

# CLASSIC DRIVER

## Porsche Cayenne: Geländetauglich elektrisiert



**Porsche lud zur Fahrpremiere der neuen Cayenne Generation ins hauseigene Werk Leipzig. Classic Driver verschaffte sich einen ersten elektrisierenden Fahrindruck des Cayenne S Hybrid und testete sowohl On- als auch Offroad-Eigenschaften der neuen Baureihe.**

Die statische Weltpremiere der neuen [Porsche Cayenne-Generation](#) fand im März auf dem Genfer Automobilsalon statt. Der Höhepunkt des Generationswechsels war und ist der Cayenne S Hybrid als erster Vollhybrid-Porsche weltweit. Mit seinem 333 PS starken V6-Kompressor Aggregat und einer 47 PS starken E-Maschine soll er laut Baureihen-Leiter Klaus-Gerhard Wolpert nur 8,2 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer verbrauchen können – und dies bei einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 193 g/km. Classic Driver durfte einen der ersten Hybrid-Cayenne im Leipziger Stadtverkehr erproben und gab sich alle Mühe, rein elektrisch und ohne Emissionsausstoß zu fahren. Zwar war es uns nicht möglich, einen Verbrauchswert von unter 10 Litern zu erreichen, dennoch ist dieser Durchschnitts-Verbrauch auf 100 Kilometer für ein SUV mit fast 2,4 Tonnen Gesamtgewicht bei zwei Insassen ein beachtlicher Wert.





Beeindruckt hat auch das leise Anfahren im rein elektrischen Betrieb, was technisch bis 60 km/h fortgeführt werden kann. In der Realität allerdings schleicht man dann mit einer eher unwürdigen Geschwindigkeit von der Ampelkreuzung. Erst wenn der sonore Klang des V6-Motors ertönt, geht es wieder Porsche-typisch flott voran. Dann steht wieder die gesamte Systemleistung von 380 PS und maximalen 580 Newtonmetern schon ab 1000/min zu Verfügung. Durch den E-Motor sind sogar 300 Newtonmeter aus dem Stand verfügbar. Den Sprint von 0 auf Tempo 100 schafft der Hybrid-Cayenne dank einer E-Power-Taste in 6,5 Sekunden. Dabei bewirken die elektrischen 47 PS einen Beschleunigungsvorteil von 0,8 Sekunden.



Interessant und verbrauchsreduzierend wirkt der so genannte Segelbetrieb im Hybrid-Cayenne: Das heißt,

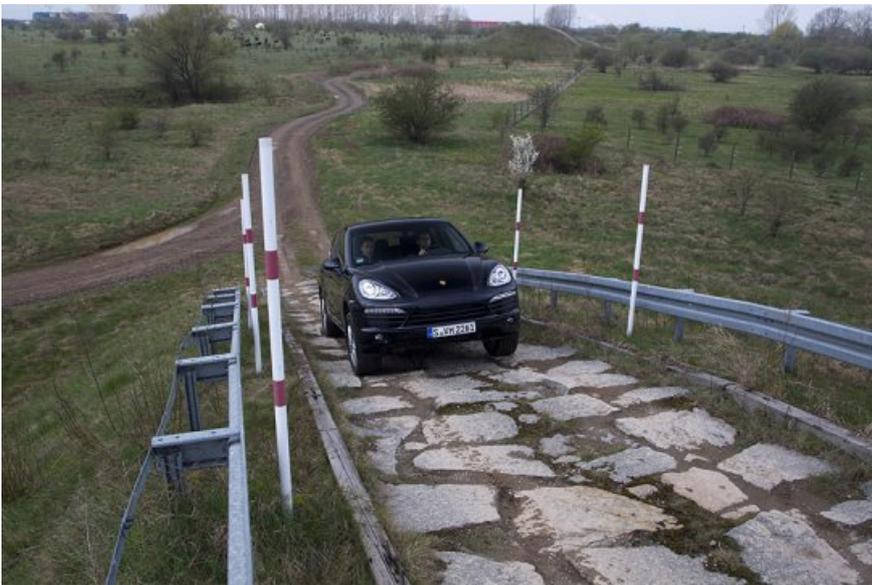
der parallele Vollhybrid mit Trennkupplung kann auf der Autobahn bis 156 km/h den Verbrennungsmotor ausschalten und vollständig abkoppeln, dabei gibt es keinerlei Bremsseinsparungen und man „segelt“ mit der vorhandenen Schwungmasse des Wagens über die Autobahn. Fast erschreckend und erfreut zugleich muss man als Fahrer feststellen, dass der Drehzahlmesser bei 130 km/h auf 0 Umdrehungen steht. Die Batterie für den elektrischen Betrieb bis 60 km/h ist im Kofferraum des Cayenne S Hybrid untergebracht. Sie soll laut Porsche ein Autoleben lang halten. Wie bei Hybridmodellen üblich, geschieht der Ladevorgang durch die Rekuperation der Bewegungsenergie und beim Bremsen. Den Ladezustand kann der Pilot stets im Display des Navigationssystems überprüfen. Schön anzusehen sind dabei auch statistische Auswertungen für den Fahrer: Wie viel Zeit ist er rein elektrisch gefahren und wie beeinflusst dies die Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Werte.



Auch für alle anderen neuen Cayenne-Modelle ohne Hybrid-Schriftzug stand die Maxime „Reduzierung des Verbrauchs“ an erster Stelle, denn sein Ruf als durstiger Spritverschwender drückte auf die Absatzzahlen. Deshalb haben jetzt alle Modelle eine Auto Start-Stop-Funktion, die für null Emissionen und ausgezeichnete Ruhe an Ampeln sorgt. Selbst beim Turbo geschieht dies, was im ersten Moment für den Piloten eines klangvollen V8-Aggregats sehr ungewöhnlich ist. Dank zahlreicher Einzelmaßnahmen und der Gewichtsreduzierung um 180 Kilogramm konnten die Techniker den Verbrauch um bis zu 23 Prozent senken. Vor allem bei den Achtzylindern-Modellen sind die Zahlen eindrucksvoll: Statt 14,9 Litern verbraucht der 400 PS starke Cayenne S nun nur noch 10,5 Liter. Der Cayenne Turbo mit 500 PS liegt bei nur 11,5 Litern pro 100 Kilometer – insofern der Gasfuß äußerst sanft dosiert wird. Leistungstechnisch ist der Turbo jedoch eher für die Rennstrecke prädestiniert, dort beschleunigt er die Insassen in rasanten 4,7 Sekunden auf Tempo 100, bis hin zu einer Spitzengeschwindigkeit von 278 km/h. Auf die Verbrauchsanzeige sollte man dann allerdings lieber keinen Blick mehr werfen.



Ob vor dem diamanten-förmigen Zentralgebäude des Porsche Werks in Leipzig, vor einem Luxus-Hotel oder inmitten von Schlamm-Massen, das Design des neuen Porsche Cayenne macht eine gute Figur. Vor allem die neue, coupéhaftere Silhouette verschafft dem SUV trotz einem Längenzuwachs von fast fünf Zentimetern einen leichtfüßigeren Auftritt als sein Vorgänger. Michael Mauer, Leiter Style Porsche, sprach während der Vorstellung des neuen Cayenne im Werk Leipzig von der so genannten „Porsche DNA“, die der neue Cayenne im Bezug auf seine sportivere Keilform wesentlich stärker verinnerlicht als die alte Generation. Galt der erste Porsche Cayenne als starker Charakterkopf, der nicht jedem gefiel, so ist die neue SUV-Design-Generation auf den ersten und zweiten Blick „porschiger“ geworden. Gemeint ist damit natürlich die sportliche Ausstrahlung eines Porsche, die sich auch im Interieur fortsetzt: Hatte man bei der alten Baureihe noch den Eindruck, man sitze „auf dem Fahrzeug“ à la Offroader aus den USA, so hat man im neuen Cayenne subjektiv eine tiefere Sitzposition, ähnlich der im Porsche Panamera. Der Mitteltunnel integriert sich in einer aufsteigenden Linie ins Armaturenbrett, das Lenkrad ist deutlich kleiner und die Position des Drehzahlmessers ist wie im Motorsport mittig angeordnet. Nur noch die Haltegriffe im Mitteltunnel und der analoge Kompass erinnern im Interieur an die Geländetauglichkeit.





Jedoch hat der neue Cayenne trotz der sportlichen Optik keinerlei Geländegängigkeit eingebüßt. Dies durfte Classic Driver im Selbsttest überprüfen. Das Porsche Werk Leipzig bietet dazu eine wahre Erlebniswelt: Auf einer sechs Kilometer angelegten Geländestrecke, kann jeder Käufer eines Cayenne die Offroad-Qualitäten seines vor Ort produzierten Fahrzeugs kennenlernen. Durch den Längenzuwachs von fünf Zentimetern finden die gesamte Familie oder vier befreundete Passagiere bequem Platz. Für noch mehr Komfort ist die Rückbank im Fond um 16 Zentimeter in der Länge verschiebbar, und die Neigung der Lehne stufenweise verstellbar.



Ein Porsche-Instrukteur auf dem Beifahrerplatz lotste uns und den neuen Cayenne über steile Pfade, ehemalige Bunkeranlagen, Rampen mit 60 Prozent Steigung, Schräghangbahnen mit bis zu 40 Prozent Neigung und kniehohe Wasserdurchfahrten. Dabei konnte die schiere Kraft und Geländegängigkeit des Porsche nur noch von einem der dort angesiedelten 70 Auerochsen oder eines der 20 Wildpferde gestoppt werden.



Je nach Modell kann der Fahrer die Offroad-Fähigkeiten in verschiedenen Stufen anpassen. Beim Cayenne S Hybrid dient ein separater Schalter dazu, die Bergabfahrlilfe zu aktivieren. Bei allen anderen Cayenne-Modellen dient eine zentrale Schalterwippe in der Mittelkonsole zur Aktivierung der verschiedenen Offroad-Modi. Bei Fahrzeugen mit Luftfederung kann das jeweilige Geländeniveau über eine weitere Schalterwippe bis zur maximalen Wassertiefe erhöht werden. Cayenne, Cayenne S und Cayenne Turbo bieten aufgrund des neuen aktiven Allradsystems einen weiteren Offroad-Modus, der im schwierigen Gelände die Längskupplung zu 100 Prozent schließt und optional eine Hinterachs-Quersperre einbinden kann. Damit besitzt die Neuauflage des Cayenne ausgezeichnete Offroad-Qualitäten, die im SUV-Segment seines Gleichen suchen. Auch die Anhängelast unterscheidet ihn von üblichen SUVs, denn der Porsche kann mit 3,5 Tonnen auch das hauseigene Powerboot oder den Doppel-Pferdeanhänger ziehen.



Die günstigste Möglichkeit, den neuen Porsche-SUV zu fahren, ist der 300 PS starke Cayenne ab 55.431 Euro. Das Cayenne-Diesel-Modell gibt es für 59.596 Euro. Wer politisch korrekt handeln und trotzdem Porsche fahren will, muss für den elektrisierten Cayenne S Hybrid 78.636 Euro auf den Tisch legen. Dies sind allerdings auch fast 6.000 Euro mehr als für einen Cayenne S mit seinem 400 PS starken Achtzylinder. Für Sportwagen-Enthusiasten unter den SUV-Fahrern empfehlen wir so oder so den Cayenne Turbo mit 500 PS, dieser schlägt dagegen mit einem Grundpreis von 115.526 Euro zu Buche.

Mehr über die Produktionsstätte des neuen Cayenne und den Offroad-Erlebnis-Parcours des Porsche Werk Leipzig erfahren Sie [hier](#).

*Text: [Tassilo C. Speler](#)*

*Fotos: Tassilo C. Speler/Dirk M. Deckbar*









---

**ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter**  
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)  
**Galerie**

























**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-cayenne-gel%C3%A4ndetauglich-elektrisiert>  
© Classic Driver. All rights reserved.