



Auf den ersten Blick drückt die Formensprache der neuen Cayenne-Generation mit großen Lufteinlässen mehr Sportlichkeit und mehr Dynamik aus. Auch die Scheinwerfergrafik mit innenliegenden Zusatzscheinwerfern und die komplett neu gestalteten Außenspiegel zeigen ebenso wie die V-förmigen Powerdome auf der Motorhaube die enge Design-Verwandtschaft mit dem immerhin 38 Zentimeter niedrigeren Panamera.

PORSCHE-VIERTÜRER: CAYENNE UND PANAMERA MIT V6

Porsche brachte voriges Jahr mit dem Panamera zwar den ersten viertürigen Gran Turismo seiner Geschichte auf den Markt - der erste Viertürer der Marke ist aber schon seit 2003 der Cayenne. Dessen zweite Generation tritt nun leichter, effizienter und dynamischer nicht nur mit zwei V8-Motoren an, sondern auch mit drei V6-Triebwerken: Dem schon im Panamera erhältlichen 3,6-Liter-Sechszylinder mit 220 kW/300 PS, dem 176 kW/240 PS starken Dreiliter-V6-Diesel und schließlich im Cayenne S Hybrid dem Dreiliter-V6-Kompressormotor, der in Kombination mit der Synchron-Elektromaschine für 279 kW/380 PS System-Gesamtleistung sorgt.

Porsche bietet als Hersteller sportlicher Premiumfahrzeuge seinen Kunden in Berlin und Brandenburg weiterhin zwei Anlaufpunkte. Vor gut einem Jahr hat die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, ihre neue Niederlassung Berlin-Potsdam eingeweiht. Das neue Porsche-Zentrum in Kleinmachnow liegt im Europarc Dreilinden, direkt an der Autobahn A 115. Auf dem 10.000 Quadratmeter großen Grundstück hat



das Gebäude mit drei Ebenen eine Gesamtfläche von mehr als 4.000 m² und verfügt neben einem lichtdurchfluteten Ausstellungsraum auch über eine hochmoderne Servicewerkstatt sowie Lager-, Verwaltungs- und Personalbereiche. Das Investitionsvolumen lag bei rund sieben Millionen Euro. Der Neubau ersetzte den Betrieb in der Berliner Goerzallee, der keinen Ausbau mehr zuließ. Das Porsche-Zentrum in der Franklinstraße (Berlin-Mitte) besteht weiterhin. Jetzt wurde Patrick Henkel (33) zum neuen Geschäftsführer des Porsche-Zentrums in Kleinmachnow ernannt. Henkel hatte nach dem Studium der Betriebswirtschaftslehre verschiedene Leitungsfunktionen in der Berliner Niederlassung der Daimler AG inne und war dort seit 2009 Betriebs- und Verkaufsleiter bei Mercedes-Benz.

Eleganz in neuer Form

Für verbessertes Raumangebot und erhöhte Variabilität hat der neue Cayenne mit 4,85 Meter Länge gegenüber seinem Vorgänger um sieben Zentimeter zugelegt. Breite und Höhe sind mit 1,94 Meter und 1,70 Meter



PORSCHE

kaum verändert. Das Leergewicht pendelt nun je nach Ausstattung um die Zwei-Tonnen-Marke, denn es wurde durch den Einsatz hochfester Stähle in Verbindung mit Aluminiumelementen und den Verzicht auf ein Untersetzungsgetriebe um bis zu 185 Kilogramm verringert. Dank asymmetrisch geteilter, um 16 Zentimeter längs verschiebbarer Rückbank ist der Cayenne ein Fünfsitzer, dessen 670 Liter Kofferraumvolumen sich zu 1.780 Liter Laderaum erweitern und über die optional elektrische Heckklappe bequem nutzen lassen. Adaptive Sportsitze – auf Wunsch belüftbar – sind ebenso erhältlich wie 1,4 Quadratmeter großes Panoramadach, Tempomat mit Abstandsregelung per Radarsensor, Spurwechselsassistent SWA und Audio-Entertainment für jeden Anspruch. Das Dynamic Light System PDLs mit weiter entwickelten Xe-

non-Scheinwerfern und Kurvenlicht bietet auch geschwindigkeitsabhängige Fahrlichtsteuerung. Optimierte Bremsanlage, Stability Management PSM und optionale Wankregelung PDDC sorgen für höchste aktive Fahrsicherheit. An die abnehmbare oder elektrisch schwenkbare Anhängerkupplung können maximal 3,5 Tonnen und mit Schaltgetriebe immer noch 2,7 Tonnen gehängt werden.

Drei Benzin-Direkteinspritzer

Top-Motorisierung ist ab 115.526 Euro im Cayenne Turbo der 368 kW/500 PS starke 4,8-Liter-Biturbo-V8 mit 700 Nm maximalem Drehmoment. Achtgang-Tiptronic S ermöglicht in Verbindung mit aktivem Allradantrieb den Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 in 4,7 Sekunden und 278 km/h Höchstgeschwindigkeit – bei 11,5 Liter Durchschnittsverbrauch bzw. 270 g/km CO₂-Emission. Ohne Turboaufladung entwickelt dieser Benzin-Direkteinspritzer im Cayenne S (ab 72.686 Euro) noch 294 kW/400 PS und 500 Nm – genug für 5,9 Sekunden Beschleunigungszeit und 258 km/h Spitze bei 10,5 Liter kombiniertem Verbrauch je 100 Kilometer bzw. 245 g/km CO₂-Ausstoß.

Der neue 3,6-Liter-V6-Motor mit 220 kW/300 PS und 400 Nm ist im „einfachen“ Cayenne (ab 55.431 Euro) serienmäßig mit Sechsgang-Schaltgetriebe kombiniert und optional mit der Antriebstechnik der Achtzylinder verfügbar. Die Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h ist identisch und während der Standardsprint handgeschaltet in 7,5 Sekunden erfolgt, dauert es mit Tiptronic 0,3 Sekunden länger. Dafür begnügt sich die Automatik-Version mit 9,9 Liter und 236 g/km, während der Handschalter 11,2 Liter verbraucht und 263 g/km emittiert. In jedem Fall verteilt das Porsche Traction Management die Antriebskraft bedarfsgerecht von der Hinter- auf die Vorderachse und erreicht damit hohe Fahrstabilität sowie ausgesprochen dynamisches Handling. Bei allen drei Benzin-Direkteinspritzern wird für bessere Traktion in schwierigem Gelände die Längskupplung zu 100 Prozent geschlossen und die elektronisch gesteuerte Hinterachsquersperre in die Allradregelung eingebunden.

Sparsames und sauberes Duo

Die weitere Senkung von Verbrauch und Emissionen stand bei der Überarbeitung des Dreiliter-Selbstzünders

im Vordergrund. Im Cayenne Diesel (ab 59.596 Euro) mit unveränderten 176 kW/240 PS und bulligen 550 Nm reduzierte sich der Durchschnittsverbrauch von 9,3 auf 7,4 Liter bzw. 195 g/km CO₂-Ausstoß. Der Turbolader mit variabler Geometrie hilft, in 7,8 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 zu beschleunigen und 218 km/h Höchstgeschwindigkeit zu erreichen. Verbesserte Abgasrückführung, Oxidationskatalysator und Partikelfilter sorgen für effektive Abgasreinigung und Einhaltung der Euro 5-Grenzwerte. Der permanente Allradantrieb von Cayenne Diesel (und auch Cayenne S Hybrid) ist so ausgelegt, dass in der Regel 60 Prozent der Antriebskraft an die Hinterachse und 40 Prozent an die Vorderräder gelangen. Drehzahlunterschied zwischen den Achsen führt dazu, dass das selbstsperrende Mittendifferenzial die Antriebskraft selbstständig auf die Achse mit der besseren Traktion leitet. Erstmals hat Porsche mit dem Cayenne S Hybrid ab 78.636 Euro ein Serienfahrzeug mit kombiniertem Benzin- und Elektroantrieb. Primäres Triebwerk ist ein Dreiliter-V6-Kompressormotor, der 245 kW/333 PS leistet. Er ist mit einer 34 kW/47 PS star-

ken Elektromaschine kombiniert, die den Cayenne entweder alleine antreiben oder den Benzin-Direkteinspritzer unterstützen kann. Außerdem dient sie als Generator und Starter. Dieses Hybridmodul sitzt zwischen dem Verbrennungsmotor und dem neuen Achtgang-Automatikgetriebe. Die beim Bremsen und Fahren zurückgewonnene elektrische Energie wird in einer 288-Volt-Nickel-Metallhydrid-Batterie (NiMH) unter dem Kofferraumboden gespeichert. Bei 8,2 Liter Durchschnittsverbrauch und 133 g/km CO₂-Emission ist der Cayenne S Hybrid das sauberste und sparsamste Modell in der gesamten Porsche-Palette.

Erfolgreicher Viersitzer

Der viertürige Reise-Sportwagen Panamera verbindet sportliche Fahrdynamik mit einem variablen Innenraum und souveränem Fahrkomfort. Bei 4,97 Meter Länge und 1,93 Meter Breite ist er nur 1,42 Meter hoch. Ausschließlich auf Einzelsitzen finden vier Personen vorbildlich Platz. Der Gepäckraum nimmt vier mittelgroße Koffer auf und ist dank umklappbarer Rücksitzlehnen erweiterbar. Mehrere Fahrwerke mit Stahl- oder Luftfedere-



Porsche-Kunden im Süden der Hauptstadt sowie in Potsdam und Brandenburg gewährleistet das neue Porsche-Zentrum in Kleinmachnow eine optimale Betreuung



Breite Schultern, flacher verlaufende D-Säulen, Dachspoiler und von außen ins Heck fließende Rückleuchten prägen das Heckdesign der zweiten Cayenne-Generation.



Typisch für den Cayenne-Innenraum sind neben den fünf Rundinstrumenten die neu geformten Haltegriffe an der Mittelkonsole und in allen vier Türen



Hinter der im Verhältnis 40:20:40 getrennt klappbaren Rückbank ist der glattflächige Kofferraum mit dem optionalen Laderaummanagement sicher nutzbar

rung stehen zur Wahl. Zwei-Zonen-Klimaanlage ist Serie. Weitere Optionen reichen von verschiedenen Leder- ausstattungen über Rear-Seat-Entertainment bis zu BOSE- oder Burmester-Surround-Sound-System. In nur zehn Monaten wurden bereits 25.000 Panamera im Porsche-Werk Leipzig gebaut. Dort wird auch die neue Generation des Cayenne produziert. Weil die Motoren in Zuffenhausen hergestellt werden, die lackierten Karosserieteile aus dem Volkswagen-Werk in Hannover nach Leipzig kommen und Porsche auch beim Panamera überwiegend mit deutschen Zulieferern zusammenarbeitet, finden rund 70 Prozent der Wertschöpfung im Inland statt.

Start mit drei V8-Versionen

Die vierte Porsche-Baureihe kam im September 2009 in drei V8-Varianten auf den Markt. Die Palette begann zunächst beim Panamera S ab 94.582 Euro mit 294 kW/400 PS starkem 4,8-Liter-Achtzylindermotor, Hinterradantrieb und Sechsgang-Schaltgetriebe. Seine Bestwerte bei Beschleunigung und Verbrauch erreicht der Panamera S jedoch mit dem optionalen Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit sieben Gängen: So spurtet der GranTurismo ohne Zugkraftunterbrechung in 5,4 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und verbraucht im Durchschnitt 10,8 Liter Super auf 100 Kilometer (CO₂-Ausstoß 253 g/km). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt mit PDK 283 km/h, mit Schaltgetriebe 285 km/h. Im Panamera 4S mit dem gleichen Triebwerk (ab 103.150 Euro) erfolgt die Kraftübertragung serienmäßig über das PDK und das Porsche Traction Management (PTM) mit aktivem Allradantrieb. Für die Beschleunigung von null auf 100 km/h benötigt der Panamera 4S aufgrund seiner hervorragenden Traktion nur 5,0 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 282 km/h und der Normverbrauch beläuft sich auf 11,1 Liter je 100 Kilometer, was einem CO₂-Ausstoß von 260 g/km entspricht.

Spitzenmodell ist ab 137.898 Euro der Panamera Turbo, dessen 4,8-Liter-V8-Motor mit Biturbo-Aufladung 368 kW/500 PS leistet. Ebenfalls serienmäßig mit PDK und PTM bestückt, sprintet er in 4,2 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht 303 km/h Höchstgeschwindigkeit. Der Normverbrauch beträgt 12,2 Liter auf 100 Kilometer, der CO₂-Ausstoß 286 g/km. In Verbindung mit den optionalen Sport Chrono Paketen und dem PDK kann die

Launch Control aktiviert werden, die eine weitere Verbesserung der Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 bei allen Varianten um 0,2 Sekunden ermöglicht.

V6-Weltpremiere in Peking

Nach ihrer Weltpremiere auf der Auto China 2010 in Peking werden seit Mai als neue Basismodelle Panamera und Panamera 4 angeboten. Beide treibt ein neuer 3,6-Liter-V6-Motor mit Benzindirekteinspritzung und 220 kW/300 PS Leistung sowie 400 Nm maximalem Drehmoment an. Dabei überträgt der Panamera seine Kraft über die Hinterräder auf die Straße, während der Panamera 4 serienmäßig über einen aktiven Allradantrieb verfügt. Beide Modelle verbrauchen „kombiniert“ mit Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) und Auto Start-Stopp-Funktion weniger als zehn Liter Kraftstoff je 100 Kilometer. Der Panamera kommt mit 9,3 Litern aus, dem Panamera 4 genügen durchschnittlich 9,6 Liter. Optional erhältliche 19-Zoll-Ganzjahres-Reifen mit verringertem Rollwiderstand senken diese Verbrauchswerte um jeweils weitere 0,2 Liter. Bei CO₂-Werten von 213 g/km oder 220 g/km wird die Abgasnormen EU5 erfüllt.

Wirtschaftlichkeit und markentypische Performance sind bei den neuen V6-Modellen auch auf konsequenten Leichtbau zurückzuführen. Achsen, Türen, Motorhaube, Kotflügel und Heckklappe bestehen aus Aluminium bzw. sind in Aluminium-Magnesium-Mischbauweise gefertigt. Das V6-Triebwerk mit 90 Grad Zylinderwinkel ist rund 30 Kilogramm leichter als das Achtzylinder-Aggregat im Panamera S und trägt damit zum Gesamtgewicht von nur 1.730 Kilogramm bei. Wie die V8-Modelle verbinden auch die V6-Versionen sportlichen Charakter mit hohem Komfort und bester Alltagstauglichkeit. Neben der serienmäßigen Stahlfederung, die optional mit variablen Dämpfern erhältlich ist, steht auf Wunsch auch eine adaptive Luftfederung zur Verfügung. So verbindet sich nochmals gesteigerter Fahrkomfort mit extrem sportlicher Fahrdynamik. Die Preise beginnen bei 75.899 Euro für den Panamera und 84.110 Euro für den Panamera 4.

Karl Seiler

... und nächste Woche in

Fahrzeuge

**PEUGEOT FÜR FAMILIEN:
KOMBI, VAN, CROSSOVER UND SUV**



Auf der Auto China 2010 in Peking begeisterte der viertürige Panamera V6 durch üppiges Raumangebot, markante Radhäuser und lange Motorhaube



Die Dachkontur des Panamera mündet ohne Gegenschwung in den gerundeten Heckabschluss mit Porsche-typischen LED-Rückleuchten



Neben tiefer Sitzposition und sportlich-steilem Lenkrad erwarten im Panamera den Fahrer auch viele vertraute Porsche-Elemente



Für die einfache Anbringung eines Kindersitzes haben alle Panamera-Modelle serienmäßig auf den Einzel-Fondbenutzersitzen ISOFIX-Befestigungen