

Der neue Cayenne ist gereift.

■ **Nicht, dass er seine jugendliche Dynamik und Agilität verloren hätte** – im Gegenteil. Er hat dazu gelernt, seine besonderen Charakterzüge verfeinert und geschärft. Er beeindruckt durch mehr Vielseitigkeit und Sportlichkeit und bietet jeden erdenklichen Fahrkomfort auf der Straße, ohne dabei die erforderlichen Qualitäten im Gelände oder als Zugmaschine einzubüßen. Verloren hat er nur auf wenigen Gebieten: beim Verbrauch, bei den CO₂-Emissionen und beim Gewicht. Und das gilt für jedes einzelne Modell. Wir haben die Palette der Antriebe erweitert. Warum? Weil wir wissen, dass immer ein Porsche heraus kommt. Und weil wir es schlicht für richtig halten. Im Kundeninteresse. Für die Umwelt. In Kürze werden also der Cayenne S und der Cayenne Turbo in Ihrem Porsche Zentrum für Furore sorgen. Ihnen folgen der Cayenne Diesel, Cayenne S Hybrid und der Cayenne. Nehmen wir den Cayenne S Hybrid. Das Anliegen: ein deutlich reduzierter Verbrauch. Der Antrieb: Parallel-Full-Hybrid, eine



Kombination aus Verbrennungsmotor und Elektromaschine. Das ist die perfekte Umsetzung des fortschrittlichen Leistungsprinzips bei Porsche. Der Verbrennungsmotor des neuen Cayenne S Hybrid ist ein 3,0-Liter-V6-Kompressormotor. Der Ladeeffekt des Kompressors sorgt für ein hohes Drehmoment von 440 Nm bereits bei niedrigen Drehzahlen zwischen 3.000 und 5.250 1/min. – für eine niedertourige, kraftstoffsparende Fahrweise. Und weil wir über einen Porsche sprechen, verfügt er selbstverständlich über souveräne Kraftreserven. Die Leistungswerte des Cayenne S Hybrid sprechen für sich: 333 PS des Verbrennungsmotors. Hinzu kommt eine maximale Leistung von 47 PS des Elektromotors, der übrigens auch als Starter und Lichtmaschine fungiert. Zusammen erbringen die beiden Aggregate eine maximale Systemleistung von 279 kW (380PS).

Maximales Drehmoment: 580 Nm. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h braucht der neue Cayenne S Hybrid gerade einmal 6,5 Sekunden. Ein elektronisches Motormanagement regelt das komplexe Zusammenspiel zwischen Verbrennungsmotor und Elektromaschine. Es erhält alle Fahr- und Energieinformationen und steuert beide Antriebe in jeder Fahrsituation optimal an. Bei moderater Beschleunigung wird der Cayenne S Hybrid allein durch den Elektromotor angetrieben. Das geschieht nahezu lautlos und zeigt seine Alltagstauglichkeit zum Beispiel auf der Fahrt durch verkehrsberuhigte Zonen. Er kann aber auch zusätzlichen Schub geben und für den Porsche typischen Fahrspaß bei sportlicher Beschleunigung sorgen. Das Parallel-Full-Hybrid-Konzept zeigt seine Stärken auch bei Langstreckenfahrten mit konstanter Geschwindigkeit. Im sogenannten Segelmodus wird der Porsche Fahrer zum Kapitän, denn der Verbrennungsmotor wird automatisch vom Antriebsstrang

entkoppelt und ausgeschaltet. Die ausdrückliche Vorgabe des niedrigen Verbrauchs erledigt der neue Cayenne S Hybrid fast mühelos. Er begnügt sich durchschnittlich mit 8,2 Litern/100 km. Dazu trägt natürlich auch die konsequente Leichtbauweise bei. Schließlich liegen die Porsche Wurzeln im Motorsport, wo jedes Teil auf dem Gewichtsprüfstand steht. Der neue Cayenne bringt je nach Modell bis zu 185 kg weniger auf die Waage als die Vorgänger – zum Beispiel dank der Leichtbauwerkstoffe, die das Gewicht der Heckklappe auf 50 Prozent reduzierten, und der Achskonstruktion, in der Stahl durch Aluminium sowie Kunststoff ersetzt wurde. Jedes gesparte Gramm erhöht die Agilität und Dynamik – das ist Ihr Vorteil – und senkt den Verbrauch sowie die Emissionen auf die Euro 5 Abgasnorm – das nützt nicht nur Ihnen, sondern vor allem der Umwelt. Apropos Gewicht: Auch das Erscheinungsbild des neuen Cayenne hat sich verändert. Die neue Leichtigkeit hat ihn

dynamischer, entschlossener gemacht und ihm schärfere Konturen verliehen. Er ist mehr Sportwagen denn je, sichtbar auf den ersten Blick. Die Linien der Bugpartie laufen direkt auf den Betrachter zu. Die lang gezogene Motorhaube erinnert klar an die Porsche Rennfahrzeuge der 1960er-Jahre. Die vorderen Kotflügel sind deutlich ausgeprägt, ein Powerdome auf der Haube betont die Entschlossenheit beim ersten Anblick zusätzlich. Deutlich sichtbar: die Taillierung der Flanken. Die hinteren Kotflügel greifen die muskulöse Erscheinung der Frontpartie wieder auf. Die sich nach unten verjüngende Heckscheibe und die schlanke Heckform heben die Kotflügel hervor. Sie formen gemeinsam das unverkennbare Porsche Heck. Und der Innenraum? Auch eindeutig Porsche. Und doch ganz anders als gewohnt. Das Streben nach mehr Sportlichkeit, Flexibilität und höherem Alltagsnutzen ergab ein völlig neues Interieur für den Cayenne: Die nach vorn ansteigende Mittelkonsole, ein Zitat aus dem Porsche Carrera

Sportwagen gehört. Größer und variabler ist vor allem der Fond geworden: Die Sitzbank ist verschiebbar, die Lehnenneigung verstellbar. So finden auch großgewachsene Personen ausreichend Fußraum und noch mehr Komfort auf den hinteren Sitzen. Die umfangreiche Serienausstattung besteht unter anderem aus Teilleadersitzen, Klimaautomatik und dem Audiosystem CDR-31 mit Touchscreen. Falls der unverkennbare Porsche Motorsound einmal durch Musik oder ein Hörspiel ersetzt werden soll, sorgen das optional erhältliche, auf die neuen Cayenne Modelle abgestimmte BOSE® Surround Sound-System oder das ebenfalls optionale Burmester® High-End Surround Sound-System für den perfekten Rundum-Klanggenuss. Weiteren Komfort bietet der Fahrlichtassistent. Er schaltet das Licht automatisch ein, wenn es dunkel wird. Der Clou dabei: die Heimkehrfunktion. Die Scheinwerfer leuchten bei abgeschaltetem Motor nach – zeitlich einstellbar – und erhellen den Weg zum Beispiel in einem dunklen Parkhaus. Sie sehen, bei Porsche denkt man immer einen Schritt weiter. Beim neuen Cayenne haben wir so ziemlich alles neu entwickelt – außer der Idee. Geblieben sind Sportlichkeit und uneingeschränkte Alltagstauglichkeit, Leistungssteigerung und Effizienz, Komfort und Sicherheit. Nur von allem mehr. Noch mehr Porsche eben. ■

