
Vorstellung Porsche Cayenne: Geliebtes Feindbild

Von Jens Meiners

Es gibt Menschen, für die der Porsche Cayenne vor allem als Feindbild dient. Ein luxuriös ausgestatteter, großer SUV von einem Sportwagenhersteller eignet sich natürlich hervorragend als Folie, auf die man Vorurteile projizieren kann: Überflüssig und umweltfeindlich sei dieser SUV, eine Provokation ohnehin. Das traf natürlich noch nie zu, und mit der jetzt vorgestellten dritten Modellgeneration weniger denn je.

Mit der neuen Generation wandert der Cayenne auf eine völlig neue Fahrzeugarchitektur. Die frühere Plattform, überaus robust und ursprünglich sogar für militärische Anwendungen konzipiert, weicht dem modularen Längsbaukasten (MLB), von Audi entwickelt und längst konzernweit im Einsatz. Der neue Cayenne steht auf der Ausbaustufe MLB Evo. Moderner und anspruchsvoller geht es nicht.

Zum Beispiel beim Fahrwerk: Mit der neuen technischen Plattform wird der Cayenne deutlich leichter und im Handling nochmals präziser. Schon in der Grundausstattung liegt der SUV wie eine Sportlimousine auf der Straße, die Performance lässt sich jedoch mit der Dreikammer-Luftfederung, der Wankstabilisierung, einer Hinterachslenkung und einem Torque-Vectoring-System zur Verteilung der Antriebsmomente stufenweise nochmals erheblich steigern.

Erstmals besitzt der Cayenne Mischbereifung, und die Radgrößen sind gewachsen – auf 19 bis 21 Zoll. Zudem gibt es drei verschiedene Bremsanlagen bis hin zur Keramikbremse. Ein solchermaßen hochgerüsteter Cayenne lässt sich sportwagenmäßig über die Straße oder auch die Rennstrecke treiben. Der Grenzbereich liegt derart hoch, dass man den Cayenne geradezu absichtlich von der Straße lenken muss.

Das tun einige Kunden sogar – und zwar um die Geländegängigkeit des Cayenne auszukosten. Wenn die Dreikammer-Luftfederung an Bord ist, lässt sich die Bodenfreiheit auf bis zu 24 cm erhöhen; die Wassertiefe bei Wasserdurchfahrten liegt bei bis zu 52,5 cm. Verschiedene Offroad-Modi sorgen für perfekte Anpassung an die Bodenverhältnisse, und der Cayenne kommt damit auch ohne Reduziergetriebe viel weiter, als es sich die meisten Besitzer wohl jemals ausdenken können.

Der Cayenne ist auch ein hervorragender Reisewagen. Seine Federung ist zwar eher straff ausgelegt, trotzdem ermüdet der Fahrer auch auf Langstrecken nicht. Das Platzangebot ist im Vergleich zum Vorgänger gewachsen, der Kofferraum sogar deutlich.

Hochmodern präsentiert sich die Armaturentafel des Cayenne: Sie verfügt über digitale Instrumente, genau wie der Panamera, und die Mittelkonsole präsentiert sich als berührungsempfindliche Fläche mit großzügiger Verglasung. Stilistisch nimmt das Interieur den Look des Vorgängers auf, gleichzeitig ist das Bedienkonzept völlig neu konzipiert - ebenfalls wie beim Panamera. Die Unterschiede zur deutlich teureren Nobel-Limousine liegen nicht im Infotainment, sondern in den Materialien: Das Panamera-Interieur ist noch etwas nobler ausgeführt als jenes des Cayenne.

Alle Cayenne-Versionen sind mit einem Acht-Gang-Automaten und heckbetontem Allradantrieb ausgerüstet. Unter der Fronthaube der Einstiegsversion steckt ein 3,0-Liter-V6-Turbo mit 250 kW / 340 PS; der Cayenne S verfügt über einen 2,9-Liter-V6-Biturbo mit 324 kW / 440 PS, und der Cayenne Turbo wird von einem 4,0-Liter-V8-Biturbo mit 404 kW / 550 PS angetrieben. Das Einstiegsmodell spurtet in 6,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h, der S braucht 5,2 Sekunden und der Turbo nur 4,1 Sekunden; mit dem optionalen Sport-

Chrono-Paket (das leider auch eine ältlich wirkende Stoppuhr auf der ansonsten reduziert gestalteten Instrumententafel enthält) reduziert sich der Zeitraum auf 5,9 bzw. 4,9 Sekunden, beim Turbo sogar auf 3,9 Sekunden. Die Vmax liegt je nach Variante bei 245, 265 oder 286 km/h.

Dem stehen moderate Verbräuche gegenüber: Der Cayenne konsumiert im EU-Zyklus glatte 9 Liter auf 100 Kilometer, der Cayenne S genehmigt sich nur 0,2 Liter mehr, und selbst beim brutal schnellen Turbo werden nur 11,7 Liter der teuren Essenz in die Brennräume injiziert. Voraussetzung dafür ist allerdings ein vorsichtiger Gasfuß; wer die Zügel schießen lässt, darf sich nicht wundern, wenn die Verbräuche die 15-Liter-Marke locker überschreiten.

Deshalb hoffen viele Kunden auf den Diesel, den Porsche nach anfänglichem Zögern auf der IAA bestätigt hat – zumindest in einer Variante. Unklar ist nach wie vor, ob nun der V6 TDI oder der V8 TDI auf den Markt kommt; technisch möglich wäre beides. Und es wäre wohl auch am besten, wenn Porsche beide Varianten lancieren würde; sie passen perfekt zum Charakter des Cayenne, und sie erlauben enorme Reichweiten. Sauber sind die modernen Diesel ohnehin.

Dafür dürfen sich die Stuttgarter mit den angekündigten Plug-in-Hybrid-Modellen gerne etwas mehr Zeit lassen. Bei den zertifizierten, unrealistisch niedrigen Zyklusverbräuchen dieser Bauart sind Kundenenttäuschungen vorprogrammiert – zumal sie nicht auf den sparsamen Dieselsonversionen basieren. Doch viele Hybridautos werden ohnehin nur gekauft, um ein grünes Statement abzuliefern; diesem Zweck werden auch die Hybride von Porsche allemal gerecht.

Man muss übrigens schon genauer hinschauen, um den Cayenne von seinem Vorgängermodell zu unterscheiden – jedenfalls von vorn und von der Seite: Nur Experten können auf den ersten Blick die etwas schlankeren Proportionen identifizieren. Anders das Heck: Es wird durch ein horizontales Leuchtenband geprägt, das dem neuen Modell eine geradezu futuristische Aura verleiht.

Viele gute Gründe also für einen neuen Cayenne, der als Feindbild objektiv keine Angriffsfläche mehr bietet. Was seine Gegner nicht davon abhalten wird, sich weiterhin an ihm abzarbeiten. Doch die Kunden lieben ihn: Nach 770 000 Einheiten der ersten beiden Versionen dürfte es mit der dritten Modellgeneration noch einmal richtig losgehen. Auch wenn sie kein billiges Vergnügen ist: Die Preise beginnen bei 74 828 Euro, die S-Variante kostet 91 964 Euro, und für den Turbo wechseln sogar mindestens 138 850 Euro den Besitzer.

Datenblatt Porsche Cayenne S

Länge x Breite x Höhe (m): 4,92 x 1,98 x 1,70
Radstand (m): 2,90
Motor: V6-Benziner, 2894 ccm, Biturbo, Direkteinspritzung
Leistung: 324 kW / 440 PS bei 5700-6600 U/min
Max. Drehmoment: 550 Nm bei 1800-5500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 265 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,9 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 9,2 Liter
Effizienzklasse: D
CO2-Emissionen: 209 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: 2020 / 820 kg
Kofferraumvolumen: 770 - 1710 Liter
Max. Anhängelast: 3500 kg
Wendekreis: 12,1 m

Räder / Reifen: 8,5 J x 19 / 255/55 ZR 19 vorn, 9,5 J x 19 / 275/55 ZR 19 hinten
Preis: 91 964 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



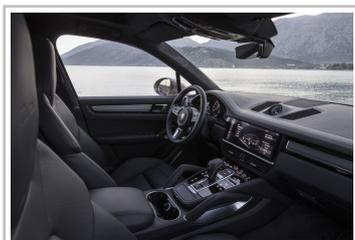
Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



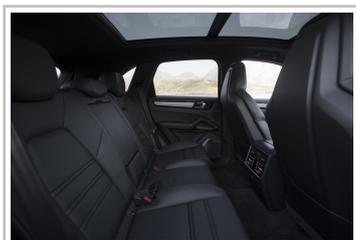
Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
