo año, dos equipos privados ocuparon las dos primeras posiciones del Rally Transsyberia, entre Moscú y Ulán Bator, con sendos Cayenne S. La hazaña inspiró una serie limitada de 26 Cayenne S Transsyberia concebida como vehículo de competición para clientes. En 2007, con la actualización del modelo, Porsche recuperó además la denominación GTS: el primer Cayenne GTS montaba un V8 atmosférico de 4.8 litros y 405 CV (298 kW).

La acogida superó las previsiones. Frente a una estimación de 25.000 entregas anuales, el E1 sumó 276.652 unidades en ocho años, cerca de 35.000 por año.

Segunda generación (E2): más ligera, más eficiente y pionera en electrificación

Lanzada en 2010, la segunda serie fue la primera desarrollada bajo la responsabilidad de Michael Mauer, al frente del diseño de Porsche desde 2004. El E1 se había creado bajo la dirección de Harm Lagaay. Las puertas debían seguir siendo idénticas a las del Touareg, pero el éxito comercial del predecesor otorgó al equipo mayor libertad creativa. Los retrovisores se trasladaron al hombro de la puerta, las ventanillas laterales se prolongaron hacia atrás y los pilares D ganaron inclinación, con una línea de techo —la *flyline* — notablemente más descendente.

En el habitáculo, el conductor pasó a ir sentado más bajo, una diferencia que subrayaba la consola

central elevada inspirada en la del Panamera. El cuadro de instrumentos adoptó el cuentarrevoluciones central característico de la marca y el volante procedía del 911.

En el apartado técnico, Porsche prescindió de la reductora: el avance de los sistemas de control electrónico permitió mantener la capacidad todoterreno con una tracción total controlada activamente. El cambio Tiptronic de ocho velocidades se empleó por primera vez, la transmisión perdió 33 kg y la carrocería, 111 kg. Según el fabricante, el consumo de los motores se redujo hasta un 23 %.

El E2 abrió también la era electrificada de Porsche. El Cayenne S Hybrid de 2010, primer híbrido de producción en serie de la marca, combinaba un V6 turboalimentado de tres litros y 333 CV (248 kW) con un motor eléctrico de 47 CV (34 kW), para una potencia conjunta de 380 CV (279 kW). En 2014 le siguió el Cayenne S E-Hybrid, con batería de iones de litio y más de 30 kilómetros de autonomía eléctrica, con el que Porsche desempeñó un papel pionero entre los SUV *premium* enchufables. Con 535.903 unidades entregadas entre 2010 y 2017, la segunda generación casi duplicó las cifras de su antecesora.

Tercera generación (E3): deportividad, conectividad e hibridación enchufable

La tercera generación se presentó en agosto de 2017 en la terraza del Museo Porsche, en Stuttgart-Zuffenhausen. Con su lanzamiento, toda la producción se trasladó a Bratislava para liberar capacidad en Leipzig, destinada al Panamera y al Macan.

“El objetivo con el E3 fue incrementar aún más sus capacidades”, recordaba en 2022 Hans-Jürgen Wöhler, Director de la Gama SUV de Porsche entre 2013 y 2020. Para ello se desarrollaron una suspensión neumática de tres cámaras y una dirección en el eje trasero, mientras la nueva carrocería de aluminio contribuía a reducir el peso. Una unidad de control central gestiona los sistemas de asistencia, y la conectividad incorporó la integración de *smartphones* , wifi y Bluetooth. La firma abandonó, además, el diésel para centrarse en la tecnología híbrida enchufable. En la primavera de 2019 se sumó el Cayenne Coupé, con una línea de techo marcadamente inclinada que evoca la del 911.

Ese mismo año, la versión más potente de la gama pasó a ser un híbrido enchufable: el Turbo S E-Hybrid, con 680 CV (500 kW) de potencia combinada y 900 Nm de par, capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos. En el extremo más deportivo, el Cayenne Turbo GT, con un V8 biturbo de cuatro litros y 640 CV (471 kW), disponible solo como Coupé de cuatro plazas, estableció el 14 de junio de 2021 el récord para un SUV en el Nordschleife de Nürburgring: 7:38,925 minutos, con el piloto de pruebas y desarrollo Lars Kern al volante.

El Cayenne número un millón, un GTS en color rojo Carmín, salió de la línea de montaje de Bratislava en el verano de 2020. En 2021 se entregaron más de 80.000 unidades.

Cayenne Electric: el Porsche de serie más potente

Presentado en noviembre de 2025, el Cayenne Electric se basa en una versión evolucionada de la Plataforma Eléctrica Premium, con arquitectura de 800 voltios, y emplea una batería de alto voltaje de 113 kWh de nuevo desarrollo, refrigerada por ambas caras. Según Oliver Blume, Presidente del Consejo de Dirección de Porsche AG en el momento del lanzamiento, el modelo aprovecha tecnologías desarrolladas en competición y "establece nuevos estándares en el segmento SUV".

La gama comenzó con dos variantes de tracción total, Cayenne Electric y Cayenne Turbo Electric. En marzo de 2026 se incorporó el Cayenne S Electric, situado entre ambas, y en abril se presentó el Cayenne Coupé Electric, inspirado en la silueta del 911.

Gracias a la tecnología de 800 voltios, el SUV admite carga en corriente continua de hasta 400 kW en condiciones específicas y pasa del 10 al 80 % en menos de 16 minutos. Es, además, el primer Porsche con carga inductiva opcional, de hasta 11 kW. Con 4.985 mm de longitud, supera en 55 mm al modelo de combustión; la distancia entre ejes, de 3.023 mm, crece casi 13 cm, en beneficio del espacio para las piernas en las plazas traseras. Al igual que su homólogo térmico, puede remolcar hasta 3,5 toneladas, según el equipamiento.

En septiembre de 2026, Porsche presentó un nuevo año modelo que amplía las posibilidades de personalización y confort, con puertas de accionamiento eléctrico como una de sus principales novedades.

Tres sistemas de propulsión en paralelo

La variante eléctrica no sustituye a la tercera generación, sino que la complementa. Porsche mantiene para su SUV tres tipos de propulsión —totalmente eléctrica, híbrida enchufable y de combustión—, y la versión con motor térmico seguirá evolucionando.

"Con la electrificación del Cayenne, estamos alcanzando un nuevo nivel de rendimiento", afirmó Matthias Becker, miembro del Consejo de Dirección de Porsche AG como responsable de Ventas y Marketing. Según Becker, este planteamiento se extiende al resto de la gama: en todos los segmentos en los que la compañía está presente, los clientes podrán elegir entre motorizaciones eléctricas y de combustión. Cuando se presentó el Cayenne Electric, los modelos electrificados suponían alrededor del 36 % de las ventas mundiales de la marca.

La trayectoria del modelo explica esta convivencia: el E2 introdujo el primer híbrido de serie de Porsche, el E3 se centró en la tecnología enchufable y el Cayenne Electric da el paso a la propulsión totalmente eléctrica, sin renunciar al motor de combustión.

Las cualidades del Cayenne para destacar en cualquier terreno llevaron a los responsables del mercado

ibérico a definirlo como el "coche total", pues, además de un todoterreno brillante, es un deportivo con mayúsculas, ofrece los estándares más altos de confort para viajar y permite satisfacer las necesidades familiares en el día a día.

En palabras de Tomás Villén, Director General de Porsche Ibérica, "El Cayenne se ha convertido en el nuevo icono de Porsche, junto al mítico 911. Lo bautizamos como “coche total” porque no existe ningún otro modelo con el que afrontar las más duras pistas todoterreno y, al mismo tiempo, rodar en un circuito con buenos resultados o realizar los trayectos diarios con la mayor eficacia. Y la llegada de la variante 100 % eléctrica no ha hecho más que potenciar todas esas cualidades, porque ahora el Cayenne mantiene intactas las virtudes que le han caracterizado desde su lanzamiento, a lo que añade tres sistemas de propulsión que cumplen con las expectativas de cualquier cliente".

Image Sublines

Path: Las generaciones del Cayenne/fotos/img_2.jpg
Title: Cayenne S Transsyberia E1, 2026, Porsche AG
Subline: Cayenne S Transsyberia E1.

Path: Las generaciones del Cayenne/fotos/img_3.jpg
Title: Porsche Cayenne E2, 2026, Porsche Ibérica
Subline: Cayenne E2.

Path: Las generaciones del Cayenne/fotos/img_4.jpg
Title: Porsche Cayenne Coupé E3, 2026, Porsche Ibérica
Subline: Cayenne Coupé E3.

Path: Las generaciones del Cayenne/fotos/img_5.jpg
Title: Cayenne Turbo Coupé Electric E4, 2026, Porsche Ibérica.
Subline: Cayenne Turbo Coupé Electric E4.

Path: Las generaciones del Cayenne/fotos/img_6.jpg
Title: Cayenne Turbo Coupé Electric E4, 2026, Porsche Ibérica.
Subline: Cayenne Turbo Coupé Electric E4.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es_ES/producto/2026/generaciones-cayenne-43438.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/dcc03942-2e0e-4383-a204-f80d71d8b6ce.zip

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

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