



Hervorragend zugänglich ist der von 540 auf 1.770 Liter erweiterbare Gepäckraum im Heck des Porsche Cayenne, denn das Rückfenster lässt sich separat öffnen oder die Heckklappe schwingt als Ganzes hoch auf.

DREI MIT HECKKLAPPE RUNDEN PORSCHE-PALETTE AB

An Sportwagen denkt wohl jeder, wenn man von Porsche spricht. Autos mit Heckklappe verbindet eher nur der Kenner mit der Marke. Die Porsche-Palette wird aber jetzt schon durch drei Modelle mit Heck-Beladungsmöglichkeit abgerundet: Der Cayman als der „geschlossene Bruder“ des Boxster hat über seinem Mittelmotor eine echte, steil aufstellbare Heckklappe, beim 911 Targa 4 lässt sich zumindest das große Rückfenster vor dem traditionellen Heckmotor weit öffnen und das inzwischen auch als „echter Porsche“ anerkannte Sports Utility Vehicle Cayenne offeriert mit Frontmotor an seinem „schönen Rücken“ sogar beide Öffnungs-Varianten in einem Fahrzeug.

Der Vierte im Bunde der besonders praktischen Porsche-Modelle ist schon im Anmarsch: Der viertürige Reise-Sportwagen Panamera verspricht sportliche Fahrdynamik, einen variablen Innenraum und souveränen Fahrkomfort. Bei 4,97 Meter Län-

ge und 1,93 Meter Breite ist er nur 1,42 Meter hoch. Auf den Vordersitzen und den Einzelsitzen im Fond finden vier Personen vorbildlich Platz. Der Gepäckraum nimmt vier mittelgroße Koffer auf und ist dank umklappbarer Rücksitzlehnen erweiter-

bar. Unter der Fronthaube arbeiten V-Motoren mit sechs oder acht Zylindern. Die Benzindirekteinspritzer sind ebenso verbrauchsarm wie leistungsstark (220 kW/300 PS bis 368 kW/500 PS), haben teilweise Turboaufladung und sind mit manuellem Sechsgang-Getriebe oder Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe PDK kombiniert. Der Einstiegs-Panamera hat Heckantrieb und das Topmodell einen Allradantrieb, der für die anderen Versionen optional erhältlich ist. Die vierte Porsche-Baureihe wird im Werk Leipzig produziert. Weil die Motoren in Zuffenhausen hergestellt werden, das Volkswagen-Werk in Hannover die lackierten Karosserien zuliefert und Porsche auch beim Panamera überwiegend mit deutschen Zulieferern zusammenarbeitet, finden rund 70 Prozent der Wertschöpfung im Inland statt.

Aufgewertetes Cayman-Duo

Ähnlich aufgewertet wie die zweite Boxster-Generation gingen Cayman

und Cayman S im vergangenen Monat an den Start. Die Blinker sind jetzt in die Halogen-Scheinwerfer integriert. Neben den Nebellampen gibt es neue LED-Positionsleuchten als Lichtstäbe und bei den Rückleuchten in der neuen Heckverkleidung sind alle roten Lichtquellen in LED-Technik ausgeführt. Den Innenraum werten Mittelkonsole in elegantem schwarz und CD-Radio CDR 30 mit Fünf-Zoll-Bildschirm auf. Als Option sind Bluetooth Handy-Vorbereitung, integrierter Sechsfach-CD-Wechsler und das verbesserte Porsche Communication Management PCM sowie das BOSE Surround-Sound-System lieferbar. In Verbindung mit der Sitzheizung ist für die Serien- und die Komfortsitze auf Wunsch eine aktive Sitzbelüftung erhältlich. Nominell um rund einen Tausender erhöht, liegen die neuen Preise ausstattungsberichtigt zwei bis drei Prozent niedriger: Ab 49.831 oder 61.493 Euro gibt es den Cayman in der Basis- bzw. S-Version.

Schadstoffarme Reifen

Komplett neu entwickelt, leistet der 2,9-Liter-Sechszylinder-Boxer im Cayman 195 kW/265 PS. Mit dem Doppelkupplungsgetriebe PDK statt der Sechsgang-Schaltbox sind bei 8,9 Liter Durchschnittsverbrauch 263 km/h Spitze und der Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 in 5,7 Sekunden möglich. Benzindirekteinspritzung entlockt dem 3,4-Liter-Sechszylinder im Cayman S 235 kW/320 PS, die mit PDK durchschnittlich 9,2 Liter erfordern. Der Standardspurt erfolgt in 5,2 Sekunden und 277 km/h sind möglich. Beide Motoren erfüllen die Abgasnorm EU 5. Das Fahrwerk ist konzeptionell unverändert, in der Abstimmung jedoch den höheren Motorleistungen angepasst. Als Option verbindet das elektronisch geregelte Dämpfungssystem PASM zwei Fahrwerke in einem: Ein komfortables für den Alltagsbetrieb und ein betont sportliches für engagierte Fahrweise. Der neue Cayman rollt serienmäßig auf leicht verbreiterten 17-Zoll-Felgen, der Cayman S auf 18-Zöllern. Unverändert sind die Größen der neuen Reifen aus sogenannten PAH-freien Gummi-

mischungen. Sie enthalten weniger Schadstoffe und sind erst ab 2010 gesetzlich vorgeschrieben. So konnte der Reifendruck an der Hinterachse abgesenkt werden. Das verbessert den Komfort und verringert den Rollwiderstand. Auf Wunsch ist das Reifendruckkontrollsystem RDK lieferbar. Es wird bereits beim Öffnen der Fahrertür initialisiert, kann so beim Einschalten der Zündung schon mit der Kontrollabfrage der Reifendrücke beginnen und sie innerhalb weniger Sekunden im Kombiinstrument anzeigen.

Umfangreiche Neuerungen

Das unverändert aktuelle Karosseriekonzept des 911 Targa 4 mit elektrisch zurückfahrbarem Glasdach hat sich als einzige Alternative zu Coupé und Roadster im Sportwagenbereich etabliert. Unter der gläsernen Heckklappe finden sich hinter den Vordersitzen 230 Liter Stauraum, die wegen dem Heckmotor und den breiten Kotflügeln von außen etwas umständlich zugänglich sind. Bi-Xenon-Lampen sind nun Serie und das Tagfahrlicht in LED-Technik sowie die Blinker als Einheit zusammengefasst. Die leicht vergrößerten Außen-

spiegel verschmutzen deutlich weniger. Über den in die neue Heckverkleidung integrierten Abgas-Endrohren laufen die LED-Rückleuchten nach außen spitzer zu. Auf Wunsch ist erstmals eine Sitzbelüftung erhältlich und die Sportsitze zeichnen sich durch eine verbesserte Seitenführung aus. Noch besseren Bedienkomfort bringt eine neue Generation des Porsche Communication Managements (PCM) mit 6,5 Zoll großem Touch Screen Monitor, das durch Navigation mit 40-GB-Festplatte, Telefon mit Bluetooth-Schnittstelle und Sprachbedienung ergänzt werden kann. Außerdem lassen sich externe Audioquellen vom PCM aus steuern. Als Option sind das Reifendruckkontrollsystem, ein dynamisches Kurvenlicht und ein mechanisches Sperrdifferential lieferbar. Der leicht erhöhte Grundpreis des 911 Targa 4 von 97.907 Euro ist ausstattungsberichtigt rund zwei Prozent niedriger als vor der Modellpflege. Den Targa 4 S gibt es ab 108.855 Euro. Alle 911er müssen erst nach 30.000 Kilometern bzw. nach zwei Jahren in die Werkstatt und das Erreichen der Abgasnorm EU 5 spart zusätzlich.

Stärker und doch sparsamer

Mit der Umstellung auf Direkteinspritzung stieg die Leistung beim 3,6-Liter-Motor des 911 Targa 4 um 15 kW/20 PS auf 254 kW/345 PS. Trotzdem reduzierte sich mit Schaltgetriebe der Durchschnittsverbrauch auf 10,6 Liter Super Plus und mit PDK-Getriebe sind es nur 10,3 Liter. Das 3,8-Liter-Triebwerk in der S-Version leistet mit 283 kW/385 PS sogar 22 kW/30 PS mehr, während der Verbrauch mit Schaltgetriebe um rund sieben Prozent auf 11,0 Liter oder mit „automatischem“ PDK auf 10,7 Liter sank. Mit manuellem Schaltgetriebe unterscheidet sich die Höchstgeschwindigkeit von 284 oder 297 km/h für Normal- oder S-Version noch feststellbar und den Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 schafft der 911 als Targa in 5,2 oder 4,9 Sekunden. Das in der Basisversion optional lieferbare und beim Targa 4 S serienmäßige Porsche Active Suspension Fahrwerk ist bei gleicher Dynamik noch komfortabler. Leistungsgesteigerte Bremsen mit größeren Scheiben verzögern bei jeder Belastung sicher. Der Anfahr-Assistent unterstützt



Das Erscheinungsbild des Panamera prägen Lufteinlässe anstelle eines Kühlergrills, markante Radhäuser und eine optisch lange Motorhaube.



Die praktische Coupé-Klappe im sportlichen Heck verbindet beim Panamera hohe Alltagstauglichkeit mit stilistischer Eleganz.



Das hintere Segment des Glasdaches ist beim Targa 4 die elektrisch beheizbare Heckklappe, die es bei den anderen Karosserievarianten des Elfers nicht gibt.



Einen halben Quadratmeter Öffnung gibt das Glasdach dem 911 Targa 4 und gleitet dabei in sieben Sekunden unter die Heckklappe.

einen ruckfreien Start am Berg ohne Betätigung der Handbremse. Mit dem serienmäßigen Allradantrieb haben alle Targa 4 jetzt auch eine elektronisch gesteuerte Momentverteilung zu den Vorderrädern.

PDK löst Tiptronic S ab

Das selbstschaltende Doppelkupplungsgetriebe PDK mit sieben Vorwärtsgängen für 3.510 Euro extra löste inzwischen bei Porsche das fünfstufige Wandler-Automatikgetriebe Tiptronic S ab. Für das Schalten ohne Zugkraftunterbrechung gibt es drei Alternativen: Vollautomatisch im „Drive“-Modus oder im manuellen Modus wahlweise am traditionellen Wählhebel oder am neu entwickelten PDK-Lenkrad. Dort kann durch Drücken oder Ziehen der Schalttasten hoch- bzw. heruntergeschaltet werden. In Kombination mit dem PDK-Getriebe liegen beide Targa-Varianten zwar weiterhin über der Zehnliter-Verbrauchsmarke – gegenüber dem beim Schaltkomfort deutlich übertroffenen Tiptronic S-Automatikgetriebe beträgt die Kraftstoffeinsparung aber bis zu 13 Prozent und der CO₂-Ausstoß der beiden Motoren ist bis auf 242 oder 251 g/km reduziert. Die Verringerung der Höchstgeschwindigkeiten auf 282 oder 295 km/h ist nicht spürbar, wohl aber die Verkürzung der Beschleunigungszeit aus dem Stand auf Tempo 100 um zwei bis drei Zehntelsekunden. Beim optionalen Sport Chrono Paket Plus für 797 Euro ermöglicht es die Zusatzfunktion „Launch Control“, bei eingelegetem Gang und mit dem linken Fuß getretener Bremse Vollgas zu geben und dann mit Höchstzahl durch Lösen der Fußbremse zu starten. So lassen sich die Beschleunigungszeiten mit der PDK nochmals um 0,2 Sekunden verkürzen.

Produktionsjubiläum in Leipzig

Im Februar hat Porsche in Leipzig mit einer Diesel-Version den 250.000sten Cayenne produziert. „Der Fünfsitzer ergänzte das Angebot für viele langjährige Porsche-Kunden und eröffnete uns auf den internationalen Märkten ganz neue Käuferkreise“, sagte dabei Dr. Wendelin Wiedeking, Vorstandsvorsitzender der Porsche AG. Der komfortable Cayenne verbindet Sportlichkeit mit Robustheit und absoluter Geländetauglichkeit. Bisher war die Baureihe Cayenne in sechs Varianten erhältlich: Das Einstiegsmodell wird mit einem 213 kW/290 PS starken 3,6 Liter Sechszylindermotor angeboten. Die stärkere S-Version

treibt ein 4,8 Liter Achtzylinder mit 283 kW/385 PS an, während der Cayenne Turbo 368 kW/500 PS leistet. Der Cayenne Turbo S hat mit Biturbo-Aufladung hat 404 kW/550 PS. Die besonders sportliche GTS-Variante bietet neben einem speziell entwickelten Sportfahrwerk den 298 kW/405 PS starken 4,8-Liter-Motor. Dieser steckt auch im Cayenne S Transsyberia, der zivilen Version des gleichnamigen Rallyefahrzeugs.

Sportlicher Selbstzünder

Die Beteiligung am Volkswagen-Konzern, dem weltweit größten Hersteller von modernen Dieselmotoren für Personenwagen, hat Porsche neue Perspektiven für den Bezug dieser Aggregate eröffnet. So liefert jetzt für den Cayenne die Audi AG den Dreiliter-V6-Turbodieselmotor mit 176 kW/240 PS zu. Dieser wurde aufwändig in das vorhandene Fahrzeug integriert und seine Diesel-typischen Geräusche vorbildlich gedämmt. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 9,3 Liter pro 100 Kilometer, während die CO₂-Emission bei 244 g/km liegt. Das spontane Ansprechverhalten, die hohe Drehfreude und das bullige Drehmoment von maximal 550 Nm bringen hohe Souveränität und vermitteln die Porsche-typische Fahrfreude. Das neue Cayenne-Modell wird zunächst nur in Europa angeboten und soll den Markterfolg der Baureihe nachhaltig absichern. Serienmäßig mit dem bewährten Tiptronic-S-Automatikgetriebe ausgestattet, kostet der Cayenne mit Dieselmotor in Deutschland 56.436 Euro. Mit der Einführung des Cayenne Diesel setzt Porsche seine Offensive zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs konsequent fort. Bereits im Frühjahr 2007 wurde die neue Cayenne-Generation mit Benzin-Direkteinspritzern ausgerüstet, die im realen Fahrbetrieb bis zu 15 Prozent weniger Kraftstoff verbrauchen. Innen blieb der Cayenne mit dem Zündschloss links vom Lenkrad ebenso wie mit Rundinstrumenten und Sport-Sitzen mit integrierten Kopfstützen dem Porsche-Stil treu. Optimierte Spoiler und neue Außenspiegel senkten den Luftwiderstandsbeiwert auf 0,35.

Karl Seiler

... und nächste Woche in

Fahrzeuge

MERCEDES E-KLASSE: AUF LIMOUSINE FOLGT COUPÉ



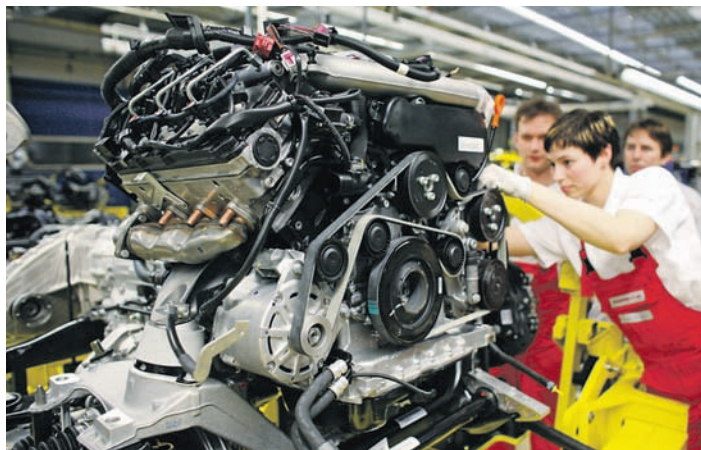
Das Cayenne-Jubiläumsfahrzeug war ein weißes Modell mit Dieselmotor, das an einen Kunden in Österreich ausgeliefert wurde.



Während sich die Heckklappe beim Cayenne auf Wunsch elektrisch bewegt, muss sie beim Cayman stets von Hand geöffnet und geschlossen werden.



Beim Cayman reicht die Heckklappe bis zwischen die Rückleuchten herunter und trägt auch den automatisch ausfahrenden Spoiler.



Ein stattliches Triebwerk ist der Sechszylinder-TDI von Audi - und passt doch in den Motorraum des Cayennes.