



Porsche Cayenne Diesel Tiptronic S (DPF)

Fünftüriger SUV der Oberklasse (180 kW / 245 PS)

Luxus-SUV wie der Cayenne liegen nach wie vor voll im Trend. Da wundert es nicht, dass selbst ein traditionsreicher Sportwagen-Hersteller wie Porsche zu ungewöhnlichen Mitteln greift und ein SUV mit Dieselmotor anbietet - das wäre vor einigen Jahren noch unvorstellbar gewesen. Die Kombination Porsche und Diesel scheint aber trotzdem erstaunlich gut zu funktionieren. Der V6-Diesel sorgt mit seinen 245 PS für ausreichend Vortrieb, der Verbrauch geht dabei noch in Ordnung. Mit dem optionalen adaptiven Luftfahrwerk und giftig ansprechender Keramik-Bremsanlage (über 8.000 Euro Aufpreis) kann trotz des hohen Leergewichts von rund 2,2 t Fahrspaß aufkommen. Aber auch als langstreckentaugliches Reisemobil schlägt er sich nicht schlecht. Hoher Fahrkomfort, laufruhiger Motor und die sanft schaltende 8-Gang-Automatik kennzeichnen das SUV. Nur die optionalen Sportsitze sind doch etwas sehr eng geschnitten und mögen nicht so ganz zum Cayenne passen. Die Diesel-Variante ist ab 61.381 Euro zu haben und lässt sich durch eine Vielzahl von (nicht ganz billigen) Sonderausstattungen je nach Geschmack individualisieren. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Audi Q7, Mercedes GL, Land Rover Range Rover .

+ sehr gute Verarbeitung, großer, variabler Kofferraum, sehr gute Komforteigenschaften, kultivierter und kraftvoller Motor, sportliche und sichere Fahreigenschaften

- unübersichtliche Karosserie, Bedienung erfordert Eingewöhnung, Beifahrerairbag-Deaktivierung nur gegen Aufpreis



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

1,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,9 Familie

4,3 Stadtverkehr

3,0 Senioren

1,8 Langstrecke

1,9 Transport

1,9 Fahrspaß

2,0 Preis/Leistung

Stand: Mai 2012
Text: D. Silvestro

2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,5

Verarbeitung

Die Verarbeitung des Nobel-SUV wird auch hohen Ansprüchen gerecht und kann durchweg überzeugen.

- ⊕ Sauber verarbeitete Karosserie; luxuriöse und tadellos verarbeitete Innenausstattung; hochwertige Materialien im Innenraum; schmutz- und kratzunempfindliche Türschweller; Tankdeckel in Zentralverriegelung integriert und gut bedienbar; Tankstutzen mit Fehlbetankungsschutz (Sperrklappe).
- ⊖ Stoßfänger kratzempfindlich und nur im unteren Bereich unlackiert; Radläufe und Schweller werden durch unlackierte Leisten vor Beschädigungen geschützt, nicht aber die Türen.

1,9

Alltagstauglichkeit

Der Cayenne bietet dank sehr hoher Reichweite und hohem Nutzwert eine gute Alltagstauglichkeit.

- ⊕ Sehr hohe Reichweite (mit 85 l Tank: 1049 km, optional auch ohne Mehrpreis ein 100 l Tank lieferbar); großzügige Zuladung (660 kg); sehr hohe max. Anhängelast (gebremst: 3.500 kg); 100 kg Dachlast erlaubt, stabile Reling kostet aber Aufpreis; vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte.
- ⊖ Serienmäßig gibt es nur ein Reifenreparaturset, welches sich schnell als unbrauchbar erweisen kann; gegen Aufpreis sind entweder ein Faltrad oder ein vollwertiges Reserverad lieferbar; Wagenheber und Bordwerkzeug sind nicht serienmäßig an Bord.

3,1

Sicht

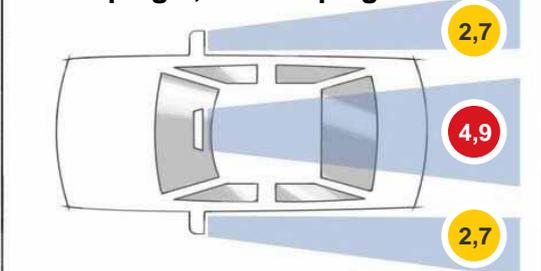
Die unübersichtliche Karosserie des Porsche Cayenne erschwert das Rangieren speziell beim Rückwärtsfahren. Ein Reihe an Assistenzsystemen tragen zwar zur Verbesserung der Sicht bei, doch kosten viele saftigen Aufpreis.

- ⊕ Durch die erhöhte Sitzposition sehr guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen; große beheizbare Außenspiegel, fahrerseitig mit einem aspährischen Bereich und optional automatisch abblendend; Innenspiegel blendet optional automatisch ab; wirkungsvolle Scheibenwischer; helles LED-Tagfahrlicht; gegen Aufpreis sind helle Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurven- und Abbiegelicht, sowie geschwindigkeitsabhängiger Fahrlichtsteuerung erhältlich (Serie: Halogenscheinwerfer); dringend erforderliche Einparksensoren für vorne und hinten sowie eine Rückfahrkamera sind optional erhältlich (im Testwagen verbaut).

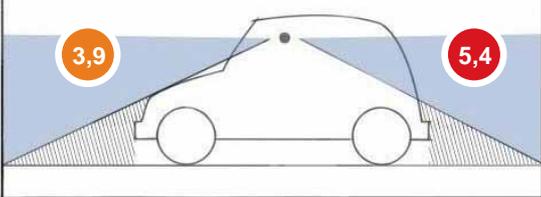
Rundumsicht



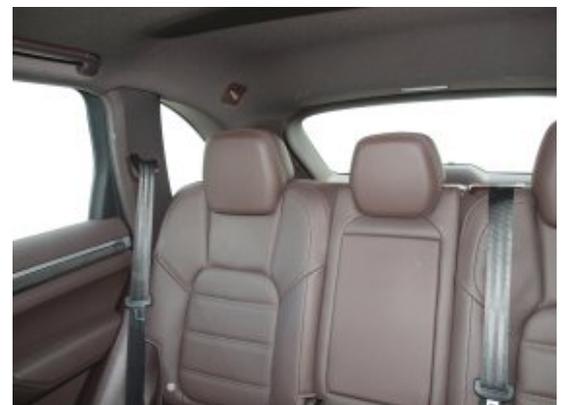
Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten stark ein

– Sehr unübersichtliche Karosserie, wodurch die Fahrzeugenden kaum abschätzbar sind; schlechte Rundumsicht aufgrund breiter Dachsäulen und nicht versenkbarer Kopfstützen im Fond; Hindernisse vor dem Fahrzeug können nur schwer erkannt werden; Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe kaum einsehbar - die Rückfahrkamera ist deshalb dringend zu empfehlen; die Sicht im ohnehin kleinen Innenspiegel wird durch die nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond weiter eingeschränkt; kein Fernlichtassistent lieferbar.

2,9 Ein-/Ausstieg

Die sehr hohe Karosserie des SUV erschwert das Ein- und Aussteigen, auch wenn die Türen vorne wie hinten weit öffnen und einen großen Einstiegsbereich freigeben.

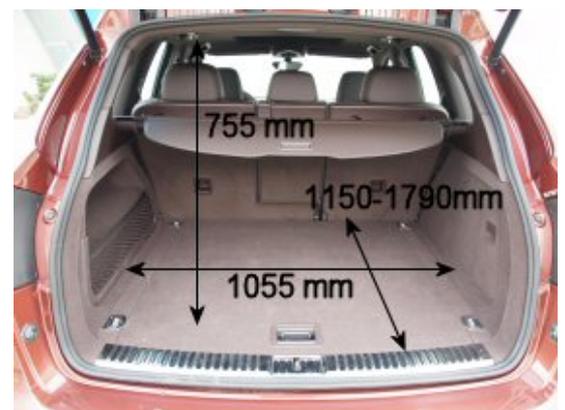
+ Kräftige Türaufhalter mit drei Rasterungen; die extravagant gestaltete Funkfernbedienung für die Zentralverriegelung ist zwar einfach zu bedienen, allerdings auch sehr globig und dadurch unhandlich; gegen Aufpreis gibt es das schlüssellose Zugangssystem "Porsche Entry&Drive (nicht im Testwagen verbaut); Haltegriffe am Dachhimmel für alle außen sitzenden Insassen; nach dem Verlassen des Fahrzeugs wird noch für eine gewisse Zeit der Weg beleuchtet.

– Schweller und Sitz liegen zu hoch über der Straße, was den Einstieg erschwert; durch den breiten Schweller bleibt man beim Ein- und Aussteigen mit der Hose am Schweller hängen.

2,1 Kofferraum-Volumen*

Der Cayenne kann mit einem für diese Fahrzeugklasse großen Kofferraum punkten.

+ Kofferraumvolumen normal: 465 l (gemessen bis Gepäckraumabdeckung); Kofferraumvolumen mit geklappten Rücksitzen: 775 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 465 l Volumen ist der Kofferraum des Cayenne recht groß ausgefallen.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die große Kofferraumöffnung und das praktische Format sorgen für eine gute Zugänglichkeit und einen hohen Nutzwert des Heckabteils.

+ Die Heckklappe lässt sich einfach per Knopfdruck öffnen und schließen (Aufpreis); ebener Ladeboden ohne störende Ladekante erleichtert das Be- und Entladen; Öffnungshöhe der Heckklappe beträgt sehr gute 1,93 m; sehr hohe und zufriedenstellend breite Heckklappenöffnung; gut nutzbares Kofferraumformat.

– Ladekante liegt mit rund 72 cm recht hoch über der Straße, mit Luftfahrwerk lässt sich die Karosserie aber zum Beladen noch etwas absenken; bei umgeklappten Rücksitzlehne steigt der Kofferraumboden nach vorn ungünstig an.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Der Kofferraum zeigt sich dank asymmetrisch geteilt umklappbarer Rücksitzlehnen recht variabel.

+ Asymmetrisch umklappbare Rücksitzlehnen (2/3 zu 1/3); einfach zu bedienender Klappmechanismus; links im Kofferraum großes Staufach mit Netz; zusätzliches Ablagefach unter dem Kofferraumboden.

2,1

INNENRAUM

2,0

Bedienung

Der Porsche Cayenne verwöhnt den Fahrer mit einer Vielzahl an Komfort- und Assistenzsystemen, welche die Bedienung erleichtern. Die Grundfunktionen lassen sich zwar recht schnell erlernen, die vielen kleinen Tasten der überfrachteten Mittelkonsole und die nicht immer intuitiv bedienbar angeordneten Schalter und Hebel erfordern dann aber doch eine deutliche Eingewöhnungszeit und sind ergonomisch nicht einwandfrei.

⊕ Elektrisch einstellbares Lenkrad (in Höhe und Weite); optimal angeordnete Pedale; sehr gut erreichbarer und intuitiv bedienbarer Automatikwählhebel; Scheibenwischer vorne mit gut funktionierendem Regensensor (Serie); Scheibenwischer hinten mit Intervallschaltung; die Heckscheibenheizung schaltet sich nach einer gewissen Zeit automatisch wieder ab; der Umluftschalter ist gut bedienbar und besitzt eine Automatikfunktion; gut funktionierende serienmäßige Fahrlichtautomatik; gut bedienbarer serienmäßiger Tempomat (mit Geschwindigkeitsanzeige); das optionale Navigationssystem mit Touchscreen ist gut bedienbar; sehr guter Klang der optionalen BOSE-Soundanlage, auch bei lauter Musik; elektrische Fensterheber vorne und hinten mit Auf-/Abwärtsautomatik, sowie Einklemmschutz (funktionieren auch ohne Zündung bis eine Türe geöffnet wird); vorne und hinten viele brauchbare Ablagen inklusive Becher- und Flaschenhalter; gut bedienbare elektrische Sitzeinsteller (optional); Warnung im Kombiinstrument bei nicht richtig geschlossenen Türen oder Motorhaube.

⊖ Links vom Fahrer angeordnetes Zündschloss ist gut erreichbar, erfordert aber eine deutliche Eingewöhnung; schlecht greifbarer Drehregler für das Fahrlicht, man bleibt beim Aussteigen oft mit dem Knie daran hängen und verstellt dadurch die Schalterposition; schlecht erkennbar angeordnete Kontrollleuchte für die Nebelscheinwerfer; die Bedienelemente der serienmäßigen Klimaautomatik sind für Fahrer und Beifahrer getrennt in der Mittelkonsole angeordnet und durch vielen kleinen Knöpfe und die kleinen Displays nicht besonders einfach bedienbar; klar gezeichnete Instrumente, welche aber durch die 50 km/h-Skalierung nicht gut ablesbar sind (es gibt aber auch einen Digitaltacho); nicht besonders einfach bedienbarer Bordcomputer; Durchschnittsverbrauch nicht im Bordcomputer integriert, sondern muss sehr aufwändig im Fahrzeugmenü aufgerufen werden; es gibt keine Momentanverbrauchsanzeige; beim Angurten stört die mächtige Mittelkonsole, da man die Gurtschlösser schlecht erreicht.



Während sich die Verarbeitung des Innenraums in tadellosem Zustand präsentiert, gibt es bei der Bedienung aufgrund zahlloser kleiner Tasten und einer gewissen Eingewöhnungszeit Abstriche.

2,2

Raumangebot vorne*

Das Fahrzeug bietet vorne auch großen Personen genügend Platz, auch wenn man sich doch etwas eingeengt fühlt.

⊕ Kopffreiheit reicht für 2,07 m, Beinfreiheit für maximal 1,95 m große Personen; die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse großzügig bemessen.

⊖ Das subjektive Raumgefühl wird durch die flach verlaufende Frontscheibe und die wuchtige Mittelkonsole etwas eingeschränkt.

2,0 Raumangebot hinten*

Auch hinten kann der SUV mit einem guten Raumangebot punkten.

⊕ Kopffreiheit reicht für 1,96 m große Personen; sogar für 2,20 m große Personen würde die Beinfreiheit ausreichen (wenn Fahrersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt ist); das subjektive Raumgefühl ist hinten gut, auch wenn die Innenbreite nicht besonders großzügig ist.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,96 m bequem Platz.

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitze lassen sich längs verschieben und die Lehnenneigung ist einstellbar. Rücksitzlehnen lassen sich getrennt (2/3 zu 1/3) umklappen.

1,5 KOMFORT

1,5 Federung

Die optionale Luftfederung mit Niveauregulierung und Höheneinstellung kann in drei Stufen (Komfort, Normal, Sport) eingestellt werden (Porsche Active Suspension Management) und bietet dadurch jedem Fahrertyp die richtige Dämpfereinstellung. Im Komfort-Modus zeigt sich der Cayenne äußerst komfortbetont und langstreckentauglich. Im Sportmodus wird die Straßenbeschaffenheit direkt aber nie unverhältnismäßig hart an die Insassen durchgereicht und der Porsche lässt sich sehr agil und sportlich bewegen.

⊕ Sehr ausgewogene Luftfederung; Fahrzeughöhe in sechs Stufen regulierbar; kaum Stuckerneigung vorhanden; gutes Ansprechen bei Einzelhindernissen und Querfugen (im Sport-Modus deutlich groberes Ansprechen); in schnell durchfahrenen Kurven kaum Seitenneigung vorhanden; voll beladen ändert sich das Ansprechen der Federung kaum.

1,5 Sitze

Die optionalen adaptiven Sportsitze mit Komfort-Memory-Paket bieten einen exzellenten Sitzkomfort und lassen sich individuell einstellen. Auch die Fondpassagiere finden auf der Rückbank einen angenehmen Sitzkomfort vor, wodurch auch die Fondpassagiere komfortabel Platz nehmen können.

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz in Höhe und Neigung einstellbar; gut ausgeformte Lehnen; Sitzfläche mit verstellbarer Oberschenkelaufgabe; Seiten- und Sitzflächenwangen in der Breite einstellbar für optimalen Seitenhalt; hohe Sitzlehnen; in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstützen für beide vorderen Sitze; gute Fuß- und Beinabstützung des Fahrers; gut konturierte Rücksitze; Lehnenneigung der Rücksitze ist einstellbar; Außensitze der Rücksitzbank dank entspannter Sitzposition auch für längere Fahrten geeignet.

⊖ Schweißtreibende Ledersitze (aber immerhin perforiert), gegen Aufpreis gibt es auch eine Sitzlüftung.

1,4 Innengeräusch

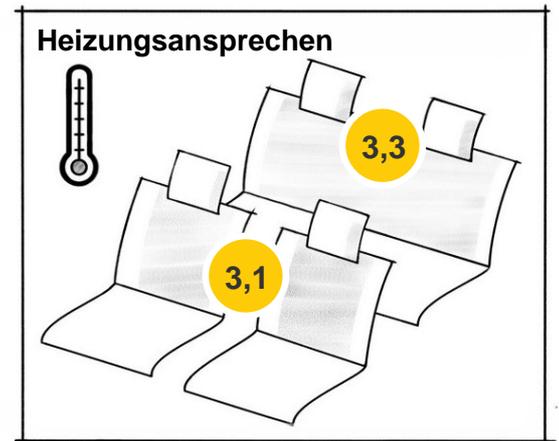
Der Geräuschpegel im Innenraum liegt beim Cayenne sehr niedrig. Weder Wind- noch Fahrgeräusche dringen besonders stark in den Innenraum.

⊕ Sehr niedriger Geräuschpegel (65,4 dB(A) bei 130 km/h); Motor hält sich akustisch stets im Hintergrund; kaum Poltergeräusche beim Überfahren von Schlaglöchern; kaum Abrollgeräusche der Reifen hörbar; niedrige Windgeräusche auch bei hohen Geschwindigkeiten.

1,7 Klimatisierung

Die Heizleistung des Porsche Cayenne Diesel liegt vorne wie hinten im zufriedenstellenden Bereich. Im Sommer wird der Innenraum dank der effektiv regelnden serienmäßigen 2-Zonen-Klimaautomatik schnell auf angenehme Temperaturen abgekühlt. Gegen Aufpreis gibt es auch eine 4-Zonen-Klimaautomatik, dann können sich auch die hinten Sitzenden die Wunschtemperatur separat einstellen.

⊕ Temperatur- und Luftmengenregelung für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellbar; Pollen- und Aktivkohlefilter vorhanden; automatische Umluftsteuerung mit Luftgütesensor; ein Feuchtigkeitssensor erkennt eine zu hohe Luftfeuchtigkeit und verhindert das Anlaufen der Scheiben.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 245 PS starken Diesel-Cayenne erreichen zwar nicht Sportwagenniveau, doch fühlt man sich nie untermotorisiert. Auch die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h ist für ein rund 2,2 t schweres SUV mehr als ausreichend.

⊕ Sprint von 60 auf 100 km/h in 4,3 Sekunden; gleichmäßige Leistungsentfaltung; schon bei niedrigen Drehzahlen kräftiger Durchzug.

1,3 Laufkultur

Die Laufkultur des V6-Dieselmotors kann durchweg überzeugen. Während der Fahrt sind so gut wie keine Motorvibrationen im Innenraum wahrnehmbar. Auch störende Brummfrequenzen verknüpft sich der Selbstzünder weitgehend. Lediglich im Stand sind bei kaltem Motor leichte Vibrationen vorhanden.

⊕ Gleichmäßiger Motorlauf über den ganzen Drehzahlbereich; keine störenden Brummfrequenzen.

1,1 Schaltung

Die serienmäßige Acht-Gang-Automatik Tiptronic S wechselt die Gänge spontan und sanft. Auch unter Vollast ist sie nicht aus der Ruhe zu bringen und findet auch dann immer die passende Fahrstufe ohne hektisch hin und her zu schalten. Der Rückwärtsgang wird spontan und ruckfrei eingelegt. Anfahren funktioniert auch am Berg einwandfrei.

⊕ Sanfte Gangwechsel mit kaum Schaltpausen; gut funktionierende Kriechfunktion beim Anfahren; Schaltpaddel am Lenkrad; Große Anzeige für den momentan eingelegten Gang.

1,0 Getriebeabstufung

Die acht Gänge passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des drehmomentstarken Dieselmotors.

⊕ Sinnvolle Ganganzahl; gelungene Gangabstufungen; niedrige Motordrehzahl bei Autobahntempo (2.075 1/min bei 130 km/h).

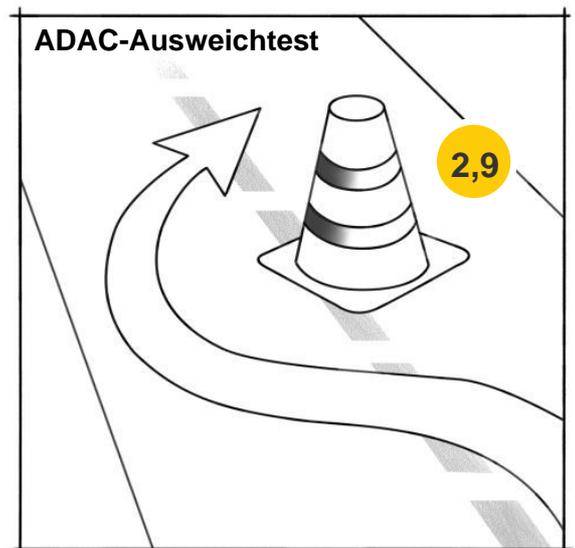
1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Der Porsche Cayenne lässt sich sicher und unkritisch fahren. In der Einstellung "Sport" kann man den Cayenne für ein SUV sogar recht sportlich bewegen.

⊕ Hohe Fahrstabilität bei einem plötzlichen Lenkimpuls (nur leichtes nachpendeln); kaum Spurrillenempfindlichkeit (Testwagen mit optionaler 19 Zoll Bereifung); sehr gute Traktion dank permanentem Allradantrieb und selbstsperrendem Mittendifferenzial (Porsche Traction Management, PCM); tendenziell untersteuerndes Fahrverhalten, im Sport-Modus sind für ein SUV sogar erstaunlich hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich; beim ADAC-Ausweichtest übersteuert das Fahrzeug beim Gegenlenken leicht, bleibt aber dank effektiver ESP-Eingriffe immer beherrschbar.

⊖ Beim Gas wegnehmen in schnell durchfahrenen Kurven sind leichte Lastwechselreaktionen vorhanden; das aktive Fahrwerksregelsystem PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control) zur Wankstabilisierung und das Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus), welches auch eine Hinterachs-Differentialsperre beinhaltet, sind für den Cayenne Diesel nicht erhältlich.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,9 Lenkung*

Die optionale geschwindigkeitsabhängige Servolenkung (Servotronic) zeigt sich sehr präzise und zielgenau.

⊕ Präzises Lenkungsansprechen um die Mittelgasse; gute Rückmeldung bei schnell durchfahrenen Kurven; direkte Lenkungsauslegung (ca. 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag); geringer Kraftaufwand beim Rangieren; im Klassenvergleich kleiner Wendekreis (11,95 m).

1,2 Bremse

Der mit der optionalen Keramik-Bremsanlage (Porsche Ceramic Composite Brake, PCCB) ausgestattete Testwagen kann mit hervorragenden Verzögerungswerten und gut dosierbarer Bremse punkten. Trotzdem muss man sich die Frage stellen, ob sich über 8.000 Euro Aufpreis für eine Bremsanlage lohnen.

⊕ Sehr kurzer Bremsweg - von 100 km/h bis zum Stillstand nur 34,2 m (Mittelwert aus 10 Messungen; halbe Zuladung; Goodyear Eagle F1 der Größe 265/50 R19Y); standfeste Bremsanlage auch bei starker Beanspruchung; sehr gute Dosierbarkeit; spontanes Ansprechen der Bremse; gute Spurtreue beim Bremsen.

2,0 SICHERHEIT

2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

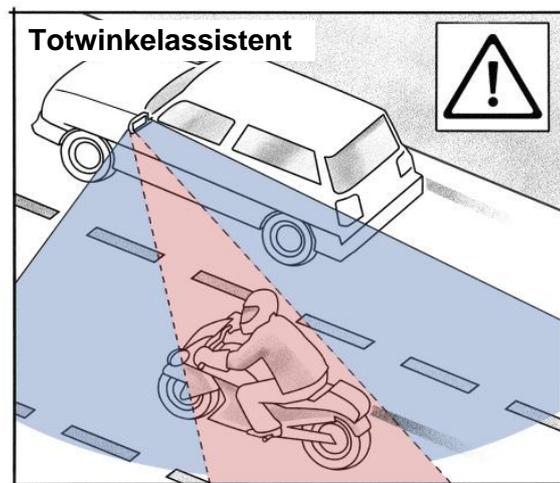
Der Porsche Cayenne kann mit einer guten aktiven Sicherheit punkten, auch wenn einige bei den direkten Konkurrenten erhältlichen aktiven Sicherheitssysteme im Cayenne nicht lieferbar sind.

⊕ Serienmäßiges ESP; serienmäßiger Bremsassistent; direkt arbeitendes Reifendruckkontrollsystem gegen Aufpreis erhältlich; optionales Porsche Dynamic Light System beinhaltet auch Kurven- und Abbiegelicht; Spurwechselassistent gegen Aufpreis; ACC mit Kollisionswarnsystem gegen Aufpreis lieferbar; bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein; LED-Rückleuchten mit adaptivem Bremslicht sind gegen Aufpreis lieferbar; Rückleuchten in den Türen, welche den rückwärtigen Verkehr bei geöffneten Türen warnen.

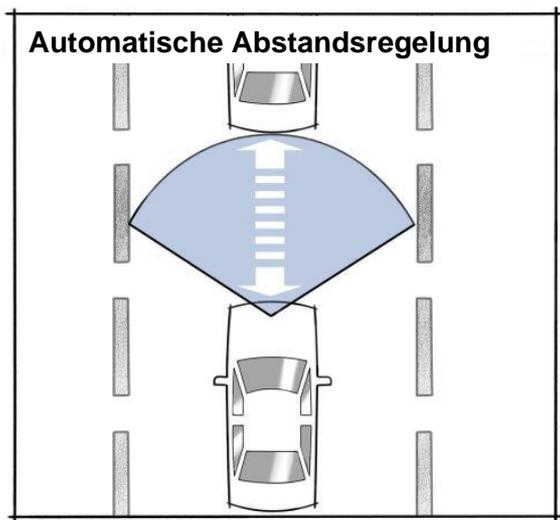
⊖ Kein Spurverlassenswarner lieferbar; kein autonomes Notbremssystem erhältlich; kein Speedlimiter vorhanden; Handbremse ist vom Beifahrer nicht erreichbar; aktivierte Warnblinkanlage schaltet sich bei Blinkerbetätigung nicht automatisch ab; Warnblinkschalter ist farblich zu wenig abgesetzt und im Notfall nicht schnell genug erreichbar.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC-Crashergebnis liegt nicht vor. Es kann aber von einer sehr hohen Insassensicherheit ausgegangen werden. Neben Front- und Seitenairbags findet man auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Seitenairbags hinten gibt es gegen Aufpreis.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

⊕ Front- Seiten und durchgehende Kopfairbags serienmäßig; gegen Aufpreis Seitenairbags hinten; Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer auf den Vorder- und den äußeren Rücksitzen (Gurtkraftbegrenzer hinten nur bei Wahl der optionalen Seitenairbags); wirkungsvolle und hohe Kopfstützen vorne (reichen für ca. 1,86 m große Personen); Ansnallerinnerer auf Fahrer- und Beifahrerplatz; stabile Außentürgriffe zum Öffnen der Türen.

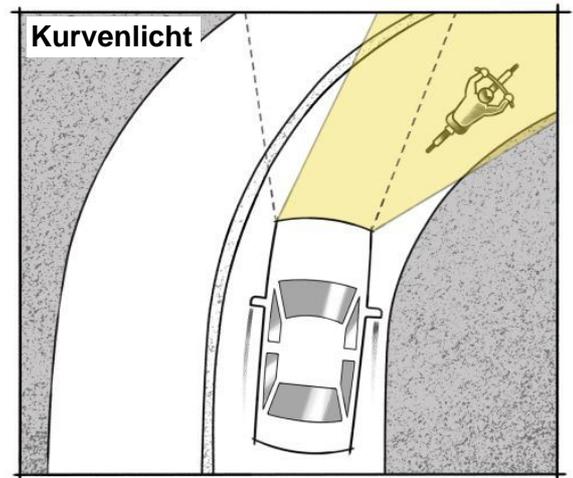
⊖ Die hinteren Kopfstützen könnten etwas höher sein (reichen nur bis 1,76 m große Personen); hinten keine Ansnallerinnerer.

1,4 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit ist gut. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze einfach und stabil befestigen. Der Mittelsitz ist zwar laut Hersteller auch für Kindersitze erlaubt, doch lassen sie sich aufgrund der ungünstigen Gurtgeometrie nicht ideal fixieren. Es hätten ohnehin nicht drei Kindersitze nebeneinander auf der Rückbank Platz. Eine Beifahrerairbag-Deaktivierung und Isofix für den Beifahrersitz gibt es nur gegen Aufpreis.

⊕ Hintere Außensitze gut für Kindersitze geeignet; Isofix und Ankerhaken auf den äußeren Rücksitzen (für Beifahrersitz gegen Aufpreis); hohe Kindersitze können einfach montiert werden; alle Kindersitzklassen auf allen Sitzplätzen erlaubt (nur mit Beifahrerairbag-Deaktivierung); früh eingreifender Einklemmschutz an allen Fenstern.

⊖ Beifahrerairbag-Deaktivierung kostet Aufpreis.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

3,5 Fußgängerschutz

Ein ADAC Crashtestergebnis liegt nicht vor. Aufgrund der hohen, bulligen Front des SUV sollte das Verletzungsrisiko für Fußgänger aber leicht erhöht ausfallen.

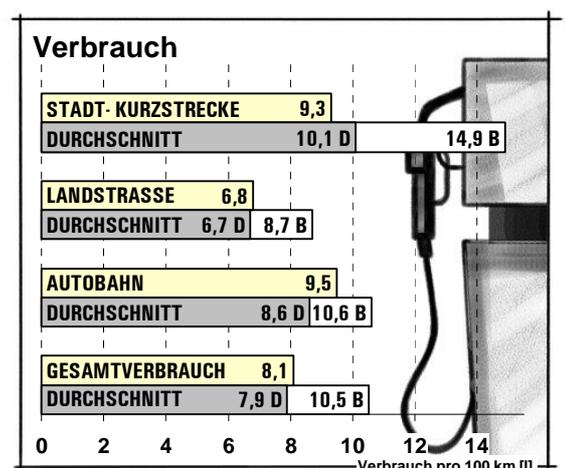
3,3 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des Porsche Cayenne Diesel fällt recht hoch aus. Der im EcoTest gemessene Verbrauch liegt bei 8,1 l/100 km. In der Stadt sind es 9,3 l, außerorts 6,8 l und auf der Autobahn 9,5 l pro 100 km. Mit einem ermittelten CO₂-Ausstoß von 259 g/km werden im ADAC EcoTest 21 Punkte im CO₂-Kapitel erreicht.

2,7 Schadstoffe

Durch den recht hohen NO_x-Ausstoß auf der Autobahn werden im Schadstoff-Kapitel des EcoTest 33 Punkte erreicht. Insgesamt werden mit 54 Punkten knapp drei Sterne im ADAC EcoTest erreicht.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,8

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,0

Betriebskosten*

Die Betriebskosten, die sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ergeben, fallen beim Cayenne Diesel für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus.

2,1

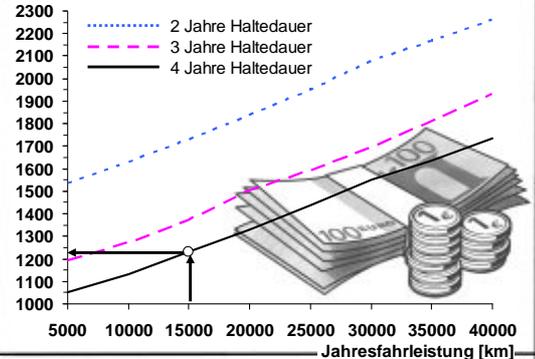
Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre steht eine Zwischenwartung an und alle 60.000 km oder vier Jahre ist eine große Wartung fällig. Der 3,0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

- + Die zeitgemäß langen Wartungsabstände verringern die Anzahl der Werkstattbesuche. Porsche spendiert dem Cayenne nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile. Die Kosten für den Reifenersatz liegen auf einem in dieser Fahrzeugklasse niedrigen Niveau.
- Die sehr teuren Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung, zudem gewährt Porsche immer noch keine allgemeine Herstellergarantie (es gilt lediglich die gesetzlich vorgeschriebene Sachmängelhaftung).

Gesamtkosten

Gesamtkosten pro Monat [EUR]



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1233 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

0,6

Wertstabilität*

- + Dem Porsche Cayenne Diesel kann ein sehr guter Restwertverlauf vorhergesagt werden.

2,0

Kosten für Anschaffung*

- + Der Porsche Cayenne Diesel ist ab 61.381 Euro zu haben. Für ein Fahrzeug in der Oberklasse geht der Preis in Ordnung, auch wenn die Serienausstattung für diese Klasse nicht wirklich üppig ausfällt. Navigationssystem, Xenonscheinwerfer oder Einparkhilfe sind nur einige Beispiele die teuer extra bezahlt werden müssen.

3,7

Fixkosten*

Die Versicherungsbeiträge fallen für den Cayenne hoch aus. Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei 443 Euro.

1,3

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Aufgrund des guten Restwertverlaufs und des recht niedrigen Anschaffungspreises fallen die absoluten monatlichen Gesamtkosten im Klassenvergleich niedrig aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Cayenne	Cayenne S Hybrid Tiptronic S	Cayenne S Tiptronic S	Cayenne GTS Tiptronic S	Cayenne Turbo Tiptronic S	Cayenne Diesel Tiptronic S (DPF)
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3598	6/2995	8/4806	8/4806	8/4806	6/2967
Leistung [kW(PS)]	220(300)	279(380)	294(400)	309(420)	368(500)	180(245)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	400/3000	580/1000	500/3500	515/3500	700/2250	550/1750
0-100 km/h[s]	7,5	6,5	5,9	5,7	4,7	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	242	258	261	278	220
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	11,2 SP	8,2 SP	10,5 SP	10,7 SP	11,5 SP	7,2 D
CO2 [g/km]	263	193	245	251	270	189
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/28/28	23/28/28	23/29/30	23V/29V/30 V	23/32/30	24/29/29
Steuer pro Jahr [Euro]	378	226	368	380	418	443
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1299	1375	1520	1703	2064	1233
Preis [Euro]	57.930	81.016	74.828	90.774	120.762	61.381

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2967 ccm
Leistung	180 kW(245 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	550 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	255/55R18
Reifengröße (Testwagen)	265/50 R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,3/ 6,8/ 9,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	189g/km/ 259g/km
Innengeräusch 130km/h	65,4dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4846/1939/1705 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl.Außenspiegel)	2175 mm
Leergewicht/Zuladung	2180 kg/660 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	465 l/775 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/3500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	85 l
Reichweite	1045 km
Garantie	keine
Rostgarantie	10 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	154 Euro
Monatliche Werkstattkosten	92 Euro
Monatliche Fixkosten	164 Euro
Monatlicher Wertverlust	823 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.233 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	24/29/29
Grundpreis	61.381 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Xenon, PDLS)	1.714 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch	2.035 Euro
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenon, PDLS)	1.714 Euro ^o
Luftfederung (inkl. Porsche Active)	3.499 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	643 Euro ^o
Sportbremsanlage (Porsche Ceramic Comp)	8.033 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	655 Euro
Xenonlicht (PDLS, Porsche Dynamik)	1.714 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/411 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Außenspiegel)	357 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	3.142 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie ^o

AUSSEN

Lackierung Metallic	1.023 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.476 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Fahreigenschaften	1,8
Verarbeitung	1,5	Fahrstabilität	2,4
Alltagstauglichkeit	1,9	Lenkung*	1,9
Sicht	3,1	Bremse	1,2
Ein-/Ausstieg	2,9	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Volumen*	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kofferraum-Variabilität	2,5	Kindersicherheit	1,4
Innenraum	2,1	Fußgängerschutz	3,5
Bedienung	2,0	Umwelt/EcoTest	3,3
Raumangebot vorne*	2,2	Verbrauch/CO ₂ *	3,9
Raumangebot hinten*	2,0	Schadstoffe	2,7
Innenraum-Variabilität	3,5		
Komfort	1,5		
Federung	1,5		
Sitze	1,5		
Innengeräusch	1,4		
Klimatisierung	1,7		
Motor/Antrieb	1,4		
Fahrleistungen*	2,0		
Laufkultur	1,3		
Schaltung	1,1		
Getriebeabstufung	1,0		

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,8

Betriebskosten*	3,0
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,1
Wertstabilität*	0,6
Kosten für Anschaffung*	2,0
Fixkosten*	3,7
Monatliche Gesamtkosten*	1,3

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen