

## Fahrbericht Porsche Cayenne GTS: Kontrabass mit Nehmerqualitäten

Von Peter Schwerdtmann

**In Zuffenhausen und Umgebung mag das anders sein, aber in einer norddeutschen Kleinstadt fällt ein Porsche eben auf, allemal ein roter Porsche Cayenne GTS. Was die männlichen Gemüter bewegt, wenn der sich einem Zebrastreifen nähert, lässt sich an den Gesichtern ablesen: Haben wir etwa einen neuen Porsche in der Stadt? Nach dem verschämten Blick aufs Stuttgarter Kennzeichen hellt sich die Miene auf. Der ist nicht von hier. Erst danach zeigt der Blick unverblümt Interesse und aus der besorgten Reserviertheit wird Sympathie.**

Dieses Spiel wiederholt sich mehrmals am Tag, bei uns in der norddeutschen Tiefebene, wo man den Nachbarn stets im Blick hat. Ein Porsche ist eben nicht nur ein Sportwagen, sondern auch ein Symbol für Wohlstand und die Einstellung zum Leben, was beides nicht nur auf Männer wirkt. Der Cayenne GTS ist aber auch ein gewaltiges Prachtstück. Mit 4,85 Meter Länge, 1,95 Meter Breite, 1,69 Meter Höhe wirkt er wuchtiger als sein Gewicht von 2085 kg erwarten lässt.

Ebenso wie sein Äußeres wirkt der Klang des 4,8-Liter-Achtzylinders auf Insassen und Umwelt. Es gibt Enthusiasten, die auf Konzerte eines solchen Zylinder-Oktetts stehen. Für dieses Publikum denkt sich Porsche immer eine besondere Komposition mit dumpfem Blubbern und kraftvollem Crescendo aus. Man hört die 309 kW / 420 PS aber nicht nur, man bekommt sie zu spüren, zum Beispiel beim Sprint von 0 auf 100 km/h in 5,7 Sekunden oder wenn sich die Acht-Gang-Automatik Tiptronic S und das maximale Drehmoment von 515 Newtonmetern für einem Zwischenspur zusammen tun.

An Kraft fehlt es zu keiner Zeit, was daran liegt, dass die Automatik auch bei sportlichem Kurvensprint die richtigen Entscheidungen trifft. Wer's mag, mag sich der Schaltpaddel am Lenkrad bedienen. Aber außer dem Spaß, selbst den Schaltzeitpunkt zu bestimmen, gewinnt er nicht viel. Der Porsche holt mit seinem aktiven Allradantrieb für ihn schon die geliebten Zehntel raus.

Bei so viel Traktion auf dem vorgegebenen und scheinbar unbeirrbar eingehaltenen Kurvenradius entsteht Fahrfreude pur, mehr als die Höchstgeschwindigkeit von 261 km/h auslösen könnte. Auch der GTS ist eben ein Porsche mit Sportwageneigenschaften, die unter den SUV ihresgleichen suchen. Dafür sorgen auch die Luftfederung und die Porsche Dynamic Chassis Control, die mit aktiven Stabilisatoren die Karosserie in Kurven abstützen, bevor Seitenneigung entstehen kann. Unser GTS-Exemplar war außerdem mit dem Sport Chrono Paket ausgestattet, das mit seiner Stoppuhr auf der Armaturentafel und einer Performance-Anzeige im Bildschirm des Porsche Communication Managements Rundenzeiten sowie Quer- und Längsbeschleunigung anzeigt und speichert, so dass man auch daheim am Computer noch die Freude an der jüngsten Tour im GTS darstellen kann.

Zu einem GTS gehören neben Fahrverhalten und Fahrleistungen natürlich auch Akzente, an den an die Zusatz-PS erkennen kann. Typisch für ihn sind das Bug-Unterteil mit zusätzlichen Lufteinlässen und die Leuchtengrafik, die vom Cayenne Turbo bekannt ist. Die breitere Spur, die dicken 20-Zoll-Räder mit schwarzem Leichtmetall-Speichenrädern, die spezifischen Schweller und die ausgeprägten Verbreiterungen der Radhäuser bilden die Seitenansicht. Der Dachspoiler mit Doppelflügelprofil bestimmt die Optik am Heck ebenso wie die abgedunkelten LED-Rückleuchten und die beiden schwarzen Doppelendrohre.

Innen bietet sich dem GTS-Fahrer ein besonderes Erlebnis, wenn er erst einmal auf seinem GTS-Sportsitz Platz genommen hat. Ein Sportlenkrad mit den Schalt paddeln und Funktionstasten hat man bei Porsche ebenso erwartet wie die drei typischen Rundinstrumente im Blickfeld des Fahrers. Den Neuling wird deswegen die opulente Mittelkonsole mit sanftem Übergang in die Bedienelemente auf dem Tunnel mehr beeindrucken. Das erinnert stark an die Tasten- und Schalterfelder zwischen Pilot und Copilot in einem Flugzeug

In Zeiten, in denen andere sich bemühen, mit möglichst wenig Bedienelementen auszukommen und Einstellungen über einen Touchscreen zu steuern, wirkt das fast anachronistisch. Aber es ist eben Ausdruck einer anderen Bedien-Philosophie. Hier muss man nicht durch Menüs scrollen, sondern kann das meiste mit einem Tastendruck erledigen. Das hat seinen Reiz, wenn's schnell gehen muss – und hohe Aktionsgeschwindigkeit werden Porsche-Fahrer zu schätzen wissen. Dieses Besinnen auf alte Tugenden bedeutet nicht etwa, dass der GTS-Fahrer auf Komfort- und Sicherheitssysteme oder Einstellmöglichkeiten verzichten müsste. Alle gängigen Assistenzsysteme sind an Bord, wenn man sie mitbestellt.

In diesem Cockpit fühlt sich jeder Fahrer schnell als Herr der Lage. Hier hat er alles im Griff und dazu noch den Überblick, den die SUV-Sitzhöhe mit sich bringt. Die großen Glasflächen gestatten einen unverbauten Ausblick nach allen Seiten. So lässt sich die Sache sicher angehen.

Wer's schnell angehen will, sollte sich vom angegebenen Durchschnittsverbrauch nicht in Sicherheit wiegen lassen. Der wird – gemessen nach EU-Norm – mit 10,7 Litern auf 100 Kilometer angegeben, was 251 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer entspricht. Unser Durchschnittsverbrauch lag trotz Start-Stopp- System und vielen weiteren kraftstoffsparenden Techniken mit rund 16 Litern deutlich darüber, was wir uns vermutlich selbst zuzuschreiben haben, weil wir es nie versuchten, uns dem Normwert anzunähern. In der norddeutschen Tiefebene fehlen die Berge. Auch enge Kurven sind rar. Da muss es wohl an den vielen schnellen Autobahntouren gelegen haben und am häufigen Stopps mit Wiederanfahren an Zebrastreifen. (ampnet/Sm)

#### Daten Porsche Cayenne GTS

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,85 x 1,95 x 1,69

Motor: Acht-Zylinder-V-Motor, 4805 ccm, Direkteinspritzung, Schwingrohraufladung, Ventilhubumschaltung

Leistung: 309 kW / 420 PS bei 6500 U/min

Maximales Drehmoment: 515 Nm bei 3500 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 10,7 Liter/100 km

Kohlendioxidemission: 251 g/km / Euro 5

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,7 Sekunden

Höchstgeschwindigkeit: 261 km/h

Luftwiderstandsbeiwert: 0,37

Leergewicht / Zuladung (maximal): 2085 / 755 kg

Maximal Anhängelast (gebremst): 3500 kg

Räder / Reifen: 9,5 J x 20 / 275/45 R 20 110Y XL

Kofferraumvolumen: 670 bis 1780 l

Basispreis: 92 202 Euro

Bilder zum Artikel:



Porsche Cayenne GTS.



Porsche Cayenne GTS.

Porsche Cayenne GTS.



Porsche Cayenne GTS.



Porsche Cayenne GTS.