



Porsche Cayenne E-Hybrid Tiptronic S

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (340 kW/462 PS)

Seit Jahren ist der Cayenne das meistverkaufte Modell von Porsche, 2020 machte das große SUV mehr als ein Drittel des weltweiten Absatzes der Zuffenhausener aus. Dabei ist das SUV gar kein waschechter Stuttgarter – die technische Basis teilt er sich mit den Konzernbrüdern wie etwa dem Audi Q7 und dem VW Touareg, produziert wird das SUV im slowakischen Bratislava.

Die Sorgen, dass sich der Cayenne nicht porschig fahren würde, erweisen sich bereits nach den ersten Metern Fahrt als unbegründet. Wie kein anderer in dieser Fahrzeugklasse schafft es der Allradler, trotz erstklassigem Fahrkomfort ein Maß an Agilität an den Tag zu legen, das man dem 2,5 t schweren SUV im Vorhinein nicht zutraut. Das fahrdynamische Potenzial ist enorm, die Beherrschbarkeit unter allen Fahrsituationen exzellent. Zudem überzeugt der Cayenne mit viel Platz, einem variablen Innenraum und hervorragenden Transportqualitäten – die erlaubte Anhängelast liegt bei 3,5 t. Allerdings ist die sehr gut verarbeitete Karosserie unübersichtlich und die Abmessungen machen den Parkhausbesuch zur Zitterpartie.

Für Vortrieb sorgt im Cayenne E-Hybrid die Kombination aus einem Dreiliter-Turbobenziner und einem in die Achtgang-Automatik integrierten E-Motor. Zusammen kommen beide Motoren auf 462 PS und 700 Nm, die Fahrleistungen sind trotz des immensen Leergewichts von 2,5 t beeindruckend. Leider gilt dies auch für den Verbrauch, der sowohl im Hybrid- als auch im E-Modus sehr hoch ist. Da es das SUV nicht mehr als Diesel gibt, ist der Plug-in-Hybrid dennoch der sparsamste Cayenne. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q7, BMW X5, Mercedes GLE, Land Rover Range Rover Sport.

- ⊕ **sehr gute Material- und Verarbeitungsqualität, hohe Anhängelast, viel Platz für die Insassen, hoher Fahrkomfort, agile und sichere Fahreigenschaften**
- ⊖ **schlechte Rundumsicht, sehr hoher Benzin- und Stromverbrauch, lückenhafte Komfort- und Sicherheitsausstattung, sehr teuer**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **5,4**

Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	4,6
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,1
	Transport	2,5
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	3,9

Ecotest ★☆☆☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,5 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des Cayenne wirkt wie aus dem Vollen gefräst. Die hohe Qualität und Solidität unter dem Blech setzt sich auch an der Außenhaut fort, alle Teile sind passgenau verbaut und sorgsam gefertigt. Den Innenraum hat Porsche sehr nobel gestaltet, die meisten Oberflächen sind mit Leder

überzogen und der Dachhimmel mit Alcantara (optional). Auch hier ist die Verarbeitungsqualität einwandfrei, das Interieur wirkt nobel und wertig. Der Unterboden ist bis auf den mittleren und hinteren Bereich verkleidet und aerodynamisch optimiert.

2,9 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Cayenne 4 E-Hybrid im Ecotest bei etwa 40 km. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit einer 75-l-Tankfüllung etwa 740 km weit. Das Aufladen der 17,9/14,3 kWh (brutto/netto) großen Batterie dauert etwa 4,5 Stunden; wenn man den optionalen On-Board-Lader mit 7,2 kW bestellt, klappt es in etwa 2,2 Stunden. Ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose ist serienmäßig dabei, ein Ladekabel mit Typ-2-Stecker für das Laden an Wallboxen und öffentlichen Ladestationen kostet allerdings Aufpreis.

Der Wendekreis ist dank der optionalen Allradlenkung des Testwagens mit gemessenen 11,9 m für ein so großes Fahrzeug nicht zu groß.

⊕ Bei den Transportfähigkeiten schneidet der Cayenne sehr gut ab. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 555 kg

– das dürfte selbst bei fünf Personen samt Gepäck in den meisten Fällen ausreichen. Davon dürfen bis zu 100 kg auf dem Dach transportiert werden. Die Stützlast liegt mit 140 kg ebenfalls auf hohem Niveau, gleiches gilt für die erlaubte Anhängelast, die bis zu 3,5 t beträgt.

⊖ Ein Not- oder Reserverad ist aus Platzgründen nicht verfügbar, immerhin ein Reifenpannenset ist serienmäßig an Bord. In der Stadt sind die Abmessungen von großem Nachteil – eine Breite von 2,21 m (inklusive der Außenspiegel) und eine Länge von 4,92 m machen das SUV sehr unhandlich. Der Tankdeckel für den Kraftstofftank wird wie bei Plug-in-Hybriden üblich im Innenraum entriegelt, da der Tank vorab entlüftet werden muss.

3,2 Licht und Sicht

Porsche stattet den Cayenne serienmäßig mit Parksensoren rundum aus. Gegen Aufpreis gibt es eine Rückfahrkamera, eine 360-Grad-Kamerasystem sowie einen Parkassistenten samt Remote-Funktion über das Smartphone.

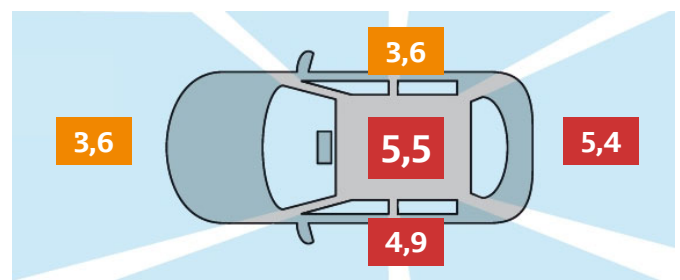
⊕ Serienmäßig ist der Cayenne mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Der Testwagen ist mit dem aufpreispflichtigen



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

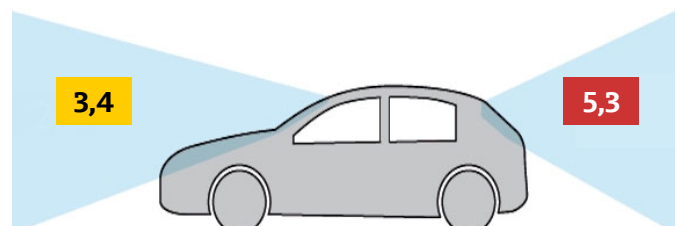
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



LED-Matrix-Licht (PDLS Plus) ausgestattet. Der Aufpreis dafür ist zwar hoch, die Ausleuchtung bei Nacht allerdings erstklassig. Zum Funktionsumfang zählen u. a. ein blendfreier Fernlichtassistent, Abbiege- und Kurvenlicht sowie die Anpassung des Fahrlichts an verschiedene Fahrsituationen.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung bestätigt sich auch die subjektiv schlechte Sicht aus dem Auto – der Cayenne bekommt hier eine mangelhafte Bewertung. Speziell die Sicht nach schräg hinten fällt aufgrund der breiten C- und D-Säulen

1,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt dank der großen Türen und der erhöhten Sitzposition recht bequem. Bei ganz nach unten gestelltem Sitz beträgt die Sitzhöhe über der Fahrbahn 61 cm und damit auch für ein SUV nicht zu hoch. Allerdings ist der Schweller breit und hoch, sodass man sich, speziell beim Aussteigen, die Hosenbeine leicht dreckig macht. Eine Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ist Serie, gegen Aufpreis gibt es den schlüssellosen Komfortzugang.

⊕ Serienmäßig beleuchten beim Auf- und Absperren und per Tastendruck auf der Fernbedienung die Scheinwerfer das Vorfeld sowie in den Türaußengriffen und der Heckklappe integrierte Lampen den Bereich rund um das Fahrzeug. Die Seitentüren besitzen drei Rastungen und werden auch an Steigungen sicher offengehalten. Gegen Aufpreis ist für den

2,6 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 350 l. Entfernt man die Abdeckung, erweitert sich der Stauraum auf 605 l. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu zwölf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 675 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.380 l Volumen verfügbar.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet und schließt ab Werk elektrisch, eine berührungslos gesteuerte Gepäckraumverriegelung per Fußschwenk unter die Heckschürze ist Bestandteil des optionalen Komfortzugangs. Selbst knapp 1,90 m hohe Personen können darunter stehen, ohne sich den Kopf zu stoßen. Zudem lässt sich die Öffnungshöhe auf einen gewünschten Wert einstellen. Der Kofferraum hat ein gut nutzbares Format und ist mit zwei LED-Leuchten bei Dunkelheit gut ausgeleuchtet.

⊖ Das Heckklappenschloss steht deutlich ab und birgt daher die Gefahr, sich schmerzhaft den Kopf zu stoßen. Bei

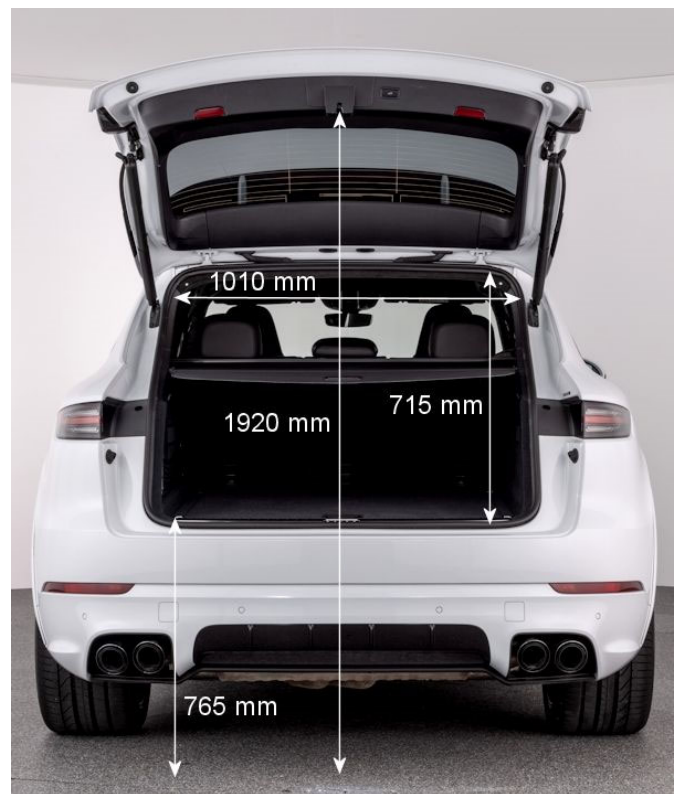
schlecht aus. Hindernisse vor und hinter dem Wagen sind aufgrund der hohen Fahrzeughöhen nur in großer Entfernung zu erkennen.

Dass Porsche für die automatische Abblendfunktion von Innen- und linkem Außenspiegel Aufpreis verlangt, ist in dieser Fahrzeug- und Preisklasse mehr als kleinlich. Auch dass lediglich der fahrerseitige Außenspiegel asphärisch gestaltet ist, um den toten Winkel zu verkleinern, passt nicht zum hohen Anspruch der Marke.

Cayenne eine Soft-Close-Automatik erhältlich, die die Türen sanft ins Schloss zieht.



Lediglich 350 l Gepäck passen in den Kofferraum des Cayenne E-Hybrid.



Mit ca. 77 cm liegt die Ladekante auf einer für das Be- und Entladen recht beschwerlichen Höhe.

umgeklappten Rücksitzlehnen, entsteht eine ansteigende Ladefläche, die das beladen mit schweren und großen Gegenständen erschwert. Die Ladekante befindet sich hohe 77 cm über der Fahrbahn und erschwert somit das Be- und

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Lehnen der Rücksitzbank sind dreigeteilt umklappbar. Entriegelt werden die Lehnen oben am Sitz, eine Entriegelung vom Kofferraum aus bietet der Cayenne allerdings nicht. Im Kofferraum mangelt es an Ablagemöglichkeiten. Man findet lediglich ein Fach an der linken Seitenwand sowie einen

Entladen. Immerhin lässt sich in Verbindung mit der optionalen Luftfederung das Heck per Knopfdruck um einige Zentimeter absenken.

Taschenhaken, gegen Aufpreis ist ein Gepäcknetz zur Befestigung am Ladeboden sowie die Option Laderaummanagement erhältlich. Letzteres umfasst u. a. ein Gepäcktrennnetz, vier Zurrösen, zwei Schienen im Ladeboden, eine Teleskopstange sowie einen Gurtabroller.

2,0 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Setzt man sich auf den Fahrerplatz, wirkt das Cockpit zunächst aufgeräumt und übersichtlich. Die zahlreichen Tasten am Lenkrad deuten es aber schon an: Angesichts des Funktionsumfangs des Cayenne muss es noch mehr Knöpfe geben. Mit dem Einschalten der Zündung kommen sie zum Vorschein, die Dekore in schwarzem Klavierlack rund um den Automatikwählhebel sind eigentlich Sensorflächen für – im Falle des Testwagens – 25 Tasten. Die Sensorflächen neben dem Hebel sind gefedert gelagert, die „Tasten“ müssen ein klein wenig fester gedrückt werden, bis das ganze Panel nach unten klackt – dann erst wird die Eingabe angenommen und man hat gleichzeitig ein haptisches Feedback. Im Alltag bewährt sich diese Lösung, weil so Fehleingaben durch versehentliche Berührung verhindert werden. Auch wenn die Zahl der Knöpfe nach Kritik am Vorgänger verringert werden sollte, sind es immer noch sehr viele Tasten, was die Bedienung erschwert. Beschäftigt man sich aber eine Weile mit dem Cayenne, kommt man mit dem Bediensystem gut zurecht. Erfreulicherweise bietet das Infotainmentsystem noch einen Drehregler für die Lautstärke sowie einen – wenn auch recht kleinen und wenig ergonomisch platzierten – Dreh-Drück-Steller sowie Direktwahltasten für die grundlegenden Funktionen. Weniger überzeugend sind allerdings die kleinen Bedienflächen auf dem Touchscreen, der immense Funktionsumfang sowie die teils verschachtelten Menüstrukturen. Porsche bietet dem Nutzer mannigfaltige Einstellmöglichkeiten, die aber nicht alle immer benötigt werden; vielmehr geht es um die Individualisierung und Anpassung an die Wünsche und Vorstellungen des Fahrers (z.

B. Inhalte im Hauptmenü des Monitors). Sind diese vorgenommen, regeln die Automatikfunktionen die Details sehr effektiv. Die Instrumente bestehen aus einem analogen Drehzahlmesser und jeweils einem Display links und rechts davon. So kann neben der klassischen Anzeige auch eine Navigationskarte eingeblendet werden.

Die meisten Schalter befinden sich dort, wo man sie vermutet – auch wenn sie wie im Falle der Lichteinstellung ungewöhnlich gestaltet sind (vier Knöpfe). Die Einstellung von Sitzen und Lenkrad klappt intuitiv. Die elektrisch angetriebenen Fenster verfügen über einen Sanfteinlauf, öffnen und schließen also „mit Gefühl“, so dass ein sehr hochwertiger Eindruck bleibt.



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

0,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Multimediabereich ist der Cayenne sehr gut aufgestellt, vor allem bringt er das Meiste serienmäßig mit. Dabei ist ein umfangreich ausgestattetes Infotainmentsystem mit

digitalem Radioempfang, CD-/DVD-Wechsler und einem Navigationssystem, das auf Echtzeit-Verkehrsinformationen zugreifen kann (zwei Jahre Online-Nutzung inklusive). Die

Remote Control-Funktionen per Smartphone lassen sich fünf Jahre kostenfrei nutzen. Das Multimediasystem verfügt über eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, eine erweiterte Sprachsteuerung, vier USB-Anschlüsse, SD-Kartenslot und einen separaten SIM-Kartensteckplatz. Zum

Koppeln des Smartphones ist der Cayenne mit Apple CarPlay und Android Auto ausgestattet. Gegen Aufpreis erhält man Monitore für die Rücksitze, ein Premium- oder ein High-End-Soundsystem.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot ist erstklassig, man genießt viel Bewegungsfreiheit. Auf dem Fahrerplatz findet man bis knapp zwei Meter Körpergröße genügend Platz vor, die Kopffreiheit ist noch üppiger bemessen. Zusätzlich fällt die Innenbreite

großzügig aus, das sehr gute Raumgefühl wird lediglich durch die breite Mittelkonsole und den dunklen Dachhimmel etwas beeinträchtigt.

1,9 Raumangebot hinten

⊕ Auch hinten haben selbst großgewachsene Personen genug Platz, erst bei 1,95 m Körpergröße wird es bei der Kopffreiheit eng. Die Beinfreiheit würde noch größere Passagiere erlauben, ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter für bis zu 2,10 m große Mitfahrer. Das Raumgefühl ist großzügig und wird lediglich durch die hohe Fensterlinie und den dunklen Dachhimmel etwas geschmälert.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,95 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Türablagen sind groß und nehmen vorn wie hinten selbst Einliter-Flaschen auf. Das Handschuhfach dürfte etwas größer sein, ist allerdings klimatisiert, abschließbar und mit Filz verkleidet.

⊖ Vorn dürfte der Cayenne mehr Ablagemöglichkeiten bieten. Speziell eine praktische Ablagemöglichkeit für das Smartphone wird im Alltag schmerzlich vermisst.

1,6 KOMFORT

1,5 Federung

Der Porsche Cayenne ist serienmäßig mit einer adaptiven Dämpferregelung (PASM) ausgestattet. Der Testwagen ist zudem mit der optionalen Luftfederung sowie der aktiven Wankstabilisierung ausgestattet.

⊕ Der Cayenne überzeugt mit einem nicht nur in dieser Fahrzeugklasse überdurchschnittlich guten Federungskomfort. Trotz der gewaltigen 21-Zoll-Räder und der damit verbundenen großen ungefederten Massen und der schmalen Reifenflanke werden die meisten Unebenheiten sensibel geschluckt. Auf Kopfsteinpflaster wirkt sich die steife Auslegung der Karosserie etwas negativ aus, wenngleich der

Federungskomfort immer noch gut ist. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel bringen den Cayenne kaum aus der Ruhe. Beeindrucken kann das Schluckvermögen des Fahrwerks beim Überfahren von Geschwindigkeitshügeln, diese werden sehr gut von der Federung geschluckt. Auf der Landstraße ist das SUV souverän unterwegs und kann wellige Fahrbahnen und Straßenschäden gut parieren. Lange Fahrten auf der Autobahn gelingen entspannt, das Fahrwerk kann hier voll überzeugen – einerseits mit verbindlicher Präzision, andererseits liegt der Aufbau sehr ruhig.

1,7 Sitze

⊕ Der Cayenne besitzt serienmäßig Komfortsitze, die über eine elektrische Verstellmöglichkeit (8 Wege) verfügen. Optional sind Komfortsitze mit mehr Einstellmöglichkeiten (14 Wege) erhältlich, die dann auch die Anpassung der Sitzkissentiefe ermöglichen und zudem eine 4-Wege-Lordosenstütze sowie eine elektrische Lenksäulenverstellung beinhalten. Die im Testwagen verbauten adaptiven Sportsitze verfügen zusätzlich über verstellbare Seitenwangen für

Sitzfläche sowie Lehne und bieten dadurch einen exzellenten Seitenhalt. Hinten sitzt man ähnlich gut, Lehnen und Sitzflächen bieten guten Halt, eine Mittelarmlehne lässt sich ausklappen. Zudem lässt sich die Neigung der Sitzlehnen verstellen und der Kniewinkel ist SUV-typisch nicht zu spitz. Wer den Sitzkomfort weiter steigern möchte, kann zur optionalen Massagefunktion greifen.

2,3 Innengeräusch

⊕ Der Cayenne ist aufgrund der aufwändigen Geräuschdämmung – der Testwagen ist mit der optionalen Akustikverglasung ausgestattet – selbst bei höheren Geschwindigkeiten recht leise, auch wenn einige Konkurrenten hier noch

besser abschneiden. Die Abrollgeräusche sind aufgrund der großen 21-Zoll-Räder erhöht. Bei 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 66,9 dB(A) und ist damit für ein Fahrzeug dieser Preisklasse nicht sonderlich niedrig.

1,4 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig wird eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut, gegen Aufpreis gibt es die Automatik auch mit vier Zonen. Die Intensität des Auto-Modus kann eingestellt werden, das System wird unterstützt von einem Luftgüte- und einem Beschlagsensor. Optional kann man einen Ionisator für die Luft ordern, der desinfizierende Wirkung hat und ihre Qualität damit verbessern soll. Die Plug-in-Hybrid-Variante hat eine Standklimatisierung serienmäßig. Diese kann den

Innenraum je nach Bedarf heizen oder kühlen und bezieht ihre Energie hierfür aus der Batterie des Hybridsystems. Die Sitzheizung dagegen kostet für die vorderen und hinteren Plätze Aufpreis, ebenso verhält es sich mit der Sitzbelüftungsfunktion und der Lenkradheizung. Gegen Aufpreis kann man zudem eine beheizbare Frontscheibe sowie elektrische Rollos für die hinteren Seitenscheiben ordern.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen des Cayenne 4 E-Hybrid sind über jeden Zweifel erhaben. Porsche nutzt das Hybridsystem nur bedingt zum Spritsparen, vor allem wird die Leistung des Verbrennungsmotors spürbar ergänzt. Der Sechszylinder-Benziner mobilisiert dank Turboaufladung alleine 340 PS und ein maximales Drehmoment von 450 Nm. Der E-Motor liefert seinerseits 136 PS und ein maximales Drehmoment von 400 Nm. Zusammen ergibt sich eine Systemleistung von 462 PS und 700 Nm – die freilich nur zur Verfügung steht, wenn die Batterie ausreichend geladen ist. Für gelegentliche Zwischenspurts ist das kein Problem, über einen längeren Zeitraum kann nur der Verbrenner volle Leistung abgeben. Wenn beide Antriebe ihre maximale Leistung liefern, ist der Spurt von 0 auf 100 km/h in 5,0 s erledigt. Eine durchaus

beeindruckende Vorstellung, denn der Cayenne wiegt schon leer fast 2,5 t. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 253 km/h angegeben. Für den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h benötigt das SUV nur 2,9 s. Das Anfahrverhalten, gemessen von 15 auf 30 km/h, ist in 0,9 erledigt und damit ebenfalls sehr gut.

⊖ Ist der Cayenne E-Hybrid rein elektrisch unterwegs, hat er lediglich 100 kW/136 PS leistende E-Motor heftig mit dem schweren Koloss zu kämpfen. Von der im Hybridmodus gebotenen Souveränität und Sportlichkeit ist dann kaum noch etwas zu spüren. Die Höchstgeschwindigkeit im E-Modus beträgt 135 km/h und reicht zumindest für das Mitschwimmen auf der Autobahn – allerdings nur für wenige Kilometer.

1,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Sechszylinder in V-Anordnung läuft durchaus kultiviert, erreicht aber nicht ganz die Geschmeidigkeit eines Reihensechszylinders. Nach einem leicht brummigen

Grummeln um 1.000 1/min arbeitet sich der aufgeladene Benziner zunächst zurückhaltend durch das Drehzahlband, um dann bei mittleren Drehzahlen und erst recht unter Last die

Stimme zu erheben bis hin zu heiserem Trompeten beim Ausdrehen. Die Klangkulisse ist wohl komponiert und passt gut zum sportlichen Charakter des Cayenne.

Dank der Unterstützung durch den Elektromotor ist das Ansprechen der Antriebseinheit ausgezeichnet, Gasbefehle

werden praktisch unmittelbar in Beschleunigung umgesetzt. Ist der Cayenne rein elektrisch unterwegs, setzt das SUV Beschleunigungswünsche allerdings nicht so spontan wie erwartet und bei E-Autos üblich um.

1,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Porsche setzt im Cayenne E-Hybrid ein Achtgang-Wandlerautomatikgetriebe ein. Dieses macht seine Arbeit insgesamt ordentlich, sowohl die Schaltzeiten als auch der Schaltkomfort können jedoch nicht restlos überzeugen. Beim Anfahren reagiert das Getriebe schnell und auch die Kriechfunktion arbeitet passend, so dass Rangieren in engen Parklücken eine leichte Übung ist. Im D-Modus schaltet die Elektronik recht früh hoch und spät runter und unterstützt so

das entspannte Fahren. In den Sportmodi werden dann höhere Drehzahlen für spontaneres Ansprechen gewählt – so ist dank den deutlichen Differenzierungen für jeden was dabei. Die acht Gänge sind sehr weit gespreizt, im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit lediglich 2.000 1/min. Das hilft zwar beim Spritsparen, hat aber zur Folge, dass das Getriebe bei Beschleunigungswünschen häufig zurückschaltet und der Antrieb dadurch wenig souverän wirkt.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Fahrdynamik ist die Domäne von Porsche, hier macht auch der Cayenne keine Abstriche. Der Wagen liegt gelassen und präzise auf der Straße, zeigt kaum Aufbaubewegungen, gleichzeitig reagiert er auf Lenkimpulse spontan und direkt. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, trotz der breiten Räder folgt er kaum Spurrillen und lässt sich einwandfrei und entspannt beherrschen. In schnell durchfahrenen Kurven liegt das SUV lange neutral, bis er im Grenzbereich zu leichtem und gut beherrschbarem Untersteuern ansetzt. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten wie auch die Beherrschbarkeit sind

beeindruckend, besonders in Anbetracht der Fahrzeugabmessungen und -größe. Dank des optionalen Wankausgleichs des Testwagens treten Wank- oder Nickbewegungen nur sehr dezent auf, selbst bei forcierter Fahrweise. Die Traktion ist dank Allradantrieb über jeden Zweifel erhaben. Im ADAC Ausweichtest wird der Porsche den Ansprüchen absolut gerecht, er durchfährt den Parcours mit bemerkenswert hoher Geschwindigkeit und ist dabei jederzeit bestens beherrschbar.

1,4 Lenkung

⊕ Das getestete Fahrzeug ist mit der optionalen Hinterachslenkung inklusive Servolenkung Plus ausgestattet – letztere umfasst eine geschwindigkeitsabhängige Servounterstützung, also geringere Lenkkräfte bei niedrigen Geschwindigkeiten. Die Hinterachslenkung sorgt für eine bessere Wendigkeit bei niedrigen Geschwindigkeiten und für mehr Fahrstabilität bei höheren Geschwindigkeiten. Das

Resultat überzeugt, die Lenkung liefert ein harmonisches sowie authentisches Lenkgefühl und bietet präzise Zielgenauigkeit. Die Zentrierung erfolgt genau richtig und macht entspannte Fahrten genauso möglich wie das Durcheilen enger Landstraßen. Die Lenkung ist insgesamt direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind nur 2,3 Umdrehungen erforderlich.

2,5 Bremse

⊕ Der Bremsweg bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand liegt bei durchschnittlich 35,1 m (Mittel aus zehn Messungen) – eine gute Leistung, vor allem in Anbetracht des immensen Fahrzeuggewichts von rund 2,5 t. Gegen sehr hohen Aufpreis (8.937 Euro) ist eine Keramikbremsanlage erhältlich,

die sehr hohe Beanspruchung noch besser verkraften kann. Auch die Dosierbarkeit der Bremse – mitunter ein Schwachpunkt bei E-Fahrzeugen – ist im Falle des Cayenne tadellos.

1,8 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Serienausstattung des Cayenne E-Hybrid ist im Bereich der aktiven Sicherheit nicht sonderlich üppig, viele der in dieser Fahrzeug- und Preisklasse üblichen Systeme kosten leider Aufpreis. Ein Notbremsystem samt Abstands- und Kollisionswarner ist erfreulicherweise stets an Bord und hilft, Kollisionen zu vermeiden. Darüber hinaus zählen ein direkt messendes Reifendrucksystem, Geschwindigkeitsbegrenzer und -regler sowie adaptive Bremslichter zur Serienausstattung. Allerdings kann man den Porsche mit vielen Sicherheitssystemen optional ausrüsten. Mit der ACC-Option (adaptiver Tempomat) hält auch ein Notfallassistent Einzug, der optionale Spurwechselassistent bietet zusätzlich einen Auspark- sowie einen Abbiegeassistenten. Der Spurassistent bietet eine gelungene Kombination aus Spurhaltefunktion und Spurverlassenswarnung. Ebenso in der Optionsliste findet man die Verkehrszeichenerkennung, ein Head-up-Display sowie das Paket Porsche InnoDrive, das neben einem Geschwindigkeitsassistenten auch einen Kreuzungs- und Notfallassistenten umfasst.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen
























⊕ Der Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Stand: 11/2017) bescheinigt dem Porsche Cayenne einen guten Insassenschutz, der mit 95 Prozent der möglichen Punkte bewertet wird. Das SUV verfügt serienmäßig über Front- und vordere Seitenairbags. Letztere für die hinteren Insassen kosten Aufpreis. Dagegen immer an Bord sind von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sowie Knieairbags für Fahrer und Beifahrer. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 m Größe guten Schutz, die hinteren für Leute bis 1,80 m.

Zumindest gegen Aufpreis bietet Porsche ein Gepäcktrennnetz an, um den Fahrgast- vom Kofferraum zu separieren.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm bekommt der Porsche Cayenne 80 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit. Auf dem Beifahrersitz dürfen Kindersitze montiert werden, auch rückwärtsgerichtet bei Abschaltung des Beifahrerairbags. Die Befestigung gelingt einfach, auch wenn dies hier nur mit dem Gurt möglich ist. Auch auf den äußeren Rücksitzen kann man Kindersitze problemlos an Gurten (lange Gurte, feste Gurtschlösser), noch komfortabler gelingt das Befestigen mithilfe der Isofix-Haken (inkl. iSize-Freigabe und Ankerhaken). Laut Bedienungsanleitung sind alle Plätze für universale Kindersitze aller Altersgruppen geeignet.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊖ Der hintere Mittelsitz ist wegen seiner Kontur nicht gut zum Befestigen von Kindersitzen geeignet, zudem ist dort kein Isofix-System vorhanden. Trotz der breiten Karosserie hat der Cayenne im Fond nicht genügend Platz für drei Kindersitze nebeneinander.

2,9 Fußgängerschutz

Mit 73 Prozent der Punkte erreicht der Porsche Cayenne beim Fußgängerschutz im Crashtest nach Euro NCAP-Norm ein mittelmäßiges Ergebnis, trotz der aktiven Motorhaube. Diese stellt sich leicht auf, um den Aufprall auf das Auto möglichst abzufedern. Die vordere Kante der Motorhaube ist aber zu unnachgiebig und verhindert eine bessere Bewertung.

⊕ Um Unfälle mit Personen gleich ganz zu vermeiden, gibt es serienmäßig einen Fußgänger-Notbremsassistenten. Optional ist für den Cayenne ein Nachtsichtsystem erhältlich, das mittels einer Wärmebildkamera Fußgänger im Kombi-

4,6 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

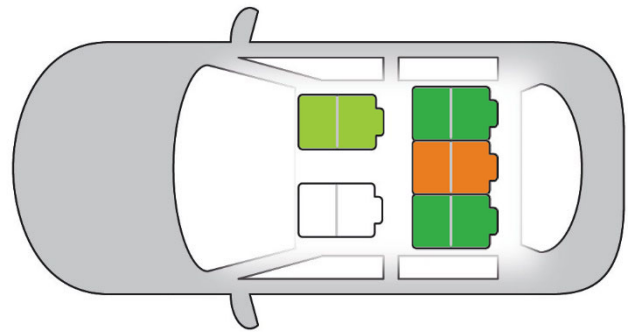
⊖ Unter reinen Spritsparaspekten sollte man den Cayenne E-Hybrid nicht ins Auge fassen, denn sparsam ist das SUV nicht. Startet man mit voll geladener Batterie, sind im ADAC Ecotest Elektrozyklus rund 40 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Der Stromverbrauch im E-Modus liegt bei 40,8 kWh pro 100 km (inkl. Ladeverluste). Fährt man dann weiter im Hybrid-Modus, liegt der Verbrauch im Durchschnitt bei recht hohen 10,7 l/100 km. Kombiniert man die elektrische mit der Hybrid-Strecke, dann verbraucht der Cayenne E-Hybrid auf 100 km 14,7 kWh Strom und 6,9 l Super. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 262 g/km, was im Ecotest nur für 4 von 60 möglichen Punkten reicht.

3,7 Schadstoffe

Der Benziner arbeitet mit Direkteinspritzung. Um die Grenzwerte der Euro 6d-Abgasnorm einzuhalten, kommt ein Otto-Partikelfilter (OPF) zum Einsatz. Die hohen Anforderungen des ADAC Ecotest kann der Verbrenner nahezu erfüllen, lediglich im anspruchsvollen Autobahnzyklus ist der CO-Ausstoß deutlich erhöht. Im Elektrobetrieb entstehen direkt am Fahrzeug keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den

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)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

instrument anzeigen und somit den Fahrer darauf aufmerksam machen kann.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	10,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	9,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	12,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte beim Stromverbrauch. Da der Cayenne E-Hybrid viel Strom verbraucht, gibt es einige Punkte Abzug. So erhält der Plug-in-Hybrid für seinen kombinierten Antrieb aus Verbrenner und Elektromotor nur 23 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt er damit bei insgesamt 27 Zählern, die nur noch für einen von fünf Sternen im ADAC Ecotest reichen.

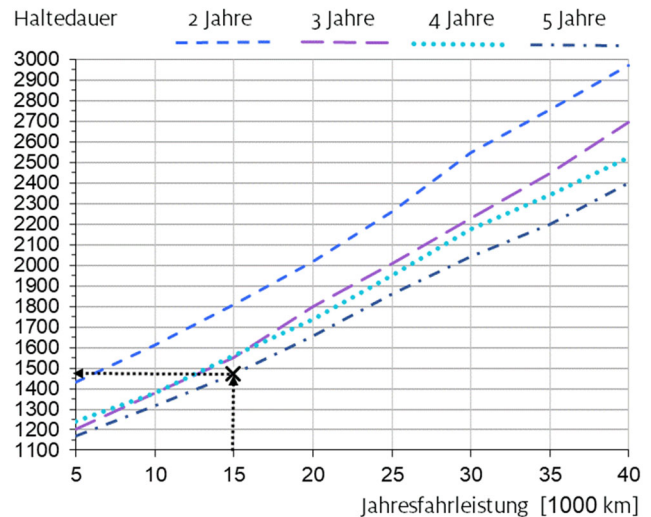
5,4 AUTOKOSTEN

5,4 Monatliche Gesamtkosten

☹ Porsche fahren war schon immer ein teures Vergnügen, das man sich leisten können muss. Da macht der Cayenne keine Ausnahme, erst recht nicht in der E-Hybrid-Version. Schon der Grundpreis liegt bei fast 94.214 Euro. Hinzu kommen erhebliche Kosten für die Extras, da sogar Selbstverständlichkeiten wie ein abblendbarer Innenspiegel oder Sicherheitssysteme wie ein Spurhalteassistent oder eine adaptive Geschwindigkeitsregelung noch Aufpreis kosten. Und so ist wie im Falle des Testwagens schnell die Marke von 135.000 Euro erreicht. Da hilft es wenig, dass der Cayenne prozentual gesehen relativ wertstabil ist, die absoluten Kosten für den Wertverlust sind hoch. Die üblichen Unterhaltskosten fallen unterschiedlich aus; die Steuer liegt sehr niedrig mit 60 Euro pro Jahr, die Versicherung dagegen recht hoch, weil die Einstufungen ungünstig liegen. Langlebige Bauteile halten die Wartungs- und Reparaturkosten im Rahmen – theoretisch, denn die Materialkosten allgemein sind hoch, ebenso die Stundensätze.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1468 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Cayenne Tiptronic S	Cayenne S Tiptronic S	Cayenne E-Hybrid Tiptronic S	Cayenne GTS Tiptronic S	Cayenne Turbo Tiptronic S	Cayenne Turbo S E-Hybrid Tiptronic S
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2995	6/2894	6/2995	8/3996	8/3996	8/3996
Leistung [kW (PS)]	250 (340)	324 (440)	340 (462)	338 (460)	404 (550)	500 (680)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	450/1340	550/2000	700/1340	620/1800	770/2000	900/2100
0-100 km/h [s]	6,2	5,2	5,0	4,8	4,1	3,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	245	265	253	270	286	295
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	9,4/11,4 S	9,8/11,8 SP	2,5/3,1 S	11,4/13,2 SP	11,6/13,5 SP	3,3/3,8 SP
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	215/259	223/267	58/71	260/300	264/305	75/86
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/28/28	23/28/29	23/28/29	23/28/29	23/30/29	22/30/29
Steuer pro Jahr [Euro]	576	606	60	764	780	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1508	1724	1520	2010	2346	2444
Preis [Euro]	79.220	97.070	94.214	115.634	145.503	176.443

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

HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (6-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	2.995 ccm
Leistung	340 kW/462 PS bei 5.250 1/min
Maximales Drehmoment	700 Nm bei 1.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad, permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	253 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	3,1 l
CO ₂ -Ausstoß	58 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,83 m²/0,34
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/55Z R19 Y/275/50Z R19 Y
Länge/Breite/Höhe	4.918/1.983/1.696 mm
Leergewicht/Zuladung	2.370/660 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	648/1.610 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/3500 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	35,1 m
Reifengröße Testwagen	285/40 ZR21 109Y/315/35 ZR21 111Y
Reifenmarke Testwagen	Pirelli PZero
Wendekreis links/rechts	11,9 m
Ecotest-Verbrauch	6,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	10,1/9,6/12,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	163 g/km (WTW* 262 g/km)
Reichweite	740 km
Innengeräusch 130 km/h	66,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.205 mm
Leergewicht/Zuladung	2.475/555 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	350/675/1.380 l

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

Betriebskosten	193 Euro	Werkstattkosten	173 Euro
Fixkosten	163 Euro	Wertverlust	939 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1468 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	60 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/28/29		
Basispreis Cayenne E-Hybrid Tiptronic S	96.237 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.10.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	134.984 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.205 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. ¹ 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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.995 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	1.995 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/1.702 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.374 Euro
Rückfahrkamera/360°-Kamera	678 Euro°/1.380 Euro°
Head-up-Display	1.464 Euro
Verkehrszeichenerkennung	1.107 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	1.154 Euro

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/400 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	1.107 Euro° (Paket)
Spurwechselsassistent	754 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	348 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	434 Euro°/847 Euro°
Lenkradheizung	261 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.214 Euro°
Metalllackierung	ab 1.095 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

5,4

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

Stand: November 2021

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner