



Porsche Cayenne E-Hybrid Tiptronic S

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (346 kW / 470 PS)

Als Porsche im Jahr 2002 den Cayenne an den Start brachte, war der Aufschrei groß. Ein Frefel wäre es, ein dickes SUV in optischer Anlehnung an den legendären 911er zu bauen und als "echten" Porsche zu vermarkten. Angesichts der Verkaufszahlen in den darauffolgenden 20 Jahren gab der Erfolg dem damaligen Wagnis jedoch recht. Seit 2017 wird der große Porsche in der dritten Generation angeboten, nach episch langen sechs Jahren gab es 2023 endlich ein Facelift. Die technische Basis mag sich der Cayenne mit dem Touareg von VW und dem Q7 von Audi teilen, die Zuffenhausener Ingenieure haben die gute Basis aber weiter spürbar verfeinert. So mag die aktuelle Generation ins achte Jahr gehen, technisch ist sie aber auf dem neuesten Stand und hat alle bei Porsche verfügbaren Assistenten und Dynamikkomponenten an Bord - das meiste freilich gegen Aufpreis. Sonst wäre es kein echter Porsche, wenn es etwas "zu verschenken" gäbe.

Bei 4,93 m Außenlänge ist das gute Platzangebot für die Passagiere zu erwarten. Wie Porsche jedoch Fahrkomfort und Fahrdynamik in so einem massiven Fahrzeug verbinden kann, das beeindruckt. Um dieses Erlebnis zu erfahren, muss man natürlich in das Optionsfahrwerk investieren. Dann aber kann man ein entspanntes Fahren mit reichlich Komfort genießen und bei Bedarf den Cayenne um die Kurven scheuchen, als könnte Porsche annähernd die Hälfte der rund zweieinhalb Tonnen Fahrzeuggewicht wegzaubern. Die Leichtigkeit, mit der sich der Koloss beherrschen lässt, sucht in dieser Klasse seinesgleichen. Dann ist der Plugin-Hybrid-Antrieb aber nicht mehr als ein Feigenblatt, denn das Sparpotenzial des Antriebs lässt sich nur im Schleichgang heben. Wobei bei einem Fahrzeugpreis um die 150.000 Euro für unseren Testwagen sparen mehr eine Einstellung als eine Notwendigkeit sein dürfte. Für wen Geld keine Rolle spielt: Es gibt den Plugin-Cayenne auch mit V8 - eine sehr seltene Kombination mit Leistungswerten jenseits von Gut und Böse.

Konkurrenten: u.a. Audi Q7, BMW X5, Range Rover Sport, VW Touareg.

- ⊕ **sehr gute Fahrleistungen, Optionsfahrwerk mit toller Kombination aus Dynamik und Komfort, sensible Lenkung, sehr gute Verarbeitung und Materialqualität, üppige Anhängelast (3,5 t) und Stützlast (140 kg)**
- ⊖ **hoher Verbrauch, eingeschränkte Rundumsicht, magere Serienausstattung, hoher Grundpreis und enorme Aufpreise**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **5,5**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	4,6
	Senioren	2,4
	Langstrecke	2,0
	Transport	2,5
	Fahrspaß	1,2
	Preis/Leistung	3,8

Ecotest **★★★★☆**

2,3

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,1

Verarbeitung

⊕ Selbst wenn man sich den Cayenne bis ins Detail genau ansieht - ganz offensichtlich geht Porsche bisher keine Kompromisse bei der Material- und Verarbeitungsqualität ein. Angesichts der Preisvorstellungen der Zuffenhausener sind die Erwartungen an das Fahrzeug entsprechend hoch - und man wird nicht enttäuscht. Wer sich unter den zahlreichen Möglichkeiten die eine oder andere Veredelung wie im Testwagen gönnt, erhält einen wirklich schön gemachten und fein ausgestatteten Innenraum. Die meisten Oberflächen sind dann mit Leder überzogen oder mindestens unterschäumt, der

Dachhimmel gefällt mit seinem Alcantarabezug. Auch bei der Verarbeitung der Karosserie gibt es nur gutes zu vermelden, sie ist einwandfrei und sehr präzise ausgeführt, alles passt sauber zusammen und gibt selbst auf schlechten Pisten keine Geräusche von sich. Auffällig ist auch, wie verwindungssteif und unnachgiebig sich die Karosserie anfühlt. Die Motorabdeckung unten ist in Verbundwerkstoff ausgeführt, auch sonst ist der Unterboden umfassend verkleidet. Nur im mittleren und hinteren Bereich sind kleine Lücken für die Wärmeabfuhr zu finden.

2,9

Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Cayenne E-Hybrid im Ecotest bei 72 km - Porsche gibt in den technischen Daten also durchaus realistisch 69 km elektrische Reichweite (WLTP) spezifisch für das Testfahrzeug an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 75-l-Tankfüllung etwa 740 km weit. Das Aufladen der Batterie dauert rund zweieinhalb Stunden bei 11 kW - der Cayenne E-Hybrid kann dreiphasig geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 25,0 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Um den Batterieverschleiß gering zu halten, wird die Batteriekapazität (laut Hersteller 21,8 kWh netto, 25,9 kWh brutto) nicht voll genutzt. Ladekabel für Schuko- und Industrie-Steckdosen sowie mit Typ-2-Stecker sind serienmäßig an Bord.

Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 640 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, eine praktische Dachreling kostet Aufpreis. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung

kann bis 140 kg betragen, das sollte selbst für einen Fahrradträger samt mehrerer schwerer E-Bikes genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Cayenne E-Hybrid bis zu einem Gewicht von 3,5 t - das ist vorbildlich, erst recht für einen Plugin-Hybriden. Hat der Anhänger keine eigene Bremse, darf er bis zu 750 kg wiegen. Der Wendekreis liegt bei 11,9 m - absolut gesehen nicht wenig, für ein so großes Auto aber kein schlechter Wert. Insbesondere für die Stadt sind die 2,21 m Breite inkl. Außenspiegel der reinste Stress - wenn es dann um die Parkplatzsuche entlang der Straßen geht, macht es die Fahrzeuglänge von 4,93 m zusätzlich umständlich.

⊖ Runflat-Reifen gibt es nicht. Ein Not- oder Reserverad ist ebenso wenig lieferbar, es würde unter dem Kofferraumboden keinen Platz finden. Man muss sich also bei einer Reifenpanne mit dem wenig praktikablen Reifenreparatur-Set behelfen. Wagenheber oder einen Radmutternschlüssel sucht man ebenfalls vergeblich.

2,8

Licht und Sicht

Die Abmessungen des Cayenne lassen sich noch zufriedenstellend abschätzen. Hinten hilft die recht steile Heckscheibe, das Ende zu kalkulieren. Nach vorn dagegen erweist sich die Sicht als eingeschränkt, weil die Vorderkante der Motorhaube nicht direkt sichtbar ist. Man hat insgesamt einen ordentlichen Überblick auf das Verkehrsgeschehen, weil die erhöhte Sitzposition die Übersicht erleichtert. Gerade die hinteren Dachsäulen sind aber sehr breit ausgeführt, das spiegelt sich auch im Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung wider, die am Ende mangelhaft ausfällt.

Mit allerlei Assistenzsystemen soll der Autofahreralltag erleichtert werden. So gibt es serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera und weitere Kameras an Front und Seiten. Die Heckkamera klappt bei Nichtgebrauch zwar nicht ein (um Verschmutzen bei schlechter Witterung zu



Breite Dachsäulen sowie nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

vermeiden), aber immerhin wird sie mit einer kleinen Spritzdüse automatisch gereinigt. Im nun serienmäßigen Paket mit den zusätzlichen Kameras erhält man einen Einparkassistenten, der auf Wunsch das Lenken übernimmt. Matrix-LED-Scheinwerfer mit marginalem Kurven- und effektivem Abbiegelicht (inkl. automatischer Leuchtweitenregulierung) sind Serie, gegen Aufpreis bekommt man die Matrix-Scheinwerfer mit HD-Auflösung (32.000 Pixel). Damit verbessert sich die Kurvenausleuchtung und die Genauigkeit des dynamischen Fernlichtassistenten, der andere Verkehrsteilnehmer bei aktiviertem Fernlicht gezielt ausblendet. Eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es nicht. Unabhängig davon leuchten die HD-Scheinwerfer die Straße hervorragend und weitgehend homogen aus und zahlen so maßgeblich auf eine sichere Fahrt bei Dunkelheit ein. Der Innenspiegel sowie beide Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht nachts automatisch ab. Immerhin der linke Außenspiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, um das Geschehen ums Auto seitlich besser erkennen zu können - für den Beifahrerspiegel fehlt dieses praktische Gimmick leider.

2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen wird durch die erhöhte Sitzposition im Cayenne prinzipiell erleichtert. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 63 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Jedoch sind die Schweller ziemlich hoch gelegen und alles andere als schmal ausgeführt. Immerhin behindert innen keine Kante. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Serienmäßig gibt es Softclose, d.h. die Türen braucht man nur anzulehnen, dann werden sie elektrisch ins Schloss gezogen. Am Dachhimmel stehen vier Haltegriffe zu Verfügung. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet.

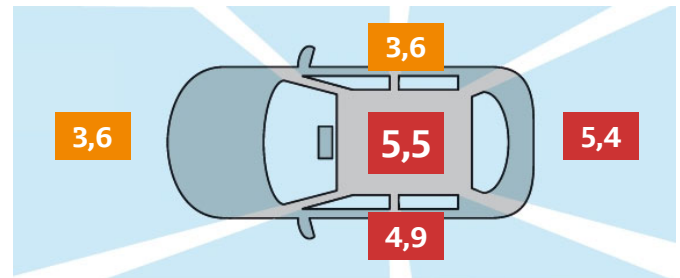
Das schlüssellose Zugangssystem ist jetzt Serie und lässt sich über alle vier Türgriffe bedienen, ein automatisches Öffnen bei

2,7 Kofferraum-Volumen

Angesichts der Fahrzeuggröße fällt der Stauraum im Heck eher bescheiden aus. Der Kofferraum fasst unter der Abdeckung nur 335 l. Entfernt man den Rollo und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf immerhin 590 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zwölf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 660 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.365 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es in kleinteiligen Fächern unter dem Kofferraumboden, dort finden in der Summe aber nur rund 10 l Platz.

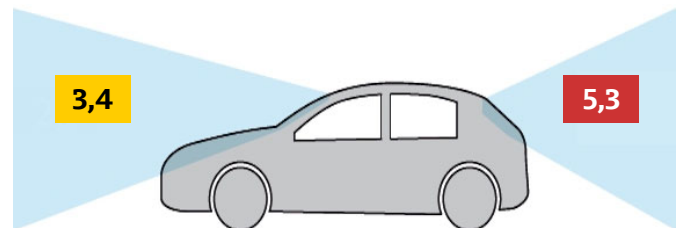
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Annäherung und Schließen beim Weggehen oder die Deaktivierung des Systems stehen über die Konfigurationseinstellungen nicht zur Verfügung.

⊖ Der Komfortzugang besitzt immer noch einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Zwar hat der Schlüssel eine Bewegungserkennung eingebaut, die die Funkübertragung im Schlüssel nach ein paar Minuten ohne Bewegung abschaltet, die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug wird aber immer noch nicht gemessen. Auf Wunsch lässt sich der Komfortzugang deaktivieren, was jedoch nicht im Sinne des Erfinders sein dürfte. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.

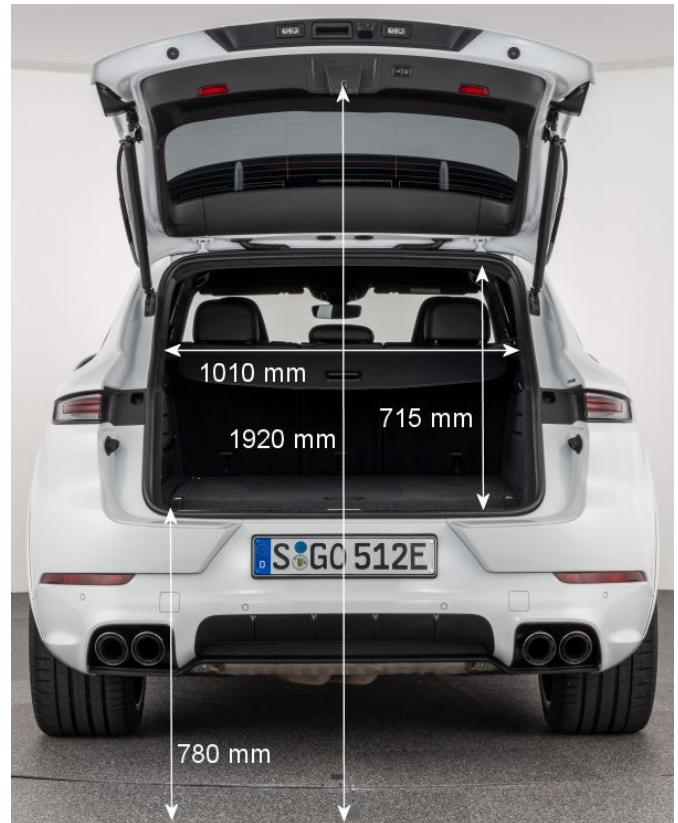


Lediglich 335 l Gepäck passen in den Kofferraum des Cayenne E-Hybrid.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der elektrische Antrieb dafür ist serienmäßig. Gegen Aufpreis in Verbindung mit dem schlüssellosen Zugang kann man die Öffnungs- und Schließfunktion über einen berührungslosen "Fußkick" unter die Heckschürze auslösen. Selbst über 1,90 m große Personen müssen sich noch nicht um ihren Kopf Sorgen machen, denn die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten dennoch die Heckklappe im Auge behalten, um sich nicht zu stoßen - immerhin ist das Schloss mit Kunststoff ummantelt und steht nur wenig ab. Der Kofferraum wird vorbildlich über vier LED-Lampen erhellt, zwei weiße seitlich links und rechts sowie zwei rot-weiße oben in der Heckklappen-Innenverkleidung.

⊖ Die Ladekante liegt rund 78 cm über der Straße und damit ziemlich hoch - das macht das Beladen mit schwerem Gepäck anstrengend. Dank Luftfederung kann man das Heck etwas absenken, so niedrig wie bei einem klassischen Kombi wird die Kante damit aber auch nicht. Immerhin hat man innen keine Stufe zwischen Ladekante und Kofferraumboden, so fällt das Ausladen leichter. Bei umgeklappter Rückbank ergibt sich nur eine unerhebliche kleine Stufe beim Übergang vom Ladeboden zu den Rücksitzlehnen; weit einschränkender sind aber die zu den Vordersitzen hin ansteigenden Lehnen, weil diese nicht waagrecht umgelegt werden können - so lassen sich lange Gegenstände nicht so einfach von hinten nach vorn durchschieben.



Die hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Für lange, schmale Gegenstände wie Skier genügt es, den mittleren Teil umzulegen. Das Umklappen gelingt leicht - es genügt, die Hebel seitlich an den Sitzflächen zu ziehen, dann fallen die Lehnen von alleine um. Kleine Hebel seitlich im Kofferraum gibt es nicht, die Rücksitzlehnen flach legen geht also nur vom Innenraum aus. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen kann man praktisch

nichts falsch machen, denn die Gurte haben zwar keine eigenen Halterungen, können aber auch nicht eingeklemmt und dabei beschädigt werden. Es gibt je ein praktisches Fach und langes Netz links seitlich im Kofferraum, worin sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Überdies stehen vier stabile Verzurrösen sowie immerhin ein Taschenhaken zur Verfügung.

1,9 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Im Cayenne ist Porsche nicht ganz so weit gegangen wie im Taycan, es gibt beim großen SUV noch mehr physische Knöpfe für die Steuerung verschiedener Funktionen, insbesondere für die Klimatisierung. Deshalb wirkt das Cockpit aber nicht weniger modern, denn drei große Bildschirme für die Instrumentenanzeige, für das Infotainment und für den Beifahrer (Option) stehen trotzdem zur Verfügung. Eine

intensive Beschäftigung mit den Funktionen und deren Steuerung bleibt dem Fahrer jedoch nicht erspart, zu groß ist der Umfang und zu weitverzweigt die Menüstrukturen, als dass die Bedienung ganz simpel von der Hand ginge. Als Porsche-Eigner hat man die Struktur irgendwann verinnerlicht und kann sich dann an den vielen Individualisierungsmöglichkeiten erfreuen. Die Instrumentenkombination ist

komplett digital ausgeführt, unter allen Bedingungen ausgezeichnet ablesbar und bietet vielfältige Anzeigemöglichkeiten - da sollte für jeden Geschmack etwas dabei sein. Mit dem großen Touchscreen in der Armaturenbrettmittte steuert man das Infotainment, der Monitor ist gut ablesbar, löst fein auf und reagiert angemessen schnell. Ergonomisch ist dieser allerdings nicht optimal platziert, denn dafür müsste er sich etwas näher am Fahrer befinden. Zudem sind die virtuellen Tasten teils recht klein, was die Bedienung erschwert. Gegen Aufpreis gibt es das erwähnte zusätzliche Display im Armaturenbrett vor dem Beifahrer. Da die Anzeige aus dem Blickwinkel des Fahrers nicht zu sehen ist, dürfen auch während der Fahrt Videos abgespielt werden - am Steuer muss man sich dann ausschließlich mit dem Ton zufriedengeben.

Sitze und Lenkrad sind schnell elektrisch eingestellt, man findet zügig eine passende Sitzposition. Das Fahrlicht wird über etwas versteckte Tasten links vom Lenkrad gesteuert. Am Lenkrad selbst setzt Porsche für die Einstellung von Instrumenten oder Musikquellen zum Glück noch auf Tasten und Drehrädchen, lässt einen nicht auf kleinen Touchflächen herumwischen. Für den adaptiven Tempomaten bzw. den

Tempolimiter gibt es links am Lenkstock einen eigenen Hebel - die Beschriftung ist zwar nicht so leicht zu erkennen, da teilweise vom Lenkradkranz verdeckt, die Bedienlogik jedoch verständlich.



Die Verarbeitungsqualität des Innenraums ist erstklassig, die Materialanmutung hochwertig. Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist gut, allerdings ist wegen des riesigen Funktionsumfangs etwas Eingewöhnungszeit erforderlich.

1,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Konnektivitäts- und Multimediaausstattung des Cayenne ist bereits mit dem Serienstand umfassend. Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Die Routenplanung analysiert die geplante Strecke und setzt die beiden Antriebe so ein, dass man möglichst effizient am Zielort ankommt.

Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit immer online. Die vielen Möglichkeiten der online-basierten Services wie Remote Control oder Infoabfrage zu den Ladedaten sind Serie. Apple Carplay zur Integration von iPhones und Android Auto werden unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Die induktive Ladeschale mit Verstärkung des Funksignals lädt mit bis zu 15 W kompatible Geräte auf, der WLAN-Hotspot und die erweiterte Sprachsteuerung sind

ebenso stets an Bord.

Für den entsprechenden Klanggenuss gibt es serienmäßig das Soundsystem mit zehn Lautsprechern, optional erhält man das Surround Soundsystem von Bose mit 14 Lautsprechern und 710 W Gesamtleistung oder für knapp 6.000 Euro Aufpreis ein Highend Soundsystem von Burmester (1.455 W, 21 Lautsprecher). Ebenso gegen Aufpreis bietet Porsche einen Monitor für den Beifahrer an und darüber hinaus ein Fond-Entertainment-System mit jeweils einem Monitor hinten an den Vordersitzlehnen.

Als Option ist die Funktion ferngesteuertes Parken erhältlich (Remote Park Assist), damit kann man vom Smartphone aus und von außerhalb des Autos den Cayenne in enge Parklücken ein- und ausparken.

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Cayenne lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis knapp zwei Meter große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst mit rund 2,15 m Körpergröße würde man den Dachhimmel berühren; das optionale große Panorama-Schiebedach würde etwas Kopffreiheit kosten, angesichts der "Reserven" aber kaum der Rede wert. Die Innenbreite liegt im

guten Bereich. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt, insbesondere mit der großen Glasfläche des Panorama-Schiebedachs. Die mehrfarbige Ambientebeleuchtung sieht schön aus, kostet aber leider einen hohen Aufpreis.

2,0 Raumangebot hinten

⊕ Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für theoretisch 2,15 m große Menschen aus - es gibt also fürstlich Platz auf der Rückbank. Limitierend ist nur die Kopffreiheit, ab etwa 1,95 m Größe geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Die Innenbreite bietet für zwei Erwachsene mehr als genügend Platz, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das optionale Panorama-Schiebedach reicht auch bis über die Rücksitze, die aufpreispflichtige Ambientebeleuchtung illuminiert ebenso den hinteren Innenraum.



Im Fond finden Personen bis 1,95 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Cayenne kommt serienmäßig mit einer dreigeteilt umklappbaren Rückbank. Zusätzlich lässt sich diese asymmetrisch geteilt längs verschieben oder die Lehnteile in der Neigung variieren. Ausbaubar sind die Rücksitze jedoch nicht. Das Angebot an Ablagen ist angemessen, es gibt kleine wie große, offene und geschlossene. Das Smartphone findet sicher seinen Platz und wird serienmäßig auch induktiv

geladen; unter der Mittelarmlehne ist es nur ziemlich versteckt. Die Türfächer fassen vorne 1,5-l-, hinten 1-l-Flaschen. Das Handschuhfach ist nur ausreichend groß, aber beleuchtet und mit feinem Filz ausgekleidet, so dass harte Gegenstände darin nicht klappern. Auf eine Kühlung muss man aber verzichten.

1,3 KOMFORT

1,0 Federung

⊕ Technisch ist der Cayenne mit VW Touareg und Audi Q7 verwandt. Unterwegs merkt man davon aber herzlich wenig. Liefern schon die beiden Konzernbrüder eine wirklich gute Leistung ab, so setzt Porsche da nochmal deutlich etwas drauf. Denn das Zuffenhausener SUV gibt sich spürbar verwindungssteifer und versteht es, eine beeindruckende Kombination aus Agilität und Komfort an den Tag zu legen. Im Testwagen ist das optionale Active Suspension Management (PASM) mit aktivem Wankausgleich verbaut. Die gewaltigen 22 Zoll Optionsfelgen mit niedrigen Reifenflanken schaffen eigentlich eine für den Komfort suboptimale Ausgangslage - dennoch pariert die Optionsluftfederung samt adaptiver Dämpferregelung Unebenheiten trotz der schweren Räder mit beeindruckender Bravour. Bei Bedarf kann die Bodenfreiheit erhöht werden, praktisch z.B. auf schlechten Feldwegen; das Anheben kann auch automatisch über GPS-Koordinaten festgelegt werden. Bei höheren Geschwindigkeiten wiederum senkt sich die Karosserie etwas ab und reduziert damit die Luftwiderstände.

Im standardmäßigen Normal-Modus federt der Cayenne ausgesprochen komfortabel und bleibt dennoch verbindlich für den Fahrer. Die Aufbaubewegungen sind gering, wie man

es von einem sportlich orientierten Auto erwartet. Im Stadtverkehr sind selbst grobe Verwerfungen wie versenkte Kanaldeckel oder Asphaltflicken für die Insassen nur entfernt wahrnehmbare, eher akustisch als wirklich durch Karosserieanregungen zu spüren. Kopfsteinpflaster wird einwandfrei gedämpft und ist nur leise zu hören. Selbst von Querhindernissen wie Geschwindigkeitshügeln lässt sich das Fahrwerk kaum beeindrucken.

Auch bei Überlandgeschwindigkeiten spricht die Federung bei feinen wie größeren Anregungen sehr sensibel an und bietet somit stets einen beeindruckenden Federungskomfort. Auf der Autobahn werden Unebenheiten wie Bodenwellen und Querfugen gekonnt gefiltert, der Langstreckenkomfort ist ausgesprochen gut.

Wer die Arbeit des Fahrwerks noch verbindlicher spüren möchte, kann in die Modi "Sport" oder "Sport+" wechseln. Es reduzieren sich die Karosseriebewegungen und die Insassen werden deutlicher über die Straßenzustände informiert. Die Spreizung zwischen Komfort und Sport+ ist klar spürbar, aber selbst in den Sport-Modi bleibt der Komfort noch gut.

1,6 Sitze

⊕ Ab Werk kommt der Cayenne mit Komfortsitzen inklusive elektrischer 8-Wege-Verstellung. Optional gibt es die adaptiven Sportsitze Plus mit 18-Wege-Verstellung, wie sie im Testwagen verbaut sind. Diese Optionssitze bieten dank der sehr vielfältigen Einstellmöglichkeiten (u. a. Wangenbreite von Sitzfläche und Lehne, elektrische Sitzflächenlängenverstellung, 4-Wege-Lordosenstütze) einen hervorragenden Kompromiss aus Komfort und Seitenhalt. Die Sitze taugen

damit sowohl für die Kurvenhatz als auch für die Langstrecke. Gegen Aufpreis steht zudem eine Massagefunktion samt Sitzlüftung zur Wahl.

Auch die Rücksitzbank punktet mit einer vergleichsweise deutlichen Konturierung und einer bequemen Sitzposition. Ein wenig kann man die Rücksitze den Mitfahrern anpassen, neben der Lehnenneigung kann man die Längsposition der Bank anpassen.

2,3 Innengeräusch

⊕ Der Testwagen ist mit der optionalen Geräusch- und Wärmeschutzverglasung ausgestattet. Diese enthält beispielsweise Doppelverglasung für alle Scheiben rundum. Die aufwendige Dämmung wirkt, im Cayenne ist man entspannt unterwegs. Bei 130 km/h liegt ein Schalldruck von 66,6 dB(A) im Innenraum an. Dieses niedrige Niveau ist nicht nur für lange Fahrten ganz grundsätzlich entspannend, sondern auch bei Telefonaten über Freisprecheinrichtung für ein gutes gegenseitiges Verständnis von Vorteil. Der Elektromotor ist praktisch nicht zu hören, die künstlich erzeugten Fahr-

geräusche außen dagegen schon. Der Sechszylinder-Benziner gefällt mit seinem typischen Motorklang, er ist kein Leisetreter, aber auch alles andere als störend. Ob es die optionale Sportauspuffanlage braucht, muss jeder für sich entscheiden - der Cayenne ist damit deutlich zu vernehmen, aber noch bei weitem kein lärmender Rabauke. Diesen Part überlässt er den ungestümen 911ern. Auch die sonstigen Fahrgeräusche wirken weit entfernt. Am ehesten sind dezente Windgeräusche im Bereich der A-Säulen zu vernehmen.

1,0 Klimatisierung

⊕ Der Cayenne ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet, der Testwagen hat die optionale Vierzonen-Variante an Bord. Die elektronisch und über Sensoren geregelte Umluftautomatik ist Serie. Gegen Aufpreis gibt es zudem einen Ionisator, der die Luftqualität im Fahrzeuginnenraum verbessern kann. Ebenfalls optional sind die

getönten hinteren Scheiben, die Sitzheizung und Sitzlüftung vorn und hinten sowie die Lenkradheizung. Über die Standklimatisierung kann der Innenraum schon vor Fahrtbeginn aufgewärmt oder abgekühlt werden, die Energie holt sich der Cayenne E-Hybrid dafür aus der Hochvolt-Batterie oder dem Ladekabel.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Das Hybridsystem des Cayenne E-Hybrid besteht aus einem Sechszylinder-Turbobenziner mit 304 PS und maximal 420 Nm Drehmoment sowie einem Elektromotor mit 176 PS und 460 Nm Drehmoment. Die Systemleistung beträgt 470 PS und 650 Nm. Bei ausreichend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor auch alleine für den Vortrieb sorgen. Der doppelte Antrieb setzt den Cayenne sehr flott in Bewegung, obwohl über 2,5 Tonnen schon als Leergewicht ziemlich bremsen. Porsche verspricht 4,9 s von null auf 100 km/h und eine Endgeschwindigkeit von 254 km/h. Gemessene 2,9 s für den Sprint von 60 auf 100 km/h sind ein ausgezeichneter Wert, so können beispielsweise

Überholmanöver auf der Landstraße sehr zügig und sicher umgesetzt werden. Von 80 auf 120 km/h braucht der Zuffenhausener kaum länger, hier vergehen nur 3,5 s. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut, von 15 auf 30 km/h geht es in 0,8 s. Ist man rein elektrisch unterwegs, wird der Cayenne zum vergleichsweise gemütlichen Koloss - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h dauert dann etwa 10,7 s. Insgesamt kann der Cayenne E-Hybrid bei Bedarf mit seinem ausgezeichnet ansprechenden Antrieb und der bulligen Kraftentfaltung eine Menge Fahrspaß bieten.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Porsche setzt als Verbrenner einen V6-Turbobenziner ein. Wem das nicht reichen sollte, kann auch zu einem Plugin mit V8-Benziner greifen, dann steigt die Leistung ganz erheblich - aber auch der Preis für das Auto. Schon der Sechszylinder weiß mit guten Manieren zu überzeugen, er bietet eine sehr gute Laufkultur und kennt kein Brummen oder Dröhnen - wenn

dann gewolltes Fauchen bei Vollast. Die Leistungsentfaltung ist auffallend gut, den kurzen Verzögerungsmoment beim Leistungsaufbau des Turbo-Sechszylinder überbrückt der noch schneller ansprechende Elektromotor. Dann schiebt das Duo den schweren Cayenne gemeinsam vehement nach vorn. Dabei gibt der Antrieb seine Leistung sehr homogen ab.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Achtgang-Automatik liefert ZF zu - keine schlechte Wahl, wenn man sieht, was Porsche aus dieser offensichtlich ausgezeichneten Basis macht. Das komplexe Zusammenspiel der Motoren mit dem Getriebe ist im besten Sinne kaum zu spüren, der Verbrenner wird stets sehr geschmeidig abgeschaltet und dazu geholt. Schaltruck ist praktisch nicht wahrnehmbar, weder im Elektro- noch im Verbrenner-Betrieb. Die Geschmeidigkeit und bei Bedarf Schnelligkeit der Schaltvorgänge ist beeindruckend.

Die Wahl der Gänge erfolgt so treffsicher, dass ein Eingreifen

über die Schaltpaddel am Lenkrad eigentlich nie nötig wird. Einer der acht Gänge passt immer und wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h lediglich mit rund 2.000 1/min. Der Getriebewählhebel ist ein kleiner Knubbel rechts neben den Lenkrad am Armaturenbrett - eine ungewöhnliche Stelle und im ersten Moment gewöhnungsbedürftig. Im Alltag erweist sich sowohl die Positionierung als auch die Ausführung als praktisch und eingängig. Die Autohold-Funktion ist Serie.

1,4 FAHREIGENSCHAFTEN

1,4 Fahrstabilität

⊕ Ein großes SUV bringt mit seinem höheren Schwerpunkt und allgemein hohem Gewicht nicht gerade günstige Grundvoraussetzungen für eine möglichst gute Fahrstabilität mit. Porsche holt aber mit allerlei technischen Feinheiten das maximal Mögliche aus dem üppigen "Geländewagen". Der Testwagen ist mit Allradlenkung und Wankausgleich ausgestattet, die dem Cayenne eine Beherrschbarkeit und Direktheit verleihen, dass es eine wahre Freude ist. Hilfreich ist dabei auch die ausgeprägte Karosseriesteifigkeit. Der Cayenne E-Hybrid fährt gelassen und dennoch präzise über gute wie schlechte Straßen, zeigt dabei nur moderate Aufbau- und Wankbewegungen und gefällt mit seinem guten Geradeauslauf. Von Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen lässt er sich kaum aus der Ruhe bringen - und das trotz der üppigen und breiten Bereifung. Kurven nimmt er weitgehend neutral, erst wenn man deutlich zu schnell unterwegs ist, geht er in leichtes Untersteuern über. Auch dann bleibt er aber gut beherrschbar. Selbst bei sportlicher Gangart sind die Aufbau- und Wankbewegungen wie Seitenneigung oder Nicken gering; wer es noch verbindlicher haben möchte, kann in einen der Sportmodi schalten. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen hat man trotz der

hohen Leistung dank Allradantrieb nicht, auf rutschigem Untergrund regelt die Traktionskontrolle schnell und effektiv. Porsche versteht es, sehr guten Komfort mit beachtlicher Agilität zu verbinden. Das zeigt sich besonders beeindruckend beim ADAC Ausweichtest. Der Cayenne reagiert direkt auf Lenkbefehle, bleibt stets beherrschbar. Dabei tritt kaum Untersteuern auf, Übersteuern ebenso wenig. Die Allradlenkung und der Wankausgleich leisten ganze Arbeit. Einerseits hat man stets ein gutes und sicheres Fahrgefühl, denn Wanken ist praktisch nicht wahrnehmbar. Andererseits hört man außen kaum Reifenquietschen - ein Indiz für die geschickte Regelung aller Fahrzeugkomponenten, die das Überschieben über die Räder möglichst vermeidet. Auffällig ist auch der nur moderate Geschwindigkeitsabbau innerhalb des Ausweichtests, der auf zurückhaltende ESP-Eingriffe und kaum bremsendes Untersteuern hindeutet. Im Grenzbereich, wenn man deutlich zu schnell in die Kurve geht, untersteuert der Cayenne kurzzeitig, baut so die nötige Geschwindigkeit ab und durchfährt im weiteren Verlauf sicher den Parcours, wobei der Fahrer stets nachkorrigieren kann.

1,4 Lenkung

⊕ Die zusätzliche Hinterachslenkung kostet im Cayenne leider Aufpreis, ist aber durchaus empfehlenswert. Denn durch

die Allradlenkung verkleinert sich einerseits der Wendekreis bei niedrigen Geschwindigkeiten, andererseits erhält man

mehr Präzision und Agilität bei höherem Tempo. Die Lenkung des Cayenne ist eine typische Porsche-Lenkung: Präzise um die Mittellage und ziemlich direkt übersetzt, wodurch Lenkbewegungen spontan umgesetzt werden. Sie agiert ausgesprochen gefühlvoll, aber nicht überempfindlich. Die Ingenieure verstehen es, die Lenkkräfte so auszutarieren, dass der Cayenne selbst bei hohen Geschwindigkeiten und bei langen Fahrten kein bisschen nervös wirkt. Mit der Größe und dem Gewicht wird der Fahrer nicht behelligt, stattdessen hat man eine genaue Rückmeldung über die Fahrzustände und stets das Gefühl und die Gewissheit, das Auto voll unter Kontrolle zu haben. Komfortables Dahinfahren und bei Bedarf präzise Dynamik muss man in dieser Kombination bei anderen Marken lange suchen. Die Zielgenauigkeit der Lenkung ist ausgesprochen gut, man kann auf kurvigen Landstraßen präzise die gewünschte Linie ziehen. Die Zentrierung passt auch immer einwandfrei, für lange Touren perfekt. Von Anschlag zu Anschlag braucht man 2,3 Lenkradumdrehungen.

1,4 Bremse






















⊕ Da fahren 2,8 t in den Bremsentest und dann das: 31,6 m benötigt der Cayenne E-Hybrid aus 100 km/h bis zu Stillstand (Mittel aus zehn Messungen) - reinrassige Sportwagenwerte. Die rund 9.000 Euro teure Ceramic-Bremsanlage leistet wahrlich ganze Arbeit, gibt sich selbst bei sehr hoher Beanspruchung unbeeindruckt, bremst mit zunehmender Temperatur eher noch besser. Abseits der höchsten Beanspruchung lässt die Begeisterung aber etwas nach. Denn so geschmeidig wie beim Taycan sind Ansprechen und Dosierbarkeit im Cayenne E-Hybrid nicht umgesetzt. Es scheint extrem schwierig zu sein, die Rekuperation möglichst unauffällig einzubinden, wenn zusätzlich über ein Getriebe geschaltet wird und überdies die Massen eines V6-Benziners mit im System hängen. Das ist zwar Nörgeln auf höchstem Niveau, angesichts der sonstigen Perfektion fällt es aber auf.

1,4 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Cayenne sind selbstverständlich alle Assistenz- und Sicherheitssysteme verfügbar, die bei Porsche zu bekommen sind. Allerdings ist nicht alles serienmäßig, denn das "Porsche InnoDrive" Paket kostet tatsächlich Aufpreis, trotz des sehr hohen Grundpreises. Erst dann sind ein adaptiver Tempomat (ACC) samt Berücksichtigung von Topografie und Verkehr, der Nothalteassistent, der Kreuzungsassistent sowie ein Spurführungsassistent an Bord. Der Spurwechselassistent mit Querverkehrswarnung beim Ausparken und Ausstiegs-

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

warnung im Stand kostet ebenfalls Extra.

Andere wichtige und hilfreiche Assistenten wie der Notbremsassistent und die Verkehrszeichenerkennung sind immerhin serienmäßig an Bord. Bei der Spurführung kann man sich nach Wunsch unterstützen lassen: Der Porsche erkennt die Fahrspuren, und je nach Einstellung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig in die Spur zurück. Gegen Aufpreis gibt es auch ein Head-up-Display, das u.a. Navigationshinweise einblendet. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den

nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der Cayenne verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Luftdrücke radselektiv anzeigen kann.

Um die vorgeschriebene, maximal störende Tempowarnung kommt auch der Cayenne nicht herum - immerhin bietet Porsche die Möglichkeit, die Deaktivierung der akustischen Warnung auf eine frei programmierbare Taste zu legen. Das Piepen ist dann mit einem Tastendruck abgestellt, die durchaus sinnvolle optische Tempowarnung bleibt erhalten.

1,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erlangt der Cayenne bei der passiven Sicherheit 95 Prozent der erreichbaren Punkte - ein einwandfreies Ergebnis (Test 11/2017; zuletzt bestätigt 11/2021). Front- und Seitenairbags vorn sind serienmäßig, genauso wie über beide Sitzreihen reichende seitliche Kopfairbags. Seitenairbags für die zweite Sitzreihe sind seit Ende 2024 ebenfalls Serie. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzen vorhanden. Bei einer drohenden Kollision bereiten die präventiven Insassenschutzfunktionen den Wagen und die Insassen darauf vor, indem u. a. die Gurte gestrafft und geöffnete Seitenfenster geschlossen werden. Serienmäßig und ohne Laufzeitbegrenzung steht der automatische Notruf zur

Verfügung, der nach einem Unfall eine Rettungsstelle benachrichtigt. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m guten Schutz. Die Fondkopfstützen reichen zwar nur für bis zu 1,80 m große Insassen, der Abstand zwischen Kopfstütze und Dachhimmel ist jedoch gering, wodurch auch größere Personen ausreichend geschützt sind. Auf allen Sitzplätzen werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Ein Kofferraum-Trennnetz gibt es gegen Aufpreis. In den vorderen wie hinteren Türverkleidungen sind rote Leuchten integriert, die bei Dunkelheit vor offenen Türen warnen.

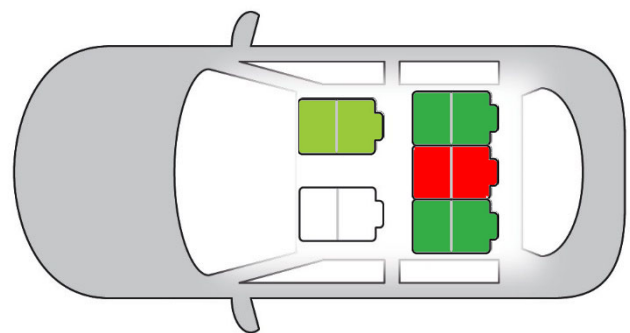
2,0 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der Cayenne auf 80 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Laut Hersteller sind auf den Fondsitzen sowie auf dem Beifahrersitz Rückhaltesysteme sämtlicher Klassen erlaubt. Isofix-Halterungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken finden sich an den beiden äußeren Fondsitzen, doch auch für die Fixierung mit dem Gurt sind die Fondsitze bestens geeignet. Alle Fenster verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus per Schalter einzeln aktivieren.

⊖ Der hintere Mittelsitz eignet sich kaum für Kindersitze, weil die Gurtanlenkpunkte ungünstig verlaufen und so eine sichere Fixierung des Sitzes kaum möglich ist.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5)
 ■ gut (1,6–2,5)
 ■ befriedigend (2,6–3,5)
 ■ mangelhaft (4,6–5,5)

2,9 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht der Cayenne im Euro NCAP-Test 73 Prozent der möglichen Punkte. Zwar verfügt der Porsche über eine aktive Fronthaube, die im Falle einer Kollision mit

einem Passanten angehoben wird, und auch die Frontschürze ist nachgiebig gestaltet - die Vorderkante der Haube birgt jedoch ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

⊕ Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig. Er kann Kollisionen mit Personen vermeiden oder die Schwere des Aufpralls reduzieren. Ein Nachtsicht-Assistent, der Passanten in größerer Entfernung erkennen kann und diese im Kombiinstrument anzeigt, ist gegen Mehrpreis erhältlich. Ist der Cayenne mit dem Matrix-LED-Licht ausgestattet, erfolgt

zusätzlich ein Anblinken der gefährdeten Person, um die Erkennbarkeit zu erhöhen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten erzeugt der Porsche im elektrischen Betrieb ein deutliches künstliches Geräusch, um nicht so leicht übersehen zu werden.

4,5 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Für die meisten Plugin-Hybriden gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwändige Antriebstechnik lediglich unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn ergibt. Vorteile erzielt der Plugin-Hybrid, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst große Distanzen elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen. Wer oft weite Strecken fährt oder wenige Lademöglichkeiten hat, sollte sich gut überlegen, ob nicht eventuell der flachere Panamera eine effizientere Alternative ist. Denn Dieselantriebe sind bei Porsche grundsätzlich nicht mehr zu haben. Nach wie vor ein Nachteil der Porsche-Plugin-Hybriden ist, dass sie nicht schnell über CCS geladen werden können - immerhin klappt das AC-Laden dreiphasig mit 11 kW, die große Batterie ist damit nach zweieinhalb Stunden wieder voll geladen.

Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 72 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Bei moderaten Temperaturen,

verhaltener Fahrweise und hohem Innerortsanteil sind auch über 85 km möglich. Der reine Stromverbrauch liegt bei 34,7 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste).

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 10,1 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 9,7 l/100 km, auf der Landstraße bei 9,2 l/100 km und auf der Autobahn bei 11,9 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der Cayenne E-Hybrid auf den ersten 100 km 23,8 kWh (Strom) und 3,4 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 213 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel magere 15 von 60 möglichen Punkten.

4,4 Schadstoffe

⊖ Porsche treibt für den Sechszylinder einen hohen Aufwand, um den Schadstoffausstoß zu minimieren. Die Grenzwerte der Euro 6d-Abgasnorm werden damit problemlos eingehalten, egal in welcher Fahrsituation. Der Verbrenner selbst bekommt daher im Bereich Schadstoffe praktisch volle Punktzahl. Da aber im Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe - und das aufgrund des hohen Stromverbrauchs nicht zu knapp. Am Ende bleiben nur 16 von 50 möglichen Punkten.

Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei 31 Zählern, die für zwei von fünf Sternen im Ecotest ausreichen.

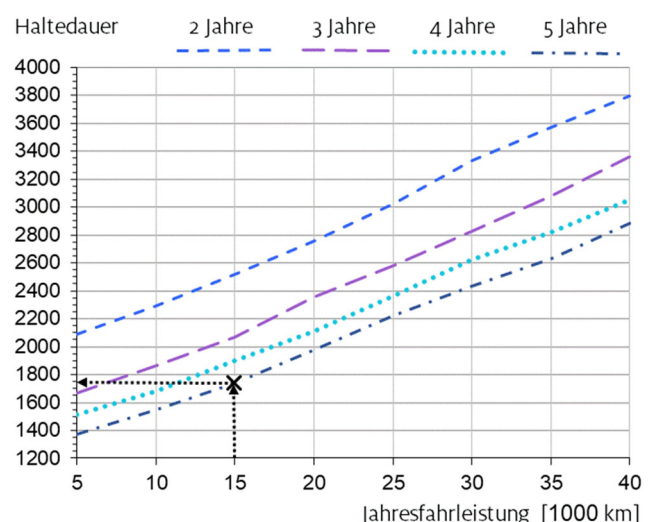
5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ 114.000 Euro - das ist der Basispreis für den Cayenne E-Hybrid. Bei aller Begeisterung für die geschickte Feinabstimmung der Komponenten - der Preis ist und bleibt heftig, denn die Ausstattung ist für diese Klasse alles andere als angemessen. Selbst für inzwischen oft serienmäßige Assistenten wie den Totwinkelwarner oder den adaptiven

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1740 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Tempomaten verlangt Porsche exorbitante Aufpreise. So verwundert der Listenpreis für den gut, aber keineswegs vollumfänglich ausgestatteten Testwagen nicht: 154.401 Euro. Die Steuer liegt bei überschaubaren 60 Euro pro Jahr. Die Versicherung kommt sehr teuer (Typenklassen: Haftpflicht 23, Teil- und Vollkasko 29 und 28). Die Ausgaben für die Wartungen sind bei Porsche bekanntlich nicht von schlechten Eltern - selbst einfache Ölwechsel liegen da schnell im vierstelligen Bereich. Auch die Aufwendungen für die Reifen sollte man angesichts der üppigen Dimensionen nicht unterschätzen.

Zusätzlich hängen die langfristigen Kosten von der Haltbarkeit der Batterie ab; Porsche gibt auf das ganze Auto zwar nur mickrige zwei Jahre Garantie, auf die Batterie jedoch acht Jahre bis 160.000 km. Für das teure Auto ist dies geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent des Neuzustands unterschreitet. Porsche hat ein zusätzliches Thermomanagement verbaut, das die Batterien in einem möglichst optimalen Temperaturfenster halten soll und so die Batteriealterung reduziert.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Cayenne Tiptronic S	Cayenne S Tiptronic S	Cayenne E-Hybrid Tiptronic S	Cayenne S E-Hybrid Tiptronic S
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2995	8/3996	6/2995	6/2995
Leistung [kW (PS)]	260 (353)	349 (474)	346 (470)	382 (519)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	500/1450	600/2000	650/1400	750/1450
0-100 km/h [s]	6,0	5,0	4,9	4,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	248	273	254	263
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	10,8 SP	12,4 SP	1,5 SP	1,4 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	245	281	33	31
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/28/28	23/28/29	23/28/29	23/28/29
Steuer pro Jahr [Euro]	520	684	60	60
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1689	1959	1718	1787
Preis [Euro]	99.600	119.600	114.000	124.600

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l + kWh pro 100 km pro t]	1,4 + 9,5
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	1,8 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	133/263/543
• Dachlast/Anhängelast [kg]	40/1.393
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	9,78
Herstellungsland	Slowakei
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	99,9
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	201

HERSTELLERANGABEN

6-Zyl.-Turbobenziner, Plugin-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6e, OPF	
Hubraum	2.995 ccm
Leistung	346 kW/470 PS bei 6.500 1/min
Maximales Drehmoment	650 Nm bei 1.400 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	254 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,5 l
CO ₂ -Ausstoß	38 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/55 R20/295/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.930/1.983/1.696 mm
Leergewicht/Zuladung	2.500/625 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	627/1.563 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/3.500 kg
Stützlast/Dachlast	140/100 kg
Tankinhalt	75 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Bratislava

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	31,6 m
Reifengröße Testwagen	285/40 ZR 22 110Y/315/35 ZR 22 111Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli P Zero
Wendekreis links/rechts	11,9 m
Ecotest-Verbrauch	3,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,7/9,2/11,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	82 g/km (WTW* 213 g/km)
Reichweite	815 km
Innengeräusch 130 km/h	66,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.205 mm
Leergewicht/Zuladung	2.512/640 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	335/660/1.365 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	214 Euro	Werkstattkosten	234 Euro
Fixkosten	168 Euro	Wertverlust	1125 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1740 Euro		
Steuer pro Jahr	60 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/28/29		
Basispreis Cayenne E-Hybrid Tiptronic S	114.000 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.03.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	154.400 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	13.025 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	2.261 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.404 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	1.285 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	821 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (2 Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/434 Euro°
Lenkradheizung	268 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.214 Euro°
Metalllackierung	ab 1.154 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.940 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

5,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	1,2
Verarbeitung	1,1	Fahrleistungen	1,3
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,2
Licht und Sicht	2,8	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,0	Fahreigenschaften	1,4
Kofferraum-Volumen	2,7	Fahrstabilität	1,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	1,4
Kofferraum-Variabilität	2,0	Bremse	1,4
Innenraum	1,9	Sicherheit	1,4
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,0
Multimedia/Konnektivität	1,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,0
Raumangebot vorn	1,7	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,0	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	2,5	Umwelt/EcoTest	4,5
Komfort	1,3	Verbrauch/CO2	4,5
Federung	1,0	Schadstoffe	4,4
Sitze	1,6		
Innengeräusch	2,3		
Klimatisierung	1,0		

Stand: Dezember 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer