
Im Rückspiegel: 20 Jahre Porsche Cayenne (2)

„Wenn wir ein Geländefahrzeug nach unseren Qualitätsvorstellungen bauten, und vorne steht Porsche drauf, würde es auch verkauft.“ So soll es Ferry Porsche bereits 1989 gesehen haben. Bis es soweit kam, vergingen allerdings noch einige Jahre. Seit 2002 gehört der Cayenne zur festen Säule im Programm des Stuttgarter Sportwagenherstellers.

2007 wurde mit der Modellpflege der ersten Cayenne-Generation der Grundstein für die heutigen elektrifizierten Modellvarianten gelegt: Bei der seriennahen IAA-Studie des Cayenne S Hybrid setzte Porsche im Gegensatz zu vielen Wettbewerbern nicht auf einen leistungsverzweigten, sondern auf einen parallelen Vollhybrid. Der Elektromotor kommt in dieser Auslegung nicht nur beim Anrollen, sondern auch bei höheren Geschwindigkeiten zum Einsatz. So war es dem Prototyp möglich, mit bis zu 120 km/h ohne Verbrennungsmotor zu gleiten. Außerdem verbesserte der E-Motor sowohl die Beschleunigung als auch die Elastizität.

Auf den Markt kam der Vollhybridantrieb schließlich 2010 mit der zweiten Cayenne-Generation – als erstes serienmäßiges Hybridfahrzeug von Porsche. Die Kombination aus einem 333 PS starken 3,0-Liter-V6-Kompressormotor und einem Synchron-Elektromotor mit 34 kW (47 PS) ermöglichte eine Systemleistung von 380 PS (279 kW). Vier Jahre später folgte der erste Plug-in-Hybrid, mit dem Porsche innerhalb des Premium-SUV-Segments eine Pionierrolle einnahm. Der Cayenne S E-Hybrid verfügte bereits über eine rein elektrische Reichweite von über 30 Kilometern. Der Nickel-Metallhydrid-Akku wurde durch eine Lithiumionen-Batterie ersetzt. Der Verbrenner blieb gleich, die E-Motorleistung stieg auf 95 PS (70 kW), was zu einer Systemleistung von 416 PS (306 kW) führte.

Die zweite Generation (E2) bekam zur Gewichts- und Performanceoptimierung ein Verteilergetriebe mit Geländeuntersetzung durch das heute noch im Einsatz befindliche Hang-on-Allradsystem mit einer aktiv geregelten Lamellenkupplung. Zudem führte Porsche im von Grund auf neu gezeichneten E2 den Hybrid- und den Plug-in-Hybridantrieb, diese Varianten verfügten über ein Torsen-Mittendifferenzial. Alle bestehenden Motoren gewannen nochmal zusätzlich an Leistung, bei um bis zu 23 Prozent niedrigerem Kraftstoffverbrauch. Blickfang im neu gestalteten Interieur war die nun ansteigende Mittelkonsole.

Mit Einführung der dritten Cayenne-Generation verabschiedete sich Porsche vor fünf Jahren vom Dieselmotor und fokussierte sich stattdessen auf die Weiterentwicklung der Plug-in-Hybridtechnologie. Ein wichtiger Meilenstein war zudem die Einführung des noch sportlicher positionierten Cayenne Coupé mit stark abfallender Dachlinie im Frühjahr 2019.

Die Plug-in-Hybridmodelle Generation fahren rein elektrisch bis zu 135 km/h schnell und mit dem 100 kW starken Elektromotor bis zu 44 Kilometer weit lokal emissionsfrei. Der Normverbrauch nach WLTP beträgt je nach Konfiguration und Bereifung 3,1 bis 4,1 Liter je 100 Kilometer. Stärkstes Cayenne-Modell ist der seit 2019 angebotene Turbo S E-Hybrid mit einer Systemleistung von 680 PS (500 kW), einem maximalen Drehmoment von 900 Newtonmetern. Damit beschleunigt das SUV in unter vier Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Ein Cayenne Turbo GT stellte am 14. Juni vergangenen Jahres auf der Nürburgring-Nordschleife einen neuen Rundenrekord für SUV auf: Test- und Entwicklungsfahrer Lars Kern benötigte für die 20,832 Kilometer eine Zeit von 7:38,925 Minuten. Der Turbo GT als schnellster Cayenne verfügt über einen 640 PS (471 kW) starken 4,0-Liter-V8-Biturbomotor, den das Fahrzeug in 3,3 Sekunden auf Tempo 100 beschleunigt und für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h sorgt.

Der Cayenne entwickelte sich schon kurz nach seiner Weltpremiere im September 2002

auf dem Pariser Autosalon zum weltweiten Erfolgsmodell – und übertraf auf Anhieb die Absatzerwartungen. Ursprünglich kalkulierte man mit 25.000 Auslieferungen pro Jahr. Verkauft wurden in den acht Modelljahren der ersten Generation 276.652 Exemplare, also knapp 35.000 Fahrzeuge pro Jahr. Inzwischen ist bereits der millionste Cayenne Geschichte – er lief im Sommer 2020 vom Band. Im Jahr 2021 wurden zuletzt weit über 80.000 Einheiten ausgeliefert. (aum)

Bilder zum Artikel



Drei Generationen Porsche Cayenne.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



2010 bringt Porsche mit der zweiten Modellgeneration sein erstes serienmäßiges Hybridfahrzeug auf den Markt: den Cayenne S Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid (ab 2019).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



2020 rollt der einmillionste Porsche Cayenne in Bratislava in der Slowakei vom Band: ein GTS in Karminrot.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



20 Jahre Porsche Cayenne: Turbo S der ersten Generation (rechts) und der Turbo GT von 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche-Testfahrer Lars Kern holte mit dem Cayenne-Topmodell auf der Nordschleife neuen Rundenrekord für SUV .

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche
