Der neue PORSCHE Cayenne

Beitrag von „Sittingbull“ vom 24. Juli 2014 um 13:16

Stuttgart, den 24.07.2014. Ein geschärftes Design, eine gesteigerte Effizienz und eine umfangreichere Serienausstattung: Das sind die wichtigsten Merkmale des neuen Porsche Cayenne. Als Sportwagen unter den Sport Utility Vehicle (SUV) bietet er neben fünf Sitzen und einer umfangreichen sowie hochwertigen Ausstattung vor allem viel Raum für jede Menge Fahrspaß. Mit hoher Leistung. Mit Porsche-typischer Design-DNA.

Die neue Generation des Cayenne kommt zunächst in fünf Varianten auf den Markt: Cayenne S, Cayenne Turbo, Cayenne Diesel, Cayenne S Diesel und – als Weltpremiere – Cayenne S E-Hybrid, der erste Plug-in-Hybrid im Premium-SUV-Segment. Mit dem Panamera S E-Hybrid und dem 918 Spyder bietet Porsche als weltweit einziger Hersteller drei Plug-in-Hybrid-Modelle an. Alle Motorvarianten des Cayenne weisen bei verbesserten Performance-Werten einen geringeren Treibstoffverbrauch im Vergleich zur direkten Vorgängerversion auf. Neu ist der komplett von Porsche entwickelte 3,6-Liter-V6-Biturbo-Motor des Cayenne S.

Der Cayenne steht für eine einzigartige Erfolgsgeschichte von Porsche. 2002 stellt das Unternehmen die erste Generation vor. Mit ihm wird die Idee eines Sportwagens im SUV-Segment Realität – und er setzt vom Start weg Maßstäbe. Der Absatz übertrifft alle Erwartungen: Mehr als 276.000 Fahrzeuge der ersten Generation (2002 bis 2010) liefen vom Band, von der im Jahr 2010 vorgestellten zweiten Generation sind es bisher bereits über 303.000 Exemplare. Damit beflügelt der Cayenne nicht nur das profitable Wachstum von Porsche, sondern sichert auch die wirtschaftliche Basis für die Investitionen in zukünftige Sportwagen-Generationen.
Geschärftes Exterieur-Design
Die Porsche-Designer haben den Cayenne in seiner jüngsten Ausführung mit präzisen Linien und gezielt gesetzten Lichtkanten noch 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 Porsche-typischen „schwebenden“ Vierpunkt-LED-Tagfahrlicht weisen den neuen Cayenne auf den ersten Blick eindeutig als Porsche aus. Den Leistungsanspruch des Topmodells Cayenne Turbo unterstreichen die serien-mäßigen LED-Hauptscheinwerfer inklusive Porsche Dynamic Light System (PDLS).

Auch das Heck des neuen Cayenne ist umfassend überarbeitet: So sind die Heckleuchten jetzt in sich dreidimensional gegliedert, die Bremsleuchten sind – analog dem LED-Tagfahrlicht vorn – viergliedrig geformt. Zudem sind Kennzeichenmulde, Griffleiste und Beleuchtung jetzt noch

eleganter in die Heckklappe integriert. Insgesamt gliederten die Designer die horizontalen Linien neu, Resultat: Das Fahrzeug steht noch satter auf der Straße. Die neu gestalteten Auspuffendrohre 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 serienmäßig ein neues Multifunktions-Sportlenkrad mit Schaltpaddles, dessen Optik und Funktionen an das Lenkrad des 918 Spyder angelehnt sind. Weiteres Augenmerk galt der jetzt noch komfortableren hinteren Sitzanlage, für die zudem auf Wunsch auch eine Sitzbelüftung lieferbar ist.

Erhöhte Effizienz

Leistungs- und Drehmomentsteigerung bei gleichzeitiger Verbrauchsreduzierung, ermöglicht durch zahlreiche Einzelmaßnahmen über den gesamten Antriebsstrang: Für Porsche sind das keine unvereinbaren Gegensätze. Alle neuen Cayenne-Modelle verbrauchen zum Beispiel durch die Segelfunktion, eine weiterentwickelte Auto-Start-Stop-Funktion Plus sowie ein optimiertes Thermomanagement deutlich weniger Kraftstoff. Erstmals kommen bei den Cayenne-Modellen aktive Kühlluftklappen zum Einsatz. Diese befinden sich hinter dem mittleren Lufteinlass und werden über das Motormanagement geregelt. Sie 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, geringeren Luftwiderstand 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 Lithium-Ionen-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 47 PS (34 kW) auf 95 PS (70 kW). Der Gesamtverbrauch beträgt jetzt 3,4 l/100 km (79 g/km CO2). Die kombinierte Leistung des Dreiliter-V6-Kompressormotors (333 PS/245 kW) und der Elektromaschine (95 PS/70 kW) von insgesamt 416 PS (306 kW) bei 5.500/min sowie ein Gesamtdrehmoment von 590 Newtonmeter bei 1.250 bis 4.000/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.

Die Hybrid-Tradition von Porsche reicht zurück bis ins Jahr 1899 und zum Lohner-Porsche – das erste Fahrzeug der Welt mit einem batterie-elektrischen Antrieb sowie einem Verbrennungsmotor, konstruiert von Ferdinand Porsche. In der aktuellen Modellpalette setzt der Panamera S E-Hybrid als erstes Plug-in-Fahrzeug der Oberklasse weltweit Maßstäbe. Der Cayenne S E-Hybrid trägt diese zukunftsweisende Technik nun ins Premium-SUV-Segment. Im 918 Spyder ist eine außergewöhnlich leistungsfähige Hybridtechnik bereits auch in einem Sportwagen angekommen, sogar gleich in der Supersportwagenklasse. Zugleich ist er ein

Beispiel für den Technologietransfer aus dem Motorsport in die Serie: Im 919 Hybrid läuft die Antriebstechnologie zur derzeit höchsten Form auf und wird außerdem für zukünftige Serienfahrzeuge erprobt.

Der neue, komplett von Porsche entwickelte 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 (229-223 g/km CO2), 1 Liter weniger als der bisherige V8-Motor. Der Biturbo-V6 entwickelt eine maximale Leistung von 420 PS (309 kW) bei 6.000/min – plus 20 PS/15 kW. Das Drehmoment beträgt 550 Newtonmeter bei 1.350 bis 4.500/min (plus 50 Newtonmeter). Die Literleistung ist von 83 PS (61 kW) pro Liter Hubraum auf 117 PS (86 kW) gesteigert (plus rund 40 Prozent). Mit der serienmäßigen Achtgang-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).

Hohe Leistungsbereitschaft, stetiger Vorwärtsdrang und Souveränität in jeder Fahrsituation kennzeichnen den Cayenne Turbo. 4,8 Liter Hubraum, acht Zylinder und Biturbo-Aufladung ermöglichen eine Motorleistung von 520 PS (382 kW) bei 6.000/min, das Drehmoment beträgt 750 Newtonmeter bei 2.250 bis 4.000/min. Damit beschleunigt der Cayenne Turbo in nur 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).

Die Dieselvarianten des Cayenne verbinden Sportlichkeit mit noch höherer Treibstoffeffizienz. So leistet der Dreiliter-V6-Motor im Cayenne Diesel 262 PS (193 kW) bei 4.000/min, bei einem Verbrauch von 6,8 bis 6,6 l/100 km (179-173 g/km CO2). Er erfüllt dank SCR-System schon jetzt die EU6-Abgasnorm. Im Zusammenspiel mit seinem Drehmoment von 580 Newtonmeter bei 1.750 bis 2.500/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 385 PS (283 kW) bei 3.750/min sowie ein Drehmoment von 850 Newtonmeter bei 2.000 bis 2.750/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 ist mit Blick auf einen noch höheren Komfort optimiert, selbstverständlich ohne Zugeständnisse bei dynamischerer Gangart. Damit ist die Spreizung zwischen Komfort und Sportlichkeit noch größer als bisher – und bestätigt den Cayenne als den Sportwagen im SUV-Segment.

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 1.000 Euro weniger als der

bisherige Cayenne S Hybrid. Möglich wurde dies durch von Porsche erzielte Synergieeffekte im Bereich der Hybridtechnik. Aus diesem Grund kann mit sofortiger Wirkung auch der Preis des Panamera S E-Hybrid um mehr als 6.000 Euro auf 104.221 Euro gesenkt werden. Die Preise verstehen sich jeweils einschließlich Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung.