
Eine Million Porsche Cayenne: Geliebter Alleskönner

Von Jens Meiners, cen

Eine Million 911er: Damals, im Jahre 2017, war das eine Feier wert. Immerhin hatte der Sportwagen 44 Jahre gebraucht, um die eindrucksvolle Stückzahl zu erreichen. Etwas weniger Aufhebens hat Porsche um den Cayenne gemacht, obwohl diese Erfolgsgeschichte vielleicht noch eindrucksvoller ist. Vor kurzem ist das millionste Exemplar im slowakischen Preßburg vom Band gerollt. Der rote GTS ging an einen deutschen Kunden. Trotz der ambitionierten Preisgestaltung hat der Cayenne nicht einmal halb so lange gebraucht wie der 911, um zum Produktionsmillionär zu avancieren.

Vor gut 20 Jahren fiel der Startschuss für den Cayenne - bzw. das „Colorado“-Projekt. Es wurde aufgesetzt, nachdem der damalige Porsche-Chef Wendelin Wiedeking wie ein Sturm durch die Firma gefegt war. Die Entscheidungen fielen im Stakkato: Der viertürige 989 wurde gestrichen, der Boxster aufgesetzt – und der 911 auf wassergekühlte Maschinen und eine neue Plattform umgestellt, die zahlreiche Komponenten mit dem Boxster teilen sollte.

Kritiker wandten ein, dass ein SUV die Marke Porsche von ihren Kernwerten entfremden würde – nämlich dem Bau leichtgewichtiger Sportwagen. Das würde die Marke auf vielen Ebenen vor erhebliche Herausforderungen stellen. Schließlich würden sich Handel und Werkstätten deutlich dem Mainstream nähern und damit Kunden, die preissensibler und mutmaßlich ungeduldiger sind als solche, die ihren 911 als Zweit- oder Drittwagen bewegen. Immerhin: Auch der Cayenne würde ein Lifestyle-Produkt sein, ein Auto, das vor allem der Fahrfreude dient.

Ferdinand Piëch, gleichzeitig Anteilseigner bei Porsche und Spitzenmanager im Volkswagen-Konzern, sah weitere Potentiale. Das Projekt würde nicht nur für eine weitere Verflechtung zwischen VW und Porsche sorgen, die den Avancen von Daimler einen Riegel verschieben könnte, sondern es bot auch die Option weiterer Derivate – wie den einige Jahre später folgenden Audi Q7, über den Wiedeking alles andere als erfreut war.

Immerhin: Cayenne, Touareg und Q7 wurden sehr unterschiedliche Fahrzeuge, mit deutlich abweichenden Designs und technischen Ansätzen. Im Interieur orientierte sich der Touareg beispielsweise an der klassischen Opulenz eines VW Phaeton, während der Cayenne eine gewisse Ähnlichkeit zu den Zuffenhausener Sportwagen zelebrierte.

In typischer Piëch-Manier zeichnete sich das gemeinsame Colorado-Projekt durch technologische Exzesse aus. So bereitete man die Plattform auch für den militärischen Einsatz vor. Es gelang nicht, die gewünschten Aufträge hereinzuholen, aber die extreme Geländegängigkeit und Robustheit war den Schwestermodellen damit in die Wiege gelegt.

Im Herbst 2002 wurde der Cayenne auf dem Pariser Autosalon enthüllt, präsentiert zum Jahreswechsel in Südspanien. Für Vortrieb sorgten in der ersten Cayenne-Generation ein von VW zugelieferter 3,2-Liter VR6, ein 4,5-Liter V8-Saugmotor und ein 4,5-Liter-V8-Turbo. Die enormen Fahrleistungen der Turbovariante setzten Maßstäbe: 266 km/h Spitze waren eine echte Ansage. Das Schwestermodell Tourag V10 TDI avancierte unterdessen zum Drehmoment-König. Und von Ferdinand Piëch, einem Meister der subtilen Nadelstiche, wird überliefert, er habe sich seinen Cayenne mit dem feineren Interieur des Touareg ausstatten lassen.

Quasi aus dem Ansatz wurde der Cayenne zum meistverkauften Porsche – und brachte damit seine internen Kritiker zum Verstummen. Der schnelle, perfekt auf der Straße

liegende Gelände-Porsche machte Spaß. Und – so unterstrichen seine Befürworter: Er brachte das Geld ins Haus, mit dem das hauseigene Sportwagen-Programm in Ruhe weiterentwickelt werden konnte.

Dafür traten andere Kritiker auf den Plan: die Umweltschützer. Bei einem voll ausgefahrenen Cayenne leert sich der Kraftstofftank so zügig, dass die Reichweite beinahe auf Elektroauto-Niveau sinkt. 2007 gab es noch mehr Power: Der VR6 legte auf 3,6 Liter Hubraum zu, der Achtzylinder auf 4,8 Liter. Ein GTS-Modell mit über 400 PS starkem V8-Saugmotor kam hinzu. Und man konnte noch immer alle Motorvarianten mit Handschaltung bekommen – mit Ausnahme des Turbo.

Im Jahre 2009 bereitete Porsche der Verbrauchsdiskussion erst einmal ein Ende: Der SUV kam mit einem von Audi zugelieferten 3,0-Liter-V6-TDI auf den Markt, mit dem er zum schnellen und sparsamen Langstreckenläufer mutierte. Wiedeking liebte den Selbstzünder nicht, aber er lag falsch: Er wurde zum Riesenerfolg. Unterdessen wurde die Geländetauglichkeit durch das nur 26mal gebaute Sondermodell Transsyberia unterstrichen. Es war vom Sieg einer privaten Mannschaft bei der Transsyberia-Rallye 2006 inspiriert.

Auf dem Genfer Salon 2010 lancierte Porsche die zweite Cayenne-Generation, die mit neuer Karosserie auf einer Evolution der Vorgängerplattform aufbaute. Die neuentwickelten Türen und eine neue Elektrik verringerten das Gewicht deutlich, ebenso wie der Wegfall des Untersetzungsgetriebes. Die Handschaltung verschwand ebenfalls – bis auf frühe VR6-Modelle. Und das Interieur profitierte enorm durch bessere Materialien und eine neue Formensprache, die sich am Panamera orientierte.

Für Vortrieb sorgte eine große Vielfalt von Motoren, vom Volkswagen-3,6-Liter-VR6 bis hin zum 4,8-Liter-V8-Turbo mit bis zu 570 PS. Dazwischen rangierten ein von Porsche entwickelter 3,6-Liter-V6-Turbo, der 4,8-Liter-V8-Saugmotor, ein Hybrid mit per Kompressor aufgeladenem Audi-3,0-Liter-V6 sowie der 3,0-Liter-V6-TDI, der relativ bald von einem unglaublich sanften und drehmomentstarken 4,2-Liter-V8-TDI ergänzt wurde. 2014 gab es ein leichtes Facelift.

Im Spätsommer 2017 folgte die aktuelle, dritte Modellgeneration, stilistisch ungewöhnlich nahe am Vorgänger, aber auf einer völlig neuen Plattform: Der Cayenne stand nun, ebenso wie seine Schwestermodelle von Audi sowie der Lamborghini Urus und der Bentley Bentayga, auf dem modularen Längsbaukasten, der ursprünglich unter Ulrich Hackenberg bei Audi entwickelt worden war.

Daraus resultierten eine Reihe von Verbesserungen: Der Cayenne wurde abermals leichter, jetzt gab es die modernsten Telematik- und Infotainment-Systeme, die gemeinsam mit Audi entwickelten Motoren kamen nun aus dem konzernweiten Baukasten: Ein Basismodell mit 3,0-Liter-V6-Turbo, ein mittlerer Level mit 2,9 Litern und höherer Aufladung, sowie mehrere Varianten des 4,0-Liter-V8-Turbo. 2,9-Liter-V6 und 4,0-Liter-V8 waren nun auch als Plug-in-Hybrid lieferbar, während die bereits fertigentwickelten TDI-Modelle – ein 3,0-Liter-V6 und ein 4,0-Liter-V8 – im letzten Moment zu beklagenswerten Opfern des „Dieselskandals“ wurden: Sie erschienen nie.

Im Frühjahr 2019 löste Porsche das Rätsel des allzu konservativ gezeichneten Cayenne auf: Jetzt kam eine Coupévariante hinzu, mit einer schnellen Dachlinie und deutlich modernerem Auftritt. Dabei blieb das Platzangebot nahezu identisch. Eine späte, aber überzeugende Antwort auf den mittlerweile in der dritten Generation laufenden BMW X6. Übrigens: Während Porsche den Macan mittelfristig auf Elektroantrieb umstellen will, bleibt es beim Cayenne bis auf weiteres beim geliebten und bewährten Verbrennungsmotor. Wie lange es wohl bis zur nächsten Million dauern mag? (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Porsche Cayenne, erste Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne, erste Generation, zweiter Diesel bei Porsche und Walther Roehrl.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne, Generation 3, Kreta.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Neuer Porsche Cayenne (Prototyp).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



250.000. Porsche Cayenne, erste Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne, erste Generation, erster Diesel bei Porsche.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



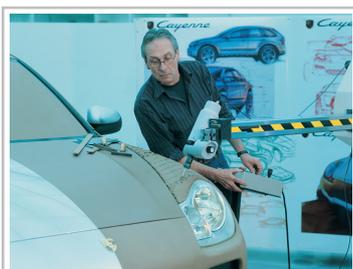
Porsche Cayenne, erste Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne, erste Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne, erste Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne, erste Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne, erste Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne E-Hybrid Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Foto der Woche: Porsche Cayenne GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne GTS Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne S Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Porsche Cayenne S.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne GTS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Porsche Cayenne S Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Porsche Cayenne.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Autor Jens Meiners am Steuer des Porsche-Cayenne-Prototyps.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne, erste Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Turbo SE Hybrid, Generation 3, Kreta.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Coupé, Generation 3

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne Coupé, Generation 3

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne GTS, Generation 3

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne GTS, Generation 2

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne. Generation 2:

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Cayenne. Generation 2:

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
