

Vorstellung Porsche Cayenne E-Hybrid: Starkes Sparmobil

Von Matthias Knödler

Wenn in einer Pressekonferenz betont wird, wie hochemotional ein neues Auto sei, dann liegt der Verdacht auf der Hand, dass es an Emotionalität in Wahrheit durchaus mangelt. In der Tat ist der Cayenne E-Hybrid, den Porsche jetzt im französischen Montpellier vorgestellt hat, aus Sicht von Puristen kein ganz unproblematisches Auto: Er ist ein SUV – und ein Plug-in-Hybrid. Damit befindet er sich in einiger Entfernung vom Marken-Kern, der sich immer noch über Leichtbau und den Boxermotor definiert.

Porsche hat bei diesem Modell einigen Aufwand betrieben: Herzstück ist der gemeinsam mit Audi entwickelte 3,0-Liter-V6-Turbo, im Wandler sitzt ein Elektromotor. Damit kann der Cayenne E-Hybrid eine Gesamtleistung von 462 PS (340 kW) vorweisen; das Systemdrehmoment liegt bei stolzen 700 Newtonmetern. Der Sprint von null auf 100 km/h dauert trotz knapp 2,4 Tonnen Leergewicht nur fünf Sekunden, die Spitze liegt bei 253 km/h. Das ist übrigens weniger als der Cayenne S, der ohne Hybridisierung auskommt und trotz einer geringeren Spitzenleistung (440 PS) 265 km/h erreicht.

Aber es geht beim Hybrid ja auch ums Sparen. Und hier kann der Cayenne E-Hybrid mit einem Zyklusverbrauch von 3,2 Litern pro 100 Kilometer punkten. Derartige Verbrauchswerte lassen sich allerdings nur erreichen, wenn sich der Fahrer auf kurze Strecken beschränkt und den SUV regelmäßig an der Steckdose oder Ladesäule auflädt. Ansonsten klettern die Werte schnell auf übliches SUV-Niveau.

Gut 40 Kilometer lassen sich rein elektrisch zurücklegen, und mit 135 km/h lässt sich in diesem Modus sogar die Autobahnrichtgeschwindigkeit überschreiten. Im Auto-Hybrid-Modus assistiert der E-Antrieb sehr harmonisch und schaltet sich unauffällig an und ab, und zwar nicht erst beim Abrufen hoher Leistung. Am Display lassen sich die Energieströme nachvollziehen. Und das „Inno-Drive“-System gewährleistet die jeweils harmonischste und sparsamste Strategie. Hierfür werden Daten von Radar und Navigationssystem über die nächsten drei Kilometer vorausschauend genutzt.

Der Cayenne E-Hybrid präsentiert sich in eigentlich allen Fahrmodi als besonders komfortabel und leise, obwohl Porsche keine zusätzliche Dämmung eingebaut hat – so leise, dass der Luftausströmer an der B-Säule etwas zu deutlich hörbar ist. Das Sport-Chrono-Paket gehört zum Serienumfang. Die Zuglast liegt übrigens bei stolzen 3500 Kilogramm.

Fahrwerk und Lenkung sind in allen Fahrmodi präzise und hervorragend abgestimmt, wobei es laut Baureihenleiter Christian Trautmann eine besondere Herausforderung war, die Spreizung und unterschiedlichen Charaktere der Fahrmodi in Kombination mit einem Hybrid darzustellen. Beim Bremsen wird der Hybridantrieb übrigens spürbar; der Charakter verändert sich durch die Rekuperation. Das Relais am Pedal ist als Klacken vernehmlich zu hören.

Im Kofferraum konnte übrigens kein Faltrad mehr unter der Abdeckung untergebracht werden, dennoch liegt der Ladeboden um zwei Zentimeter höher. Das Burmester-Lautsprechersystem gibt es weiterhin: Es wurde anderweitig „raumoptimiert“ platziert. Es ist nicht mehr unter dem Ladeboden eingebaut.

Fahrer und Passagiere sitzen sehr gut, es erschließt sich allerdings nicht ganz, wozu der „Angstgriff“ für den Fahrer am Mitteltunnel gut ist; er schränkt die Beinfreiheit für großgewachsene Fahrer ein. Nicht ganz optimal ist der Umstand, dass der rote Strich am

Touchscreen unter dem Gebläsesymbol „aus“ bedeutet, unter dem A/C-Symbol für den Klimakompressor hingegen „ein“. Und wenn man sich auf die Tempolimitanzeige verlassen will, sollte man tunlichst den aufwändigeren Tempomaten mit Schildererkennung bestellen, denn die Kartendaten waren zumindest in Frankreich vielfach nicht auf dem neuesten Stand. Eine zweifelhafte Innovation ist das Bordstein-/Felgenschutz-System, das in engeren Baustellen bisweilen unvermittelt anspricht und damit auf dem Zentralbildschirm für eine gewisse Panik sorgt.

Obwohl die Entwickler betonen, dass die Antriebsstrategie des Cayenne E-Hybrid dem Supersportwagen 918 Spyder entspricht, bleibt als Ergebnis der ersten Ausfahrt festzuhalten: Dieser Porsche ist ein gutes und sportliches Auto, aber nicht unbedingt hochemotional. Mit seinem spezifischen Charakter, der einen Verbrauchsvorteil vor allem auf kurzen Strecken ermöglicht, empfiehlt er sich für Fahrten zum Einkaufen, zum Sport oder zu Schule und Kindergarten – damit entspricht er exakt einem typischen Nutzungsschema vieler Cayenne-Besitzer. Wer lange Strecken auf der Autobahn zurücklegen muss, sollte möglicherweise auf den kommenden Cayenne Diesel warten, der mit einem starken, sauberen und sparsamen Selbstzünder konsistent hohe Leistung und niedrigen Verbrauch liefern wird. (ampnet/mkn)

Daten Porsche Cayenne E-Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,92 x 1,98 x 1,70
Radstand (m): 2,90
Motor: V6-Benziner, 2995 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 250 kW / 340 PS bei 5300-6400 U/min
Max. Drehmoment: 450 Nm bei 6500 U/min
Elektro-Motor: 100 kW / 136 PS
Drehmoment Elektro-Motor: 400 Nm
Systemleistung: 340 kW / 462 PS
Höchstgeschwindigkeit: 253 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,0 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 3,2 Liter
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 72 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: 2370 kg / 660 kg
Kofferraumvolumen: 645 Liter
Max. Anhängelast: 3500 kg
Wendekreis: 12,1 m
Bereifung: 255/55 ZR 19(v.) / 275/50 ZR 19 (h.)
Luftwiderstandsbeiwert: 0,34
Preis: 89 822 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Cayenne E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Porsche Cayenne E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Porsche Cayenne E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Porsche Cayenne E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Porsche Cayenne E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Porsche Cayenne E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



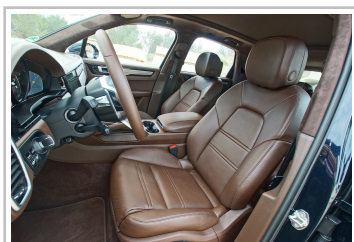
Porsche Cayenne E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



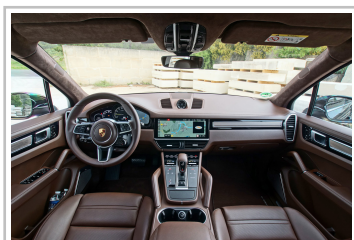
Porsche Cayenne E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Porsche Cayenne E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Porsche Cayenne E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Porsche Cayenne E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Porsche Cayenne E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Porsche Cayenne E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Porsche Cayenne E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Porsche Cayenne E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler
