
Vorstellung Porsche Cayenne: Startaufstellung mit zwei Benzinern

Von Axel F. Busse

Wie man eine Auto-Präsentation als kulturelles Ereignis inszeniert, war am Dienstagabend auf der Dachterrasse des Porsche-Museums in Stuttgart-Zuffenhausen zu beobachten. Nahtlos soll der neue Porsche Cayenne die Erfolgsgeschichte der letzten 15 Jahre fortschreiben. Doch eine spannende Frage blieb bei der Weltpremiere unbeantwortet: Wird auch die dritte Generation des Sport-SUV eine Variante mit Dieselmotor bekommen?

Vorstandschef Oliver Blume ließ sich von den insistierenden Fragen der internationalen Journalistenschaft nicht beirren. Eine Antwort zum Thema „Diesel“ war ihm nicht zu entlocken. Schon zuvor war während der gesamten Präsentation der Name des deutschen Motoren-Erfinders kein einziges Mal gefallen.

Dabei wären von den bisher weltweit rund 760.000 verkauften Cayennes wohl erheblich weniger abgesetzt worden, hätte sich der Sportwagenbauer nicht rechtzeitig entschlossen, den Selbstzünder mit ins Programm zu nehmen. Zuletzt war der Cayenne wahlweise mit V6- oder V8-Dieselmotor zu bekommen. Das aktuelle Dilemma: Die Motoren stammen im Kern aus der Audi-Werkstatt und den Ingolstädter Aggregaten haftet seit der Aufdeckung der Motorenmanipulationen im Volkswagen-Konzern das Schmuddelfinken-Image an. Andererseits orderten in der Vergangenheit mehr als drei Viertel der deutschen Kunden ihren Cayenne mit Dieselmotor.

Weltweit sieht das anders aus. In den wichtigen Cayenne-Märkten USA und China spielt dieser Antrieb keine Rolle, in Amerika wurde ihr Verkauf inzwischen sogar eingestellt. Man werde „die Märkte sehr genau analysieren“, so Oliver Blume, und „zu gegebener Zeit“ eine Entscheidung mitteilen. Ein wahrscheinliches Szenario ist, einfach abzuwarten, bis im Konzern eine dauerhafte Lösung des Abgasproblems verfügbar ist. Bei einem globalen Diesel-Anteil für den Cayenne von rund 14 Prozent ließe sich die Einbuße wohl verschmerzen, deutsche Kunden müssten sich dann allerdings stärker mit den Benzin- oder späteren Hybrid-Varianten anfreunden.

Gut zwei Wochen vor der Publikums-Premiere auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt, steht das neue Gelände-Flaggschiff der Zuffenhausener mit zwei Motorvarianten da. Der einfach aufgeladene V6-Benziner hat 2995 Kubikzentimeter Hubraum und leistet 250 kW / 340 PS, Der Preis beginnt bei 74 828 Euro. Der Biturbo kommt mit 2894 ccm aus und leistet 324 kW / 440 PS und kostet ab 91 964 Euro. Es gilt als ausgemacht, dass analog zum kürzlich vorgestellten Panamera die leistungsmäßige Spitze von einem Cayenne Turbo S als Plug-In-Hybrid repräsentiert wird. Ihm darf man getrost 650 bis 700 PS zutrauen, aber wann er sich in das Modellangebot einreicht, bleibt noch Spekulation.

Die Motoren erreichen ein maximales Drehmoment von 450 bzw. 550 Newtonmetern und die hochbeinigen Fünftürer sollen 245 und 265 km/h schnell sein. Ihr Gewicht, das laut Oliver Blume trotz höherwertiger Grundausstattung um bis zu 65 Kilogramm unter dem des Vorgängers liegt, wird mit 1985 und 2020 Kilogramm angegeben. Im kombinierten Verbrauch nach EU-Normtest sollen beide Fahrzeuge weniger als zehn Liter Super je 100 Kilometer verbrauchen. Wie nah das an der Wirklichkeit ist, werden die ersten Praxistests erweisen.

Dem ersten Erscheinen auf der Bühne von Vorstandschef und Geländewagen war die

Uraufführung einer eigens für die Premiere komponierten und choreografierten Show vorausgegangen. Das Prager Sinfonieorchester Bohemia hatte die „Symphony of Life“ gemeinsam mit Solisten des Leipziger Gewandhausorchesters eingespielt, elf Musiker und 15 Tänzer haben die Inszenierung live aufgeführt. Die mit akrobatischen Akzenten reich garnierte Darbietung schien den Organisatoren das geeignete Mittel, einen emotionalen Boden für das folgende Erscheinen des „leistungsorientierten Alleskönners“ Cayenne zu bereiten.

In Länge und Breite geringfügig gewachsen, mit sichtbar weiter nach vorn geneigter C-Säule bleibt das Styling von großen Lufteinlässen an der Front und einer leicht nach hinten abfallenden Dachlinie bestimmt. Keine Überraschungen auch an der Heckpartie, wo die geteilten Rückleuchten der von 911er und Panamera präjudizierten Form folgen. Das durchgehende LED-Band soll schon deshalb eine prägnante Signatur darstellen, weil die meisten Verkehrsteilnehmer den Cayenne nach Mutmaßung von Designchef Michael Mauer „sowieso vor allem von hinten sehen“ würden. „Spür- und sichtbar verbessert“ (Blume) präsentiert sich ebenfalls der Innenraum, wo die „Balance zwischen digitaler und analoger Welt“ sich im traditionell auf der linken Lenkradseite sitzenden Zündschloss einerseits und dem 12,3 Zoll großen HD-Hauptbildschirm andererseits manifestiere.

Technische Aufwertungen wie etwa das neue Acht-Gang-Tiptronic-Getriebe, optionale Hinterachslenkung, ein 48-Volt-Bordnetz sowie vorausschauender Tempomat und Stau-Assistent heben das Arsenal der elektronischen Helfer auf einen aktuellen Premium-Stand. Ebenso wie auf den Preis darf man auf die Wirkungsweise des „Felgenschutz-Assistenten“ gespannt sein, der zu den Innovationen dieser Cayenne-Generation zählt. Dieses Ausstattungsmerkmal dürfte sich regen Kundenzuspruchs erfreuen, denn die kostbaren Leichtmetallfelgen im Format von bis zu 21 Zoll sind zweifellos besonderer Fürsorge würdig. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Oliver Blume, Vorstandsvorsitzender Dr. Ing. h.c. F.
Porsche AG, präsentiert den neuen Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
