
Fahrvorstellung Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid: Alternativer Dampfhammer

Von Guido Borck

Beim neuen Porsche Cayenne Turbo S ist dieses Mal einiges anders. Der bislang stärkste Cayenne überhaupt leistet beeindruckende 680 PS (500 kW). Dabei steht ihm ein Elektromotor hilfreich zur Seite. Schließlich ist das neue Flaggschiff aus Zuffenhausen jetzt ein Plug-in-Hybrid und ein sehr schneller dazu. Die Möglichkeit, externen Strom zu laden, drückt den Verbrauch nach unten und erlaubt außerdem ein emissionsfreies Gleiten auf der Kurzstrecke. Trotzdem kommt der Fahrspaß nicht zu kurz, denn das neue Flaggschiff aus Zuffenhausen strotzt nur so vor Kraft.

Satte 770 Newtonmeter an Drehmoment schieben die 2,5 Tonnen schwere Fuhre derart kräftig an als gäbe es kein Morgen. Leistung gibt es also mehr als genug und das in allen Drehzahlagen. Beim beherzten tritt auf's Gaspedal entfaltet die Kombination aus doppelt aufgeladenem Vier-Liter-V8-Benziner sowie Elektromotor sogar ein maximales Gesamtdrehmoment von insgesamt 900 Newtonmetern. Innerhalb von nur 3,8 Sekunden sprintet das alternative Dickschiff aus dem Stand auf Tempo 100, die Höchstgeschwindigkeit wird mit äußerst schnellen 295 km/h angegeben. Bereits winzige Gasbefehle setzt das Zuffenhausener Top-SUV in druckvolle Beschleunigung um. Dabei begeistert der dezent böllernde V8-Biturbo mit einem wohlklingenden Sound und erreicht Leistungswerte, von denen so manch anderer reinrassiger Sportwagen nicht zu träumen wagt.

Bei der Technik bedient sich das Cayenne-Topmodell beim Panamera Turbo S E-Hybrid. Der V8-Biturbo leistet hier wie dort 555 PS (404 kW) und die E-Maschine schiebt mit weiteren 136 PS (100 kW) zusätzlich an. Die Kraftübertragung erfolgt über eine Acht-Stufen-Automatik inklusive einer Segelfunktion, die den Benzinmotor auf der Autobahn oder Landstraße beim Dahingleiten häufiger abschaltet, um so Kraftstoff zu sparen, während der permanente Allradantrieb für den notwendigen Grip beim Sprinten oder auf nassem Asphalt sowie auf Eis und Schnee sorgt.

Bei der Ausstattung war Porsche nicht kleinlich. Serienmäßig an Bord sind unter anderem eine Drei-Kammer-Luftfederung inklusive PASM, eine elektrische Wankstabilisierung, ein Sperrdifferential sowie Keramikbremsen. Für Fahrspaß ist beim Cayenne Turbo S E-Hybrid also reichlich gesorgt. Insbesondere dann, wenn – wie bei unserem Testwagen – die optionale Allradlenkung eingebaut wurde. Letztere sorgt nicht nur für einen geringeren Wendekreis in der Stadt, sondern verbessert die Agilität des schweren Hünen eindrucksvoll. Die gut 2,5 Tonnen Lebendgewicht machen sich auf kurvigen Landstraßen nur wenig bemerkbar, das große SUV schiebt sich überraschend agil durch das Geschlängel, und das Luftfahrwerk bügelt Unebenheiten auf schlechten Strecken gekonnt weg. Auch die präzise ansprechende Lenkung überzeugt, der Cayenne fährt sich überraschend direkt, ohne dabei nervös zu wirken.

Natürlich steht neben dem ausgeprägt-sportlichen Charakter für den Cayenne Turbo S E-Hybrid eine hohe Effizienz im Vordergrund. Laut Werksangabe soll das SUV nur 3,7 Liter Super Plus im Schnitt verbrauchen. So weit die Theorie. Bei unserem ersten Kennenlernen mit dem alternativen Dickschiff quitierte der Bordcomputer exakt 8,6 Liter. Fairerweise muss jedoch erwähnt werden, dass wir das hohe Leistungspotential des Boliden häufiger ausgekostet haben. Angesichts der hohen Gewichtsmasse, die der Cayenne unentwegt in Schwung bringen muss, ist dieser Wert aber immer noch vertretbar. Herkömmliche SUVs

dieser Gattung benötigen gegenüber dem Plug-in-Hybriden gut und gerne auch schon mal das Doppelte.

Sobald der Cayenne gestartet wird, fährt er immer im Elektro-Modus los. Dabei geht es im Innenraum so leise zu, dass man jedes angesammelte Steinchen an seinen 21-Zoll großen Alurädern geräuschvoll wahrnimmt. Lange verharret der Porsche in seinem E-Modus, selbst bei Landstraßen-Tempo schweigt der V8-Benziner noch eine geraume Zeit. Rein elektrisch kommt der Cayenne Turbo S E-Hybrid bis zu 40 Kilometer weit. Den benötigten Strom bezieht er in der Regel aus seinen 130 Kilogramm schweren Lithiumionen-Akkus. Ist jedoch der Benziner vorwiegend in Betrieb, wird die im Teillastbereich sowie beim Bremsen erzeugte Energie zurückgewonnen und im Speicherdepot gebunkert. Die Kapazität der unter dem Ladeboden angebrachten Hochvolt-Batterie beträgt 14,1 kW/h. Durch den Stromspeicher im Heck verliert der Kofferraum allerdings gegenüber dem regulären Cayenne satte 100 Liter Volumen. Dennoch kann sich das Gepäckabteil beim Plug-in-Hybriden sehen lassen. Es ist durchgängig eben und fasst praxistaugliche 645 bis maximal 1605 Liter.

Der Cayenne Turbo S E-Hybrid bietet seinem Piloten mehrere Fahrmodi, die sich vom Lenkrad aus an einen kleinen Drehregler einstellen lassen. „Sport“ und Sport Plus“ dienen zur maximalen Performance, in „E-Power“ fährt der Cayenne dagegen rein elektrisch mit einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 135 km/h. Im Modus „Hybrid Auto“ wechseln sich beide Antriebsquellen vollautomatisch ab. Darüber hinaus wird in der Betriebsart „E-Hold“ der aktuelle Ladezustand der Batterie gehalten, um anschließend in städtischen Umweltzonen lokal emissionsfrei zu stromern. Und im letzten Modus „E-Charge“ lädt der V8-Biturbo gezielt die Lithiumionen-Zellen auf. Doch in den meisten Fällen werden die flüssigkeitsgekühlten Batterien an einer Ladestation, im Büro oder zuhause aufgeladen. Dank des serienmäßigen 7,2-kW-On-Board-AC-Laders sind die Stromspeicher im besten Fall innerhalb von 2,4 Stunden wieder befüllt. Alternativ lässt sich der Cayenne auch an einer herkömmlichen 230-Volt-Haushaltssteckdose mit zehn Ampere aufladen. Dann dauert der Ladevorgang mit sechs Stunden allerdings auch wesentlich länger.

Exakt 172 604 Euro verlangt Porsche für den Cayenne Turbo S E-Hybrid. Viel Geld, welches aber das ohnehin solvente Klientel der Zuffenhausener wohl kaum stören mag. Es geht aber noch ein wenig teurer, denn den Plug-in-Hybriden gibt es auch als flacheren Coupé-Ableger. Das Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé beginnt bei 176 293 Euro. Beide Modelle rollen gemeinsam im Oktober in die Showrooms der Porsche-Händler.
(ampnert/gb)

Daten Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,93 x 1,98 x 1,67

Radstand (m): 2,90

Motor: Vierliter-V8-Benziner, 3996 ccm, Bi-Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 404 kW / 550 PS bei 5750-6000 U/min

Max. Drehmoment: 770 Nm bei 2100-4500 U/min

Elektro-Motor: 100 kW / 136 PS

Drehmoment Elektro-Motor: 400 Nm

Systemleistung: 500 kW / 680 PS

Systemdrehmoment: 900 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 295 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,8 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 3,7 Liter

CO₂-Emissionen: 85 g/km (Euro 6d-Temp)

Effizienzklasse: A+

Leergewicht / Zuladung: 2490 kg / 585 kg

Kofferraumvolumen: 645-1605 Liter
Max. Anhängelast: 3000 kg
Preis: 172 604 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



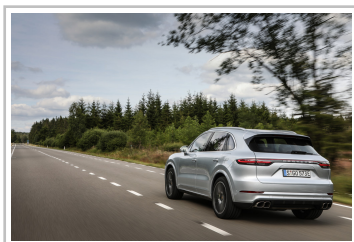
Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



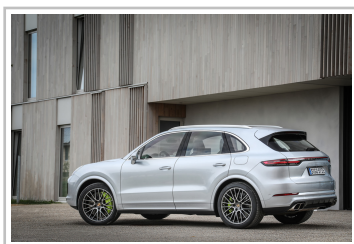
Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
