

Pressepräsentation Porsche Cayenne: Gipfelstürmer

Von Peter Schwerdtmann

Cayenne zum Vierten: Nach der ersten Generation im Jahr 2002 und Facelift der zweiten Generation aus 2010 geht nun die vierte Version des Porsche SUV an den Start, natürlich mit mehr Leistung bei weniger Verbrauch und damit geringeren Kohlendioxid-Emissionen. Die Messlatte im Verbrauch nach unten setzt wieder die Hybridversion mit Durchschnittswerten von 3,4 Litern auf 100 km und 79 Gramm CO₂ pro Kilometer, die erst in Paris ihre Premiere erleben wird. Den Leistungsgipfel erklimmt der Turbo mit 382 kW / 520 PS und einem Durchschnittsverbrauch von 11,5 bis 11,2 Litern (267 bis 261 g/km).

Neu im Cayenne ist der 3,6-Liter-V6-Motor, von Porsche eigens für die SUV entwickelt und im Macan bereits als Spitzenmotorisierung dort mit 400 PS im Einsatz. Biturbo-Aufladung, geringerer Hubraum und zwei Zylinder weniger verbessern die Effizienz bei gleichzeitig 20 Mehr-PS (420 PS) und einem um 50 Newtonmeter (Nm) höheren Drehmoment von 550 Nm. Der Durchschnittsverbrauch sank so um fast einen Liter auf zehn Liter.

Allen Motoren erhalten eine Reihe von verbrauchsenkenden Maßnahmen. Das beginnt bei der optimierten Acht-Gang-Tiptronic S (Wandlerautomatik), einem den Motor schon beim Ausrollen abschaltenden Start-Stopp-System und verbessertem Thermomanagement. Erstmals bei Porsche gibt es nun auch die Segelfunktion, bei der der Motor ausgeschaltet wird, wenn kein Vortrieb benötigt wird. Außerdem wurde die Aerodynamik verbessert, unter anderem mit Kühlerlamellen, die sich schließen, wenn weniger Kühlung benötigt wird.

Weil das den Verbrauch senkt, sind alle diese Technologien vernünftig. Aber Vernunft ist selten ein Grund, der direkt zum Kauf eines Premium-SUV aus Zuffenhausen führt. Da zählen eher die Sportwagen-Eigenschaften, die dieser große Porsche mitbringt, zum Beispiel das neue Sport-Chrono-Paket. Das bietet dem ambitionierten Fahrer nun auch eine Launchcontrol, die beim Cayenne „Performance-Start“ genannt wird, weil sie mit

einer Wandlerautomatik und nicht mit einem DSG-Getriebe zusammenarbeitet. Das Verfahren für den Fahrer ist aber gleich. Für den Blitzstart tritt er gleichzeitig voll Bremse und Gaspedal. Wenn das Steuergerät die Startbereitschaft meldet, geht der Fuß von der Bremse und das Gaspedal bleibt durchgetreten. Das Ergebnis: eine um 0,1 Sekunden verbesserte Zeit für den Standardsprint.

Wie die Beschleunigung fällt auch die Optik beim neuen Cayenne schärfer aus. Die neue, breitere Motorhaube und die neuen Lufteinlässe unterstreichen das. Die Bi-Xenon-Scheinwerfer mit den typischen vier Punkten des LED-Tagfahrlichts sind Serie bei den Basis- und den S-Modellen. Der Turbo wird mit LED-Scheinwerfern bestückt.

Auch das Heck erhielt deutliche Retuschen. Die Rückleuchten sind flacher. Im neu gestalteten Heckunterteil werden die Auspuffendrohre integriert, bei allen Cayenne S-Modellen nun übrigens als Doppelrohre. Der Dachspoiler setzt jetzt die Grundlinie des Daches fort und wirkt kräftiger. Das Ergebnis der Änderungen: Der Cayenne wirkt breiter und steht optisch tiefer auf der Straße.

Ob mit Stahl- oder Luftfederung – die Porsche-Entwickler haben die Spreizung zwischen Komfort und Sportlichkeit weiter erhöht. Das Porsche Active Suspension Management (PASM) ist auf das Zusammenspiel mit dem Chrono-Paket abgestimmt, wenn das neue Fahrprogramm „Sport +“ per Taste gewählt wird. Die beiden anderen Fahrprogramme heißen „Comfort“ und „Sport“. Das PASM steckt in jedem Hybrid, jeder Turbo verfügt über Luftfederung und rollt auf maximal 21 Zoll großen Rädern. Sonst stehen 18-Zoll- bis 20-Zoll-Bereifungen zur Wahl.

Die Cayenne erhalten eine erweiterte Serienausstattung wie die automatische Heckklappe, bei Luftfederung eine Absenkung der Ladekante auf 69 cm, das Multifunktions-Lenkrad mit Schaltpaddeln nach Art des 918 Spyder, Reifendruckkontrolle und eine Audio-Schnittstelle sowie diverse Möglichkeiten des modernen Infotainments. Das Angebot bei den Assistenzsystemen wurde ausgebaut. Vorhandene wie die Unterstützung beim Spurwechsel, die Warnung beim Verlassen der Fahrbahn, die Multikollisionsbremse und der adaptive Tempomat erhalten zum Teil erweiterte Funktionen. Ab Ende 2014 ist der Park-Assistent mit Surround-View verfügbar.

Der Porsche Cayenne beginnt den neuen Jahrgang mit fünf Versionen:

Cayenne Diesel Dreiliter-V6-Turbodiesel mit 193 kW / 262 PS; Beschleunigung null bis 100 km/h in 7,3 Sekunden; Höchstgeschwindigkeit 221 km/h; Verbrauch 6,8 - 6,6 l/100 km; 179 -173 g/km CO₂; Preis ab 66 260 Euro.

Cayenne S Diesel 4,2-Liter-V8-Turbodiesel mit 283 kW / 385 PS; Beschleunigung null bis 100 km/h in 5,4 Sekunden; Höchstgeschwindigkeit 252 km/h; Verbrauch 8,0 l/100 km; 209 g/km CO₂; Preis ab 82 087 Euro.

Cayenne S 3,6-Liter-V6-Biturbo mit 309 kW / 420 PS; Beschleunigung null bis 100 km/h in 5,5 Sekunden; Höchstgeschwindigkeit 259 km/h; Verbrauch 9,8 -9,5 l/100 km; 229 -223 g/km CO₂; Preis ab 80 183 Euro.

Cayenne Turbo 4,8-Liter-V8-Biturbo mit 382 kW / 520 PS; Beschleunigung null bis 100 km/h in 4,5 Sekunden; Höchstgeschwindigkeit 279 km/h; Verbrauch 11,5 -11,2 l/100 km; 267 -261 g/km CO₂; Preis ab 128 378 Euro.

Cayenne S E-Hybrid Parallel-Vollhybrid mit Plug-in-Technik, aufgeladener Dreiliter-V6-Motor und Synchron-Elektromaschine mit Systemleistung 306 kW / 416 PS; Beschleunigung null bis 100 km/h in 5,9 Sekunden; Höchstgeschwindigkeit 243 km/h; Verbrauch 3,4 l/100 km; 79 g/km CO₂; Preis ab 82 087 Euro.

Der Modelljahrgang 2015 sieht nicht nur dynamischer und Porsche-ähnlicher aus, er fährt sich auch agiler und präziser als sein Vorgänger. Dass er gerade auf kurvenreichen Strecken, wie wir sie jetzt in den Bergen oberhalb Barcelonas erlebten, seinen Zuffenhausener steht, wird niemanden verwundern. Dabei begeistert natürlich der Turbo mit seinem unbändigen Drehmoment von 700 Nm. Aber selbst der kleine Diesel mit seinen 262 PS und den 580 Nm Drehmoment lässt hier kaum Wünsche offen.

Obwohl der Cayenne in der Serienausstattung nicht über die (ebenfalls aufpreispflichtige, aber wirksamere) Hardcor-Geländeausstattung seines Vetters Touareg aus Wolfsburg verfügt, hinterlässt er im Gelände ebenfalls einen guten Eindruck. Selbst mit Straßenreifen erklimmt und bewältigt er schwierige Passagen. Dankbar nimmt man dabei allerdings die Bergabfahrhilfe zur Kenntnis. Der normale Cayenne-Fahrer wird die vermutlich selten erleben. Wer Spaß am Offroad-Sport hat, wird sicher nicht den Cayenne auswählen. Bei dem zählt eher die maximal mögliche Anhängelast von 3,5 Tonnen. So viel wiegt kein vollbesetzter Pferde-Transportanhänger. (ampnet/Sm)

Daten Porsche Cayenne Diesel.

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,86 x 1,94 (mit Spiegeln 2,17) x 1,71

Radstand (m): 2,90

Motor: V6-Diesel, 2967 ccm, VTG-Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 193 kW / 262 PS bei 4000 U/min

Max. Drehmoment: 580 Nm von 1750 - 2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 221 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,3 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,8 - 6,6 Liter

CO₂-Emissionen: 179 - 173 g/km (Euro 6)

Luftwiderstandsbeiwert: 0,36

Leergewicht / Zuladung: min. 2110 kg / max. 760 kg

Kofferraumvolumen: 618 Liter, erweiterbar auf 1728 Liter

Max. Anhängelast: 3500 kg

Wendekreis: 11,8 m

Räder / Reifen: 8,0 J x 18 / 255/55 R 18

Preis: 66 260 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Cayenne Turbo.



Porsche Cayenne Turbo.



Porsche Cayenne Turbo.



Porsche Cayenne Turbo.



Porsche Cayenne Turbo.



Porsche Cayenne Turbo.



Porsche Cayenne.



Porsche Cayenne.



Porsche Cayenne.



Porsche Cayenne Turbo.



Porsche Cayenne Diesel.



Porsche Cayenne Turbo.



Porsche Cayenne Turbo.



Porsche Cayenne Diesel.



Porsche Cayenne Diesel.



Porsche Cayenne Diesel.



Porsche Cayenne Turbo.



Porsche Cayenne Turbo.



Porsche Cayenne Turbo.



Porsche Cayenne Diesel.



Porsche Cayenne.



Porsche Cayenne.



Porsche Cayenne.



Porsche Cayenne.



Porsche Cayenne.



Porsche Cayenne.
