

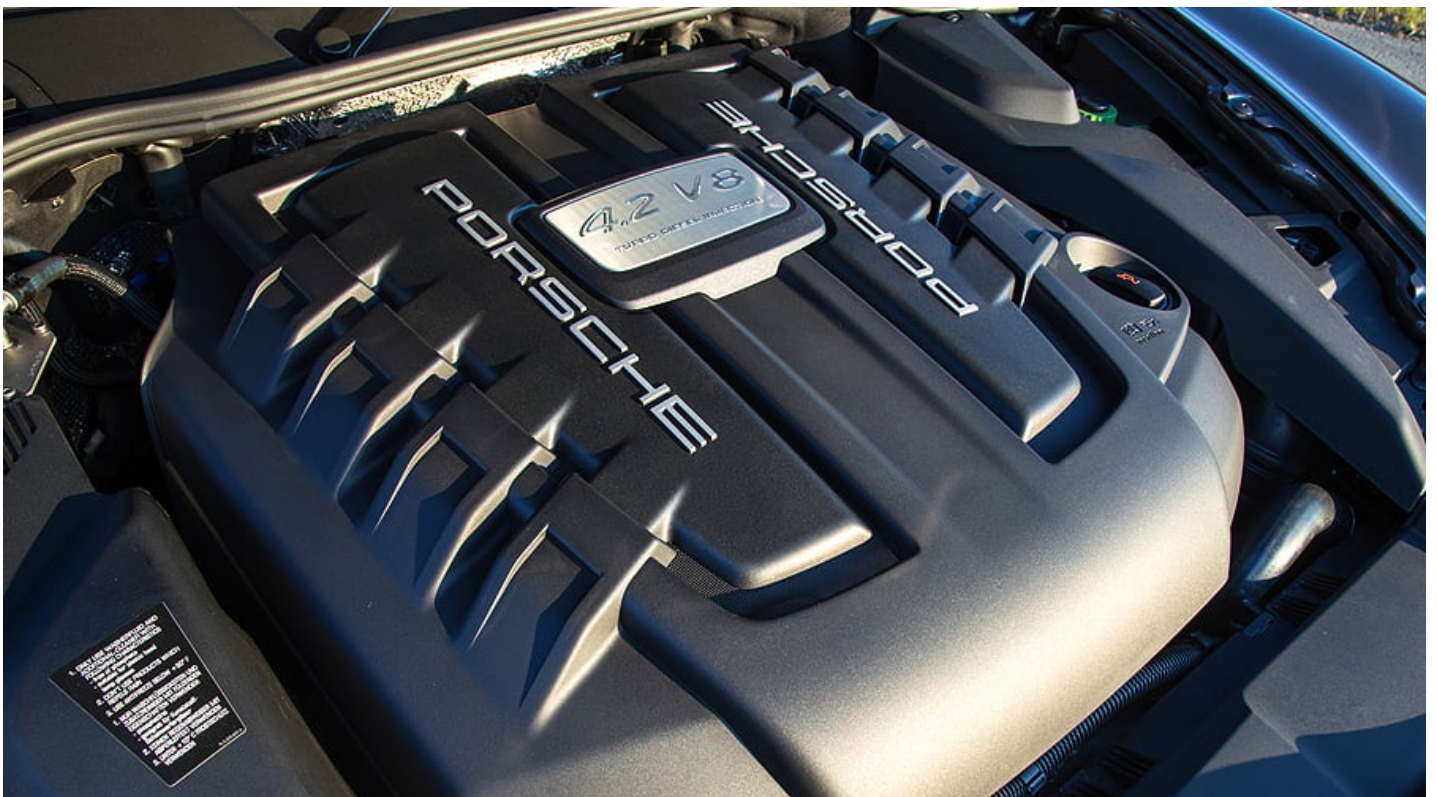
CLASSIC DRIVER

Porsche Cayenne S Diesel: Stürmische Zeiten

Lead

Allradantrieb bei Porsche geht auch eine Nummer größer: in Gestalt des Cayenne. Der mittlerweile 400.000 mal verkaufte SUV muss niemanden mehr etwas beweisen. Dennoch überrascht das neue Diesel-Topmodell der dritten Generation: mit einem fulminanten Biturbo-V8, mit Kraft und einem klasse Sound.

Da ist es wieder. Das Plateau. Nicht auf 2.000 Höhenmetern, sondern ab 2.000 Touren setzt es ein: 850 Newtonmeter Drehmoment greifen förmlich unter das Auto und treiben es mühelos jede noch so kernige Steigung hinauf. Behände, schnell und auffallend energisch gelingt die Übung. Zwischen 2.000 und 2.750 Umdrehungen steht die Maximalleistung bereit. Wieder und immer wieder. Erst bei höheren Drehzahlen fällt das Drehmoment ab. Der neue Cayenne Diesel S scheint tatsächlich nur ein Ziel zu haben: die Benchmark in seinem Segment. Mit anderen Worten: maximale Sportlichkeit und gleichzeitig möglichst hohe Effizienz. Rein objektiv gemessen an Leistung, Drehmoment und Effizienz rangiert der S Cayenne bereits ganz vorne. Allerdings ist es immer auch der subjektive Eindruck, der den Charakter eines Fahrzeugs beschreibt. Und dem wollen wir in Südösterreich auf den Grund gehen.





„Der Cayenne S Diesel bietet ein Fahrerlebnis, das Porsche-typisch und dennoch neuartig ist.“ Das Versprechen aus Zuffenhausen klingt vollmundig und ist doch tatsächlich zutreffend. Der Klang des 4,2 Liter Motors irritiert. Vor allen Dingen am Fahrzeugheck. Ist das noch ein Diesel? Zu metallisch, zu sonor scheint der Sound, der da aus den beiden Endrohren flutet. Dann die Laufruhe. So kultiviert kann doch sonst nur ein Benziner, oder? Nein, ab sofort geht das auch beim Diesel. Der Grundsound entsteht in den beiden Zylinderbänken und rauscht von dort durch zwei vollkommen getrennte Abgasstränge in Richtung Endtopf. Erst hier findet unter dünnwandigem Edelstahl die Durchmischung statt. Diese gut verkapselte Akustikkammer möchte ich auf der Suche nach dem perfekten Klang am liebsten auseinander nehmen. Denn was hier herauskommt, ist druckvoll und tieffrequent – ganz so wie bei Achtzylinder-Benzin-Motoren.



Zudem dreht der V8 harmonisch vibrationsarm und ohne störende dieseltypische Geräuschkulisse. Das sonst so markante Dieselklappern ist passé - obwohl die piezo-gesteuerten Injektoren via Common Rail mit bis zu 2.000 bar Druck einspritzen. Zwei Abgasturbolader mit variabler Turbinen-Geometrie optimieren die Zylinderfüllung - ein nicht nur akustisch gelungen scheinendes System. Mit Thermomanagement, Bordnetzrekuperation und der erstmals erhältlichen Start-Stopp-Funktion soll der kombinierte Verbrauch nach NEFZ bei nur 8,3 Liter auf 100 Kilometer liegen. Bei maximal 382 PS Leistung wohlgemerkt. Wer einen 100 Liter Tank ordert, kann mit 1.200 Kilometer Reichweite von Graz bis nach Sylt fahren.





So sehr diese Technik fasziniert, so überzeugend konzentriert sie auch mit der Achtgang-Tiptronic S. Der Kraftfluß strömt praktisch ohne Unterbrechung über den Antriebsstrang an alle vier Räder. In Verbindung mit dem "Porsche Traction Management" (PTM) mit aktivem Allradantrieb wird die Antriebskraft situationsgerecht portioniert und verteilt. Doch damit nicht genug. Man muss noch eine Abkürzung lernen: PTV Plus steht für "Porsche Torque Vectoring" und soll eine nochmalige Optimierung der Motorleistung möglich machen. Wem es hier zu technokratisch wird, der mag sich einfach in die Ledersitze mit guter Seitenführung schmiegen und das Gas bedienen. In 5,7 Sekunden spurtet der Trumm von 0 auf 100 km/h. Erst bei 252 km/h ist Schluss. Viel zu schnell für Landstraßen. Viel zu schnell für Österreich. So belassen wir es beim abschließenden Handling-Eindruck. Im Vergleich zum Carrera 4 merkt man hier den höheren Schwerpunkt und das Mehr an Masse. Doch die Elektronik hält alles im Griff. Ohne die Systeme könnte der Wagen vor Kraft schwer laufen. So aber rennt der Cayenne schneller und souveräner als beim Anblick des „Diesel“-Schriftzugs auf den Flanken je gedacht.



Bleibt am Ende die Frage: Benziner 911 oder Diesel Cayenne? Zugegeben, eine nicht ganz faire Auswahlentscheidung. Obwohl: Nie war ein Selbstzünder-Cayenne sportlicher als das neue V8 S-Modell. Und nie war ein 911 universeller als der [aktuelle Carrera 4](#). Die Entscheidung bemisst sich letztlich nach dem Transportmandat. Für einen zwei-Personen Haushalt ist der 911 erste Wahl. Für das kleine „Familienunternehmen“ oder Hardware-transportierende Freiberufler ist es der Cayenne. Womit mal wieder alle Klischees erfüllt wären. Verlässlich. Typisch Porsche eben.

Fotos: Frank Ratering

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-cayenne-s-diesel-st%C3%BCrmische-zeiten>
© Classic Driver. All rights reserved.