

Porsche Cayenne: Nächste Saison mit Plug-in-Hybrid

Eine Weltpremiere findet sich in der Reihe der Versionen des neuen Modelljahrgangs vom Porsche Cayenne: der Porsche Cayenne S E-Hybrid. Mit diesem ersten Plug-in im Premium-SUV-Segment, dem Hybrid Panamera S E-Hybrid und dem Roadster 918 Spyder bietet Porsche als einziger Hersteller drei Plug-in-Modelle. Im neuen Cayenne-Jahrgang kommt auch der neu entwickelte 3,6-Liter-V6-Biturbo im Cayenne S zum Einsatz. Alle Cayenne weisen im Vergleich zu den Vorgängern bei verbesserter Leistung einen geringeren Treibstoffverbrauch auf.

Die Porsche-Designer haben den Cayenne in seiner jüngsten Ausführung schärfer gezeichnet. Vollständig neu gestaltet sind das Bugteil, die vorderen Kotflügel und die Motorhaube. Ebenfalls neu sind die Airblades. Diese Luftfinnen rechts und links an der Fahrzeugfront leiten effizient Kühlluft auf die Ladeluftkühler und setzen außerdem einen starken optischen Akzent.

Die bei den Basis- und S-Modellen serienmäßigen Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer mit dem „schwebenden“ Vierpunkt-LED-Tagfahrlicht weisen den neuen Cayenne auf den ersten Blick als Porsche aus. Den Leistungsanspruch des Topmodells Cayenne Turbo unterstreichen die serienmäßigen LED-Hauptscheinwerfer mit Porsche Dynamic Light System (PDLS).

Das Heck des neuen Cayenne wurde umfassend überarbeitet: So sind die Heckleuchten jetzt in sich dreidimensional gegliedert. Insgesamt gliederten die Designer die horizontalen Linien neu. Das Fahrzeug steht noch satter auf der Straße. Die neu gestalteten Auspuffrohre sind nun in das Heckunterteil integriert. Eine automatisch betätigte Heckklappe gehört zum Serienumfang.

Im Interieur widmeten sich die Gestalter unter anderem dem Fahrerplatz. Er erhält ein neues Multifunktions-Sportlenkrad mit Schaltpaddles, dessen Optik und Funktionen an die des Lenkrads im 918 Spyder angelehnt sind. Augenmerk galt der hinteren Sitzanlage, für die zudem auf Wunsch auch eine Sitzbelüftung lieferbar ist.

Alle neuen Cayenne-Modelle verbrauchen durch die Segelfunktion – die weiterentwickelte Auto-Start-Stopp-Funktion Plus – sowie ein optimiertes Thermomanagement deutlich weniger Kraftstoff. Erstmals kommen bei den Cayenne-Modellen aktive Kühlluftklappen zum Einsatz. Diese öffnen beziehungsweise schließen sich je nach Fahrsituation und Kühlungsbedarf und regeln so die Luftmenge, die zur Kühlung zur Verfügung steht. Der geschlossene Zustand sorgt für bessere Aerodynamik und somit für niedrigeren Kraftstoffverbrauch.

Der Cayenne S E-Hybrid ist der erste Plug-in-Hybrid im Premium-SUV-Segment. Der technische Fortschritt im Vergleich zum bisherigen Cayenne S Hybrid ist immens: Er hat eine Lithiumionen-Antriebsbatterie mit einer Kapazität von jetzt 10,8 kWh, die je nach Fahrweise und Topografie ein rein elektrisches Fahren über 18 bis 36 Kilometer ermöglicht. Die Leistung der Elektromaschine hat sich mehr als verdoppelt, von 34 kW / 47 PS auf 70 kW / 95 PS (70 kW). Der Gesamtverbrauch beträgt jetzt 3,4 l/100 km (79 g/km CO₂). Die kombinierte (System-) Leistung des Dreiliter-V6-Kompressormotors (245 kW / 333 PS) und der Elektromaschine von insgesamt 306 kW / 416 PS bei 5500 Umdrehungen pro Minute (U/min) sowie ein Gesamtdrehmoment von 590 Newtonmeter zwischen 1250 bis 4000 U/min ermöglichen Fahrleistungen auf Sportwagenniveau: null auf 100 km/h in 5,9 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 243 km/h. Die elektrische Höchstgeschwindigkeit beträgt 125 km/h. Die Antriebsbatterie kann über das Stromnetz oder während der Fahrt geladen werden. Die relevanten Fahrzeugdaten sind über das serienmäßige Porsche Car Connect per Smartphone abrufbar.

Der komplett von Porsche entwickelte, neue 3,6-Liter-V6-Biturbo-Motor des Cayenne S ist ein weiteres Beispiel dafür, dass Downsizing über einen reduzierten Hubraum und eine geringere Zylinderzahl nicht auf Kosten von Kernwerten geht: Das Aggregat verbraucht im NEFZ zwischen 9,8 und 9,5 l/100 km (229 bis 223 g/km CO₂), ein Liter weniger als der bisherige V8-Motor. Der Biturbo-V6 entwickelt eine maximale Leistung von 309 kW / 420 PS bei 6000 U/min – plus 15 kW / 20 PS. Das Drehmoment beträgt 550 Newtonmeter (Nm) zwischen 1350 und 4500 U/min (plus 50 Nm) Die Literleistung ist von 61 kW / 83 PS auf 86 kW / 117 PS um rund 40 Prozent angestiegen. Mit der serienmäßigen Acht-Gang-Tiptronic S beschleunigt der Cayenne S in nur 5,5 Sekunden von null auf 100 km/h (5,4 Sekunden mit optionalem Sport-Chrono-Paket) – 0,4 Sekunden schneller als der bisherige Cayenne S. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt jetzt 259 km/h (plus 1 km/h).

Beim Cayenne Turbo ermöglichen 4,8 Liter Hubraum, acht Zylinder und Biturbo-Aufladung eine Motorleistung von 383 kW / 520 PS bei 6000 U/min, das Drehmoment beträgt 750 Newtonmeter zwischen 2250 und 4000 U/min. Damit beschleunigt der Cayenne Turbo in 4,5 Sekunden von null auf 100 km/h (4,4 Sekunden mit optionalem

Sport-Chrono-Paket). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 279 km/h. Der Verbrauch beträgt 11,5 bis 11,2 l/100 km (267-261 g/km CO₂).

Der Dreiliter-V6-Motor im Cayenne Diesel mit 193 kW /262 PS bei 4000 U/min begnügt sich mit einem Verbrauch von 6,8 bis 6,6 l/100 km (179-173 g/km CO₂). Im Zusammenspiel mit seinem Drehmoment von 580 Nm zwischen 1750 bis 2500 U/min beschleunigt er von null auf 100 km/h 7,3 Sekunden (7,2 Sekunden mit optionalem Sport-Chrono-Paket) und die Höchstgeschwindigkeit beträgt 221 km/h.

Der 4,2-Liter-V8-Motor des Cayenne S Diesel stellt 283 kW / 385 PS bei 3750 U/min sowie ein Drehmoment von 850 Newtonmeter zwischen 2000 und 2750 U/min zur Verfügung. In 5,4 Sekunden erreicht er aus dem Stand 100 km/h (5,3 Sekunden mit optionalem Sport-Chrono-Paket). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 252 km/h. Der NEFZ-Verbrauch beträgt 8,0 l/100 km (209 g/km CO₂).

Die Fahrwerkabstimmung des neuen Cayenne wurde mit Blick für einen höheren Komfort optimiert, ohne Zugeständnisse bei dynamischerer Gangart. Damit ist die Spreizung zwischen Komfort und Sportlichkeit noch größer als bisher.

Die neuen Cayenne-Modelle kommen ab 11. Oktober 2014 auf den Markt. Der Cayenne Diesel kostet in Deutschland 66 260 Euro, der Cayenne S 80 183 Euro, der Cayenne S Diesel 82 087 Euro und der Cayenne Turbo 128 378 Euro. Der Cayenne S E-Hybrid kostet 82 087 Euro und damit exakt soviel wie ein Cayenne S Diesel – zugleich rund 1000 Euro weniger als der bisherige Cayenne S Hybrid. Möglich wurde dies durch Synergieeffekte im Bereich der Hybridtechnik. Aus diesem Grund kann mit sofortiger Wirkung auch der Preis des Panamera S E-Hybrid um mehr als 6000 Euro auf 104 221 Euro gesenkt werden. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Porsche Cayenne S E-Hybrid.



Porsche Cayenne S E-Hybrid.



Porsche Cayenn S E-Hybrid.



Porsche Cayenn S E-Hybrid.



Porsche Cayenne D.



Porsche Cayenne D.



Porsche Cayenne Turbo.



Porsche Cayenne Turbo.



Porsche Cayenne S.



Porsche Cayenne S.
