



PORSCHE



Presse-Information

Porsche Cayenne

Inhalt

Die neuen Cayenne-Modelle	Fünf Versionen zum Start	1
Der neue Porsche Cayenne	Mehr Leistung und Drehmoment bei weniger Verbrauch	2
Styling und Karosserie	Geschärftes Design und klare Linien	6
Fahrwerk und Regelsysteme	Mehr Komfort und Fahrdynamik	8
Interieur und Ausstattung	Noch komfortabler und sicherer	10
Der Cayenne S E-Hybrid	Der erste Plug-in-Hybrid in seinem Segment	13
Technische Daten	Cayenne Diesel	16
	Cayenne S Diesel	20
	Cayenne S	24
	Cayenne Turbo	28
	Cayenne S E-Hybrid	32

September 2014

Die neuen Cayenne-Modelle

Fünf Versionen zum Start

Alle Modelle des neuen Porsche Cayenne bieten gegenüber dem Vorgänger mehr Leistung und ein höheres Drehmoment bei gleichzeitiger Verbrauchsreduzierung. Eine Weltneuheit ist der Cayenne S E-Hybrid mit Plug-in-Hybridantrieb. Im neuen Cayenne S löst ein 3,6-Liter-V6-Biturbo-Motor den 4,8-Liter-V8-Saugmotor ab. Die übrigen Motoren wurden überarbeitet. Vom Start weg stehen fünf Modelle zur Wahl:

Cayenne Diesel	Dreiliter-V6-Turbodiesel mit 262 PS (193 kW); Achtgang-Tiptronic S; Beschleunigung null bis 100 km/h in 7,3 Sekunden; Höchstgeschwindigkeit 221 km/h; Verbrauch 6,8–6,6 l/100 km; 179–173 g/km CO ₂ .
Cayenne S Diesel	4,2-Liter-V8-Turbodiesel mit 385 PS (283 kW); Achtgang-Tiptronic S; Beschleunigung null bis 100 km/h in 5,4 Sekunden; Höchstgeschwindigkeit 252 km/h; Verbrauch 8,0 l/100 km; 209 g/km CO ₂ .
Cayenne S	3,6-Liter-V6-Biturbo mit 420 PS (309 kW); Achtgang-Tiptronic S; Beschleunigung null bis 100 km/h in 5,5 Sekunden; Höchstgeschwindigkeit 259 km/h; Verbrauch 9,8–9,5 l/100 km; 229–223 g/km CO ₂ .
Cayenne Turbo	4,8-Liter-V8-Biturbo mit 520 PS (382 kW); Achtgang-Tiptronic S; Beschleunigung null bis 100 km/h in 4,5 Sekunden; Höchstgeschwindigkeit 279 km/h; Verbrauch 11,5–11,2 l/100 km; 267–261 g/km CO ₂ .
Cayenne S E-Hybrid	Parallel-Vollhybrid mit Plug-in-Technik, aufgeladener Dreiliter-V6-Motor und Synchron-Elektromaschine mit 416 PS (306 kW) Systemgesamt-leistung; Achtgang-Tiptronic S; Beschleunigung null bis 100 km/h in 5,9 Sekunden; Höchstgeschwindigkeit 243 km/h; Verbrauch 3,4 l/100 km; 79 g/km CO ₂ .

Der neue Porsche Cayenne

Mehr Leistung und Drehmoment bei weniger Verbrauch

Die Erfolgsgeschichte des Cayenne beginnt im Jahr 2002. Damals hat er den Begriff "Spreizung" gleich um mehrere Dimensionen erweitert: Mit ihm wurde die Idee eines Sportwagens im SUV-Segment Realität. Heute ins Büro und morgen ins Gelände oder auf die Rundstrecke – der Cayenne bietet Ambiente, Präzision und Fahrspaß auf jedem Terrain. Und mit fünf Sitzen und einer umfangreichen sowie hochwertigen Ausstattung vor allem viel Raum für jede Menge Fahrspaß. Mit Porsche-typischer Design-DNA.

Sein ausgewogenes Gesamtpaket ließ ihn alle Absatzerwartungen übertreffen. Mehr als 276.000 Fahrzeuge der ersten Generation liefen vom Band, von der im Jahr 2010 vorgestellten zweiten Generation sind es bisher bereits über 303.000 Exemplare. Das macht den Cayenne zu einem wichtigen Bestandteil des profitablen Wachstums von Porsche und sichert zugleich das breite Fahrzeugangebot an hochdynamischen Fahrzeugen ab – von Sportwagen über Limousinen und SUV bis hin zu Motorsportfahrzeugen.

Der neue Cayenne setzt diesen Weg fort. Eine gesteigerte Effizienz, ein noch präziseres Fahrverhalten, ein geschärftes Design und eine umfangreichere Serienausstattung: Das sind seine wichtigsten Merkmale. Vom Start weg stehen fünf Modelle zur Verfügung: Cayenne Diesel, Cayenne S Diesel, Cayenne S, Cayenne Turbo, und – als Weltpremiere – Cayenne S E-Hybrid, der erste Plug-in-Hybrid im Premium-SUV-Segment. Er bietet herausragende Verbrauchs- und Emissionswerte im Segment der Premium-SUV: 3,4 Liter auf 100 Kilometer und 79 g/km CO₂ sind Zahlen, die eine klare Sprache sprechen. Und das mit Allradantrieb. Zusammen mit dem Panamera S E-Hybrid und dem 918 Spyder bietet Porsche als weltweit einziger Hersteller nun drei Plug-in-Hybrid-Modelle an.

Alle Cayenne mit geringerem Verbrauch und verbesserter Performance

Leistungs- und Drehmomentsteigerung bei gleichzeitiger Verbrauchsreduzierung: Für Porsche sind das keine Gegensätze. Im Cayenne sind die bekannten Motoren weiterentwickelt und optimiert. Sie weisen einen geringeren Treibstoffverbrauch im Vergleich zur direkten Vorgängerversion auf, bei verbesserten Performance-Werten.

Eine Neuheit ist der Cayenne S mit 3,6-Liter-V6-Biturbo-Motor. Dieses Aggregat wurde eigens für die SUV von Porsche entwickelt und kam zunächst im Macan zum Einsatz. Im Cayenne S übertrifft er das bisherige V8-Aggregat in allen Eckdaten. Die Biturbo-Aufladung und Downsizing über eine Reduzierung des Hubraums und der Zylinderzahl ermöglichen eine deutliche Effizienzsteigerung bei gleichzeitiger Verbesserung der Fahr-Performance. So steigen die Leistung um 20 PS auf 420 PS und das Drehmoment um 50 Nm auf 550 Nm, während der Verbrauch um 0,9 auf unter zehn Liter pro 100 Kilometer zurückgeht.

Auch das Topmodell Cayenne Turbo legt um 20 PS auf 520 PS sowie um 50 Nm auf nunmehr 750 Nm zu. Damit beschleunigt er um drei Zehntelsekunden schneller im Vergleich zum Vorgänger und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 279 km/h. Dennoch verbraucht er 0,3 l/100 km weniger als bisher.

Neben dem neuen Cayenne S E-Hybrid setzen die Dieselmotore Modelle Maßstäbe beim Treibstoffverbrauch. Der Cayenne Diesel bietet eine Leistungs- und Drehmomentsteigerung bei gleichzeitiger Verbrauchsreduktion und somit erhöhter maximaler Reichweite. Die maximale Leistung des Dreiliter-V6-Motors ist im Vergleich zum Vorgängermodell durch die Verwendung eines größeren Turboladers um 17 PS auf insgesamt 262 PS gesteigert, das maximale Drehmoment um 30 Nm auf nun 580 Nm. Das zeigt sich in einem um 0,3 Sekunden verbesserten Sprint von null auf 100 km/h und einer Höchstgeschwindigkeit von 221 km/h – bei einem Verbrauch von 6,8 bis 6,6 l/100 km.

Der Cayenne S Diesel verbindet gekonnt die Vorteile eines aufgeladenen Dieselmotors mit der von Ottomotoren bekannten Emotionalität. Der 4,2-Liter-V8-Turbodieselmotor entwickelt eine Leistung von 385 PS sowie ein beeindruckendes Drehmoment von 850 Nm und bietet so jederzeit ausreichende Kraftreserven. In 5,4 Sekunden erreicht er aus dem Stand 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 252 km/h. Der NEFZ-Verbrauch beträgt 8,0 l/100 km.

Allgemeine Effizienzmaßnahmen

Zahlreiche Effizienztechnologien über dem gesamten Antriebsstrang tragen im neuen Cayenne zur Verbrauchsreduzierung bei, etwa eine optimierte Achtgang-Tiptronic S mit Segelfunktion, eine weiterentwickelte Auto-Start-Stop-Funktion Plus sowie ein verbessertes Thermomanagement.

Die erweiterte Auto-Start-Stop-Funktion Plus schaltet den Motor bereits ab, sobald während des Bremsens eine niedrige Schrittgeschwindigkeit erreicht wird, beispielsweise beim Heranfahren an eine Ampel. Die Funktion kann bei Bedarf über eine Taste auf der Mittelkonsole deaktiviert werden. Im Sport- und Sport-Plus-Modus wird die Auto-Start-Stop-Funktion automatisch abgeschaltet.

Erstmalig verfügen alle Cayenne nun über die aus anderen Porsche-Modellreihen bekannte Segelfunktion. Die Entwickler haben die Achtgang-Tiptronic S entsprechend optimiert. Nimmt der Fahrer den Fuß vom Gas, entkoppelt die Tiptronic S automatisch den eingelegten Gang, und das Fahrzeug "segelt". Bei Betätigung des Gaspedals oder der Bremse wird umgehend der passende Gang wieder eingelegt und die Kupplung geschlossen. Die Segelfunktion passt sich über intelligente Algorithmen zudem der Fahrweise an. Sie kann über die Auto-Start-Stop-Taste abgeschaltet werden.

Erstmals kommen im Cayenne aktive Kühlluftklappen hinter dem mittleren Lufteinlass zum Einsatz, geregelt vom Motormanagement. Sie öffnen und schließen sich je nach Fahrsituation und Kühlluftbedarf. Dadurch regeln sie die Luftmenge, beeinflussen die Aerodynamik und sind Teil des Thermomanagements, so dass sich Motor und Getriebe schnell aufheizen und ihre optimalen Arbeitstemperaturen erreichen.

Das intelligente Thermomanagement im Cayenne regelt die Kühlung in Motor und Getriebe, um die auftretenden Reibungsverluste während der Warmlaufphase zu verringern. Durch eine gezielte Steuerung der Wärmeströme und ein bedarfsgerechtes, stufenweises Zuschalten der verschiedenen Kühlkreisläufe heizen sich Motor und Getriebe schneller auf. Darüber hinaus sind die neuen Kühlluftklappen mit dem Thermomanagement verknüpft, womit ein rasches Aufheizen der Aggregate bei einem Kaltstart erreicht wird. Das nutzt nicht nur ein weiteres Potenzial zur Verbrauchsreduktion, sondern erhöht zeitgleich den Komfort, da auch der Innenraum schneller auf die gewünschte Temperatur kommt.

Sport-Chrono-Paket: Jetzt mit Performance-Start

Für den Sprint von null auf 100 km/h bietet das optionale Sport-Chrono-Paket erstmalig im Cayenne den Performance-Start. Der Fahrer aktiviert ihn durch gleichzeitiges Betätigen von Fußbremse und Gaspedal und erhält über das Display im Kombiinstrument eine die Rückmeldung, dass das Fahrzeug startbereit ist. Mit dieser Aktion wird der Wunsch nach einem Performance-Start durch die Steuergeräte erkannt, die Motordrehzahl erhöht und die Tiptronic S dafür vorbereitet – die für den Sprint von null auf 100 km/h wichtigen Schaltungen vom ersten in den zweiten und vom zweiten in den dritten Gang werden optimiert. Alle Cayenne erzielen mit Sport-Chrono-Paket somit eine Verbesserung von 0,1 Sekunden.

Styling und Karosserie

Geschärftes Design und klare Linien

Die Porsche-Designer haben den Cayenne in seiner jüngsten Ausführung schärfer und klarer gezeichnet. Zugleich betont das Design die Nähe des Cayenne zur Straße und untermauert dessen Sportwagencharakter.

Besonders das Heck des neuen Cayenne präsentiert sich deutlich geändert. Die Heckleuchten sind flacher gestaltet und präziser gezeichnet. Die Bremsleuchten sind, analog dem LED-Tagfahrlicht vorne, viergliedrig ausgeführt. Kennzeichenmulde, Griffleiste und Beleuchtung sind noch eleganter in die Heckklappe integriert. Die neue Heckklappe greift zudem die Form der Heckleuchten auf und führt sie über eine präzise horizontale Lichtkante fort. Das betont die Breite des Fahrzeugs, Resultat: Es steht satter auf der Straße. Dazu tragen auch die neu gestalteten und in das Heckunterteil integrierten Auspuffendrohre bei, bei allen Cayenne S-Modellen nun ebenfalls als Doppelrohre konstruiert. Der Dachspoiler ist nun ohne Stufe ausgeführt. Damit setzt er die Grundlinie des Daches noch konsequenter fort und wirkt kräftiger.

Front: Dezent mehr Präsenz

Die Fahrzeugfront prägt das Gesamterscheinungsbild maßgeblich – deshalb sind Bugteil, Kotflügel und Fronthaube ebenfalls völlig neu gestaltet. Für den Betrachter laufen nun alle wesentlichen Designlinien nicht mehr auf die Mitte zu, sondern nach außen. Der Cayenne wirkt wesentlich breiter und somit kräftiger.

Die Motorhaube ist deutlich breiter gestaltet, ihre seitlichen Fugen befinden sich jetzt auf den Kotflügeln. Der im Vergleich zum Vorgänger etwas kleinere zentrale Lufteinlass unterstreicht die Straffheit der Vorderansicht. Er wird flankiert von zwei weiteren außenliegenden Lufteinlässen, die jetzt noch voluminöser wirken und nach außen gerückt sind. Die so genannten Airblades rechts und links an der Fahrzeugfront leiten effizient Kühlluft auf die Ladeluftkühler und setzen außerdem einen starken optischen Akzent.

Die bei den Basis- und S-Modellen serienmäßigen Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer mit dem Porsche typischen "schwebenden" Vierpunkt-LED-Tagfahrlicht weisen den neuen Cayenne auf den ersten Blick eindeutig als Porsche aus. Den Leistungsanspruch des Topmodells Cayenne Turbo unterstreichen die serienmäßigen LED-Hauptscheinwerfer inklusive Porsche Dynamic Light System (PDLS).

Die Seitenansicht des Cayenne besticht durch die sportlich abfallende Dachlinie. Front und Heck wirken durch das überarbeitete Design noch präziser gezeichnet und damit prägnanter. Weitere Designmerkmale sind die Seitenspiegel mit integrierten Blinkern, die schärfer gezeichneten Kotflügel sowie der deutlich präsentere Dachspoiler. Dieser verbessert zudem die Aerodynamik, indem er Luftverwirbelungen minimiert.

Neue Farben

Für alle Modelle werden im Exterieur und Interieur neue Farben angeboten. Ein Highlight sind die Außenfarben carraraweißmetallic und palladiummetallic, die für alle Modelle zur Verfügung stehen. Ohne Aufpreis kann bei allen Modelle die Innenausstattung in der Bicolor-Farbkombination schwarz-luxorbeige geordert werden. Neu im Innenraum ist zudem das optionale Holzdekor Nussbaum-Wurzel dunkel.

Fahrwerk und Regelsysteme

Mehr Komfort und mehr Fahrdynamik

Der Porsche Cayenne hat viele Stärken – eine davon ist sein Fahrwerk. Im neuen Cayenne haben die Entwickler die Spreizung zwischen Komfort und Sportlichkeit noch weiter erhöht. Und zwar in jeder Variante, ob mit Stahlfederung, dem Porsche Active Suspension Management oder der Luftfederung.

Die Arbeit der Ingenieure steckte dabei im Detail. Zu ihrem umfangreichen Maßnahmenpaket für alle Cayenne-Modelle gehören optimierte Aufhängungspunkte, die zusammen mit einer neuen Fahrwerkabstimmung maßgeblich zum Komfortgewinn beitragen. Für ein präziseres Ansprechverhalten kommen neue mehrteilige Lager an den Querlenkern der Vorder- und Hinterachse sowie am Radträger der Hinterachse zum Einsatz. Die Radführung ist deutlich exakter gestaltet. Das Fahrwerk des Cayenne ist noch präziser, sportlicher und zugleich komfortabler.

Das Porsche Active Suspension Management (PASM) ist im Cayenne für das Zusammenspiel mit dem neuen Sport-Chrono-Paket in dessen erweiterten Funktionen und bei gedrückter Sport Plus-Taste abgestimmt. Die drei bekannten PASM-Fahrwerkprogramme heißen nun Comfort, Sport und Sport Plus. Der Cayenne S E-Hybrid verfügt serienmäßig über PASM, der Cayenne Turbo darüber hinaus über Luftfederung.

Die für alle anderen Modelle optionale Luftfederung unterstützt den hohen Anspruch des Cayenne an gehobenen Komfort, herausragende Fahrdynamik sowie Gelände- und Alltags-tauglichkeit. Die in der Luftfederung enthaltene Niveauregulierung stellt je nach Fahrsituation insgesamt sechs Fahrzeughöhenlagen zur Verfügung. Neu im Cayenne ist die absenk-bare Ladekante: Per Taste im Laderaum lässt sich jetzt auch von dort das Beladungsniveau bei geöffneter Heckklappe reduzieren, und zwar um 52 Millimeter. Die Ladekantenhöhe beträgt dann rund 69 Zentimeter.

Für den Cayenne gibt es neue Aluminiumräder im Mehrspeichen-Design in den Formaten 18 bis 21 Zoll. Alle vereinen Leichtbau und ein attraktives, eigenständiges Design. Zu den Highlights zählen die neuen 21-Zoll-Räder im 911 Turbo Design sowie im Cayenne Sport Classic Design. Zudem wird eine neue Sommerreifengeneration in der Dimension 21 Zoll eingeführt – zum Beispiel der neue Michelin Latitude Sport 3. Die Reifen sind besonders auf Performance und sportliche Fahrweise ausgelegt. Durch ihre spezielle Gummimischung und den niedrigen Reifenquerschnitt bieten sie gerade in schnell gefahrenen Kurven deutliche Vorteile. Dazu wurden die drei grundlegenden Komponenten eines Reifens optimiert – die Gummimischung, das Profil und der Reifenunterbau.

Interieur und Ausstattung

Noch komfortabler und sicherer

Die neue Cayenne-Generation erhält eine erweiterte Serienausstattung. Dazu gehören unter anderem Bi-Xenon-Scheinwerfer für sämtliche Modelle. Der Cayenne Turbo kommt standesgemäß serienmäßig mit LED-Hauptscheinwerfern inklusive Porsche Dynamic Light System (PDLS). Zur weiteren Serienausstattung aller Modelle gehören eine automatische Heckklappe, ein Multifunktions-Sportlenkrad inklusive Schalt-Paddles, Türeinstiegsblenden in Edelstahl, eine Reifendruckkontrolle sowie eine Audio-Schnittstelle.

Die Optik des neuen Multifunktions-Sportlenkrads mit Schalt-Paddles ist an das Lenkrad des 918 Spyder angelehnt. Weiteres Augenmerk galt auch der jetzt noch komfortableren hinteren Sitzanlage, für die zudem als Option – wie bei den Vordersitzen – eine Sitzbelüftung lieferbar ist.

Auf Wunsch kann der Kunde den Komfort weiter steigern, etwa über eine sogenannte Soft-Close Funktion der Türen. Dieser in den Türen integrierte Zuziehmechanismus ist beispielsweise in engen Parklücken von großem Vorteil. Gesteigerten Komfort in der kalten Jahreszeit verspricht die optionale beheizbare Frontscheibe. Sie kommt ohne Heizdrähte aus und verwendet stattdessen eine extrem dünne Heizfolie. Somit können alle kamerabasierten Assistenzsysteme ohne Einschränkungen zum Einsatz kommen. Nebeneffekt: Die in die Frontscheibe integrierte Folie reduziert zusätzlich das Geräuschniveau im Innenraum.

Die Luftfederung ermöglicht eine komfortable Zusatzfunktion: Über eine seitlich im Laderaum angebrachte Taste lässt sich bei geöffneter Heckklappe nun auch vom Laderaum aus das Fahrzeug und damit die Ladekante um 52 Millimeter absenken. Außerdem wurde die Montage und Demontage der Laderaumabdeckung vereinfacht.

Connectivity und Assistenzsysteme

Alle Cayenne verfügen serienmäßig über die Möglichkeit, eine externe Audioquelle anzuschließen. Erstmals optional für den neuen Cayenne erhältlich sowie serienmäßig im Cayenne S E-Hybrid ist Porsche Car Connect – der einfache und schnelle Zugriff auf zahlreiche Fahrzeuginformationen und die Steuerung diverser Funktionen über die Porsche Car Connect-Smartphone-App.

Das Angebot an Assistenzsystemen wurde ausgebaut, und bestehende Systeme erhalten zusätzliche Funktionen. Neu ist der ab Ende 2014 verfügbare, optionale Park Assistent vorne und hinten mit Surround View. Er ermöglicht selbst in unübersichtlichen Park- und Rangiersituationen ein sicheres und komfortables Manövrieren. Dafür erhält das Fahrzeug zusätzlich zur Rückfahrkamera drei weitere hochauflösende Kameras an der Front und in den Seitenspiegeln. Aus den Bildern aller vier Kameras errechnet das System eine virtuelle Vogelperspektive auf das Fahrzeug und zeigt sie auf dem Display des Porsche Communication Management (PCM).

Abstandsregeltempomat inklusive Porsche Active Safe (PAS)

Der Abstandsregeltempomat erhöht den Komfort vor allem bei Fahrten auf der Autobahn. Das System regelt die Geschwindigkeit abhängig vom Abstand zum vorherfahrenden Fahrzeug. Der einstellbare Bereich reicht von 30 bis 210 km/h. Wenn sich der Abstand zum Vorherfahrenden verringert, bremst das System das Fahrzeug sanft ab – falls erforderlich sogar bis zum Stillstand. Wenn der Fahrer dann innerhalb von drei Sekunden den Bedienhebel oder das Gaspedal betätigt, fährt das System zudem automatisch wieder an und beschleunigt je nach Verkehrssituation maximal auf die zuvor eingestellte Geschwindigkeit. Für noch mehr Sicherheit sorgt das integrierte Porsche Active Safe (PAS), selbst bei ausgeschaltetem Abstandsregeltempomat. Es weist bei zu schnellem Auffahren über ein akustisches und optisches Signal sowie einen Bremsruck auf ein notwendiges Eingreifen hin. Reagiert der Fahrer dann, wird die vom Fahrer ausgelöste Bremsung innerhalb der Systemgrenzen bis zu einer Vollbremsung verstärkt. Ebenfalls verfügbar sind ein Spurwechselassistent sowie eine Spurverlassenswarnung. Der Spurwechselassistent überwacht den Bereich seitlich hinter dem fahrenden Fahrzeug sowie den toten Winkel und informiert den Fahrer durch ein Signal im Außenspiegel, wenn das System ein anderes Fahrzeug auf der Nebenspur erkannt hat. Die Spurverlassenswarnung erkennt Fahrbahnbegrenzungslinien kamerabasiert und warnt bei unbeabsichtigtem Verlassen der Fahrspur mit einem Signalton.

Der serienmäßige konventionelle Tempomat aktiviert nun erstmals die Bremsen, um die Geschwindigkeit – zum Beispiel bei Bergabfahrten – konstant zu halten, wenn Gaswegnahme allein nicht ausreicht. Zur Serienausstattung gehört zudem die Multikollisionsbremse. Sie bremst das verunfallte Fahrzeug nach der Erstkollision automatisch ab, um die Folgen eines

zweiten Aufpralls zu reduzieren. Liefert die Airbag-Sensorik das Signal einer Kollision, leitet das System automatisch eine Verzögerung von maximal 0,6 g ein. Grundsätzlich führt das Assistenzsystem eine Bremsung bis auf eine verbleibende Fahrzeuggeschwindigkeit von zehn km/h aus. Diese Restgeschwindigkeit reicht in der Regel aus, um nach der Notbremsung einen sicheren Standort anzusteuern. Die Multikollisionsbremse kann vom Fahrer jederzeit übersteuert werden: Gibt er Gas, wird die Multikollisionsbremse deaktiviert. Abgeschaltet wird das automatische System zudem, wenn der Fahrer selbst eine Vollbremsung mit noch stärkerer Verzögerung einleitet.

Leuchtdioden an Front und Heck

Der komplett neu entwickelte LED-Hauptscheinwerfer inklusive Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) kombiniert modernste Lichttechnik mit intelligenten zusätzlichen Funktionen. Neben dem statischen und dynamischen Kurvenlicht des PDLS (Serienausstattung im Cayenne Turbo) enthält PDLS Plus zusätzlich ein dynamisches Fernlicht: Dieses wird stufenlos je nach Verkehrssituation auf- und abgeblendet. Ferner bietet das PDLS Plus ein Kreuzungslicht, das Kreuzungen und Einmündungen über die Navigationsdaten des PCM erkennt und durch simultanes Aktivieren des statischen Kreuzungslichts rechts und links ausleuchtet. LED-Hauptscheinwerfer sind zudem wesentlich energieeffizienter und können durch ihre tageslichtähnliche Lichtfarbe und der dadurch erhöhten Kontrastwahrnehmung der Ermüdung des Fahrers vorbeugen.

Die Blinker sind nun in die Seitenspiegel integriert. Damit entfallen die bisher in den vorderen Kotflügeln integrierten Seitenblinker.

Die neuen LED-Heckleuchten differenzieren den Cayenne eindeutig von der Vorgängergeneration. Sie sind flacher gestaltet und präziser gezeichnet. Lichtleiter lassen das Lichtdesign filigraner und homogener erscheinen. Zudem kommt in den Heckleuchten auch ein Vierpunkt-Lichtdesign für das Bremslicht zum Einsatz, in Analogie zum neuen Vierpunkt-Tagfahrlicht in den Hauptscheinwerfern. Die Nebelschlussleuchte ist nun in die Reflektoren im Heckunterteil integriert.

Der Cayenne S E-Hybrid

Der erste Plug-in-Hybrid in seinem Segment

Auch außerhalb der Porsche Modellpalette ist der Cayenne S E-Hybrid eine echte Weltneuheit: Er ist der erste Plug-in-Hybrid im Premium-SUV-Segment und setzt Maßstäbe unter den luxuriösen Allradfahrzeugen. Seine Hochvolt-Batterie lässt sich sowohl am externen Stromnetz als auch während Fahrt aufladen. Äußere Erkennungsmerkmale des Cayenne S E-Hybrid sind die Bremssättel in acidgreen sowie entsprechend hinterlegte Schriftzüge. Auch die Zeiger der Instrumente im Cockpit sind in dieser markanten Farbe ausgeführt.

Der technische Fortschritt im Vergleich zum bisherigen Cayenne S Hybrid fällt sehr deutlich aus: Der Cayenne S E-Hybrid hat eine Lithium-Ionen-Antriebsbatterie mit einem Energie-Inhalt von jetzt 10,8 kWh (zuvor: 1,7 kWh, aus einer Nickel-Metallhydrid-Batterie), die ein rein elektrisches Fahren über 18 bis 36 Kilometer ermöglicht, je nach Fahrweise und Topografie. Damit lässt sich in vielen Fällen ein Großteil der Alltagsfahrten abdecken – ohne Kraftstoffverbrauch und ohne lokale Emissionen. Die Leistung der Elektromaschine hat sich mehr als verdoppelt, von 34 kW auf 70 kW (95 PS). Der Gesamtverbrauch beträgt jetzt 3,4 l/100 km statt bisher 8,2 l/100 km, was eine CO₂-Emission von 79 g/km entspricht. Beim alten Modell waren es 193 g/km.

Der Antriebsstrang hat sich bereits im Panamera S E-Hybrid bewährt, wurde aber auf den Einsatz im Cayenne S E-Hybrid abgestimmt. Und wie bei diesem sind über das Gaspedal mit einem schaltbaren Druckpunkt die Kraftentfaltung der Elektromaschine sowie das Zuschalten des Verbrennungsmotors sehr fein dosierbar. Die kombinierte Leistung des aufgeladenen Dreiliter-V6-Motors und der Elektromaschine von insgesamt 416 PS sowie ein Gesamtdrehmoment von 590 Nm ermöglichen Fahrleistungen auf Sportwagenniveau: null bis 100 km/h in 5,9 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 243 km/h. Die elektrische Höchstgeschwindigkeit beträgt 125 km/h. Vernetzt ist der Cayenne S E-Hybrid über das serienmäßige Porsche Car Connect: Per Smartphone lassen sich beispielsweise die Daten zum Ladezustand oder zur Energieeffizienz abrufen oder die optionale Standklimatisierung steuern. Diese kühlt und heizt den Fahrzeuginnenraum bei ausgeschalteter Zündung – zum Temperieren vor der Fahrt, während das Fahrzeug noch mit dem Stromnetz verbunden ist. So wird dafür unterwegs keine Energie aufgewendet und die elektrische Reichweite steigt.

Details für ein perfektes Plug-in-Hybrid-Konzept

Die Lithium-Ionen-Batterie hat das gleiche Gehäuse wie im Panamera S E-Hybrid und ist ebenfalls unter dem Laderaumboden untergebracht. Sie verfügt jedoch über Zellen mit größerer Kapazität – 28 Ah statt 24,5 Ah.

Serienmäßig ist das Fahrzeug mit einem 3,6-kW-Ladegerät ausgestattet. Als Option ist ein gleichfalls integriertes Ladegerät mit einer Leistung von 7,2 kW erhältlich, das den Cayenne S E-Hybrid – einen entsprechenden Stromanschluss vorausgesetzt – doppelt so schnell auflädt wie mit dem serienmäßigen Ladegerät. In Deutschland beispielsweise in weniger als ein- einhalb statt knapp drei Stunden.

Eine Besonderheit ist der Druck-Treibstofftank des Cayenne S E-Hybrid. Ein leichter Überdruck von 0,3 bar sorgt dafür, dass ausgasender Treibstoff nicht ins Freie tritt und so die Emissionsbilanz verschlechtert. Beim Tanken wird durch das Betätigen der Tankklappenentriegelungstaste der Tank drucklos gemacht und das Treibstoffgas über einen Aktivkohlefilter neutralisiert. Selbstverständlich erfüllt der Cayenne S E-Hybrid die Euro 6-Abgasnorm.

Hohe Hybrid-Kompetenz bei Porsche

Porsche ist der führende Premium-Hybridanbieter. Der Panamera S E-Hybrid setzte als erstes Plug-in-Fahrzeug der Luxusklasse bereits bei seiner Markteinführung im Juni 2013 Maßstäbe. Der Cayenne S E-Hybrid trägt diese zukunftsweisende Technik nun ins Premium-SUV-Segment. Der 918 Spyder demonstrierte bei seiner Rekordfahrt auf dem Nürburgring im September 2013 eindrucksvoll, dass selbst Supersportwagen durch Hybridtechnik neue Leistungsdimensionen erreichen und konventionelle Antriebe in Fahrdynamik und Effizienz eindeutig hinter sich lassen können.

Eine Pionierrolle als Hochtechnologiefahrzeug kommt von daher dem 919 Hybrid zu, dem Rennwagen der LMP1-Klasse mit dem Porsche in der Langstreckenweltmeisterschaft WEC antritt. Er ist ein rollendes Forschungslabor für die Weiterentwicklung der Hybrid-Technik mit dem Ziel höchster Dynamik und Effizienz. Sein Antrieb kombiniert einen aufgeladenen V4-Ottomotor, der die Hinterachse antreibt, mit zwei Energierückgewinnungssystemen. Neben

der Brems-Energie-Rückgewinnung erzeugt ein über den Abgasstrom betriebener Generator weitere elektrische Energie. Diese wird in einer wassergekühlten Lithium-Ionen-Batterie gespeichert und beim Beschleunigen an einen Elektromotor abgegeben, der über ein Differential beide Vorderräder antreibt. Damit ist der 919 Hybrid zeitweise allradgetrieben. Höchst aufwendig ist die Abstimmung aller Antriebskomponenten mit dem Ziel, auf der Rennstrecke in jeder Sekunde absolut berechenbar und mit höchster Präzision und Fahrgeschwindigkeit unterwegs zu sein. Auch unabhängig von Rennresultaten sammelt Porsche mit dem 919 auf jedem Rennkilometer Erkenntnisse und Erfahrungen, die zukünftigen Sportwagengenerationen zu einem Vorsprung im Wettbewerb verhelfen werden.

Das erste Hybridfahrzeug der Welt stammt übrigens auch von Porsche: Der Lohner-Porsche aus dem Jahr 1899, konstruiert von Ferdinand Porsche, kombiniert einen batterie-elektrischen Antrieb mit einem Verbrennungsmotor.

Technische Daten Porsche Cayenne Diesel*

Karosserie:	Selbsttragende, vollverzinkte Leichtbau-Ganzstahl-Karosserie; Fahrer- und Beifahrer-Airbag zweistufig; Seiten-Airbags für Fahrer und Beifahrer; Curtain-Airbags über den Dachrahmen und die Seitenscheiben von der A- bis zur C-Säule; fünf Sitzplätze.	
Aerodynamik:	Luftwiderstandsbeiwert c_w	0,36
	Stirnfläche A	2,81 m ²
	$c_w \times A$	1,012
Motor:	Sechszylinder-V-Motor; Zylinderwinkel 90 Grad; Motorblock aus Grauguss; Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen; vier Ventile pro Zylinder; hydraulischer Ventilspielausgleich; Common-Rail-Diesel-Direkteinspritzung (2.000 bar) über Piezo-Einspritzventile; ein Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG); zwei Ladeluftkühler; gesteuerte Abgasrückführung mit Kühler; Sauganlage mit kennfeldgesteuerter Drallklappe; zweistufig geregelte Druckumlaufschmierung mit Nass-Sumpf; Motorölmenge 9,3 Liter; Abgasreinigungssystem mit Oxidationskatalysator, SCR-System und Dieselpartikelfilter; Thermomanagement für Motor- und Getriebekühlkreislauf; erweiterte Auto-Start-Stop-Funktion Plus.	
	Bohrung	83,0 mm
	Hub	91,4 mm
	Hubraum	2.967 cm ³
	Verdichtung	16,8:1
	Motorleistung	262 PS (193 kW) bei 4.000/min
	Max. Drehmoment	580 Nm bei 1.750–2.500/min
	Literleistung	88,4 PS/l (65,0 kW/l)
	Höchstzahl	5.300/min
	Kraftstoffart	Diesel
Elektrik:	12 Volt; Drehstromgenerator 3.100 W; Batterie 92 Ah/520 A; Bordnetzrekuperation.	

*Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

Kraftübertragung: Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; Porsche Traction Management (PTM): permanenter Allradantrieb mit selbstsperrendem Mitten-Differenzial; Momenten-Grundverteilung (VA/HA) 42/58; Achtgang-Tiptronic S.

Übersetzungen

1. Gang	4,97
2. Gang	2,84
3. Gang	1,86
4. Gang	1,44
5. Gang	1,21
6. Gang	1,00
7. Gang	0,83
8. Gang	0,69
R-Gang	4,07
Achsübersetzung	3,27
Wandlerdurchmesser	272 mm

Fahrwerk: Vorderachse: Aluminium-Doppelquerlenkerachse; Federbeine mit Stahlfedern und innenliegenden, hydraulischen Zweirohr-Gasdruckdämpfern.

Hinterachse: Mehrlenkerachse mit unterem Querlenker, zwei einzelne Lenker oben und Spurstange; Federbeine mit Stahlfedern und innenliegenden, hydraulischen Zweirohr-Gasdruckdämpfern.

Bremsen: Zweikreis-Bremsanlage mit achsweiser Aufteilung.

Vorn: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel; innenbelüftete Bremsscheiben mit 350 mm Durchmesser und 34 mm Dicke.

Hinten: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, innenbelüftete Bremsscheiben mit 330 mm Durchmesser und 28 mm Dicke.

Porsche Stability Management (PSM); Vakuum-Bremskraftverstärker; Bremsassistent; Multikollisionsbremse; elektrische Parkbremse.

Räder und Reifen:	vorn und hinten	8,0 J x 18	mit	255/55 R 18
Gewichte:	Leergewicht DIN			2.110 kg
	Zulässiges Gesamtgewicht			2.870 kg
	Zulässige Anhängelast			3.500 kg
	Zulässige Stützlast			140 kg
	Zulässige Dachlast			100 kg
Maße:	Länge			4.855 mm
	Breite			1.939 mm
	Breite mit Außenspiegeln			2.165 mm
	Höhe			1.705 mm
	Radstand			2.895 mm
	Spurweite	vorn		1.655 mm
		hinten		1.669 mm
	Kofferraumvolumen			618–1.728 l
	Tankinhalt			85 l
Fahrleistungen:	Höchstgeschwindigkeit			221 km/h 137 mph
	Beschleunigung			
	0–100 km/h			7,3 s
			mit Sport-Chrono-Paket	7,2 s
	0–60 mph			6,9 s
			mit Sport-Chrono-Paket	6,8 s
	0–160 km/h			19,5 s
	0–400 m (1/4 mile)			15,4 s
	0–1.000 m			28,5 s

Verbrauch (NEFZ):	gesamt	6,8–6,6 l/100 km
	innerstädtisch	7,8–7,6 l/100 km
	außerstädtisch	6,2–6,0 l/100 km
CO₂-Emissionen:	gesamt	179–173 g/km
Schadstoffklasse:		Euro 6

Technische Daten Porsche Cayenne S Diesel*

Karosserie:	Selbsttragende, vollverzinkte Leichtbau-Ganzstahl-Karosserie; Fahrer- und Beifahrer-Airbag zweistufig; Seiten-Airbags für Fahrer und Beifahrer; Curtain-Airbags über den Dachrahmen und die Seitenscheiben von der A- bis zur C-Säule; fünf Sitzplätze.	
Aerodynamik:	Luftwiderstandsbeiwert c_w	0,36
	Stirnfläche A	2,81 m ²
	$c_w \times A$	1,012
Motor:	Achtzylinder-V-Motor; Zylinderwinkel 90 Grad; Motorblock aus Grauguss; Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder; hydraulischer Ventilspielausgleich; bedarfsgeregelte Common-Rail-Diesel-Direkteinspritzung (2.000 bar) über Piezo-Einspritzventile; zwei Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG); zwei Ladeluftkühler; gesteuerte Abgasrückführung mit Kühler; je eine Sauganlage pro Zylinderbank mit kennfeldgesteuerter Drallklappe; zweistufig geregelte Druckumlaufschmierung mit Nass-Sumpf; Motorölmenge 10,2 Liter; zweiflutiges Abgasreinigungssystem mit je einem Oxidationskatalysator und Dieselpartikelfilter; Thermomanagement für Motor und Getriebekühlkreislauf; erweiterte Auto-Start-Stop-Funktion Plus.	
	Bohrung	83,0 mm
	Hub	95,5 mm
	Hubraum	4.134 cm ³
	Verdichtung	16,4:1
	Motorleistung	385 PS (283 kW) bei 3.750/min
	Max. Drehmoment	850 Nm bei 2.000–2.750/min
	Literleistung	93,1 PS/l (68,5 kW/l)
	Höchstzahl	4.600/min
	Kraftstoffart	Diesel
Elektrik:	12 Volt; Drehstromgenerator 2.600 W; Batterie 105 Ah/580 A; Bordnetzrekuperation.	

*Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

Kraftübertragung: Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; Porsche Traction Management (PTM): aktiver Hang-on-Allradantrieb mit elektronisch geregelter, kennfeld-gesteuerter Lamellenkupplung; permanent angetriebene Hinterachse, vollvariable Kraftzuteilung an die Vorderachse; Achtgang-Tiptronic S.

Übersetzungen

1. Gang	4,92
2. Gang	2,81
3. Gang	1,84
4. Gang	1,43
5. Gang	1,21
6. Gang	1,00
7. Gang	0,83
8. Gang	0,69
R-Gang	4,02
Achsübersetzung VA	2,58
Achsübersetzung HA	2,92
Wandlerdurchmesser	272 mm

Fahrwerk: Vorderachse: Aluminium-Doppelquerlenkerachse; Federbeine mit Stahlfedern und innenliegenden, hydraulischen Zweirohr-Gasdruckdämpfern.

Hinterachse: Mehrlenkerachse mit unterem Querlenker, zwei einzelne Lenker oben und Spurstange; Federbeine mit Stahlfedern und innenliegenden, hydraulischen Zweirohr-Gasdruckdämpfern.

Bremsen: Zweikreis-Bremsanlage mit achsweiser Aufteilung.

Vorn: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel; innenbelüftete Bremsscheiben mit 360 mm Durchmesser und 36 mm Dicke.

Hinten: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, innenbelüftete Bremsscheiben mit 330 mm Durchmesser und 28 mm Dicke.

Porsche Stability Management (PSM); Vakuum-Bremskraftverstärker; Bremsassistent; Multikollisionsbremse; elektrische Parkbremse.

Räder und Reifen:	vorn und hinten	8,0 J x 18	mit	255/55 R 18
Gewichte:	Leergewicht DIN			2.215 kg
	Zulässiges Gesamtgewicht			2.955 kg
	Zulässige Anhängelast			3.500 kg
	Zulässige Stützlast			140 kg
	Zulässige Dachlast			100 kg
Maße:	Länge			4.855 mm
	Breite			1.939 mm
	Breite mit Außenspiegeln			2.165 mm
	Höhe			1.705 mm
	Radstand			2.895 mm
	Spurweiten	vorn		1.655 mm
		hinten		1.669 mm
	Kofferraumvolumen			670–1.780 l
	Tankinhalt			85 l
Fahrleistungen:	Höchstgeschwindigkeit			252 km/h 157 mph
	Beschleunigung			
	0–100 km/h			5,4 s
			mit Sport-Chrono-Paket	5,3 s
	0–60 mph			5,1 s
			mit Sport-Chrono-Paket	5,0 s
	0–160 km/h			12,9 s
	0–400 m (1/4 mile)			13,7 s
	0–1.000 m			25,2 s

Verbrauch (NEFZ):	gesamt	8,0 l/100 km
	innerstädtisch	10,0 l/100 km
	außerstädtisch	7,0 l/100 km
CO₂-Emissionen:	gesamt	209 g/km
Schadstoffklasse:		Euro 5

Technische Daten Porsche Cayenne S*

Karosserie:	Selbsttragende, vollverzinkte Leichtbau-Ganzstahl-Karosserie; Fahrer- und Beifahrer-Airbag zweistufig; Seiten-Airbags für Fahrer und Beifahrer; Curtain-Airbags über den Dachrahmen und die Seitenscheiben von der A- bis zur C-Säule; fünf Sitzplätze.	
Aerodynamik:	Luftwiderstandsbeiwert c_w	0,36
	Stirnfläche A	2,81 m ²
	$c_w \times A$	1,012
Motor:	Sechszylinder-V-Motor; Zylinderwinkel 90 Grad; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen; vier Ventile pro Zylinder; kontinuierliche Verstellung der Einlass- und Auslass-Nockenwellen und Ventilhubumschaltung (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; Schwingrohraufladung und zweistufige Saugrohr-Längenumschaltung; Benzin-Direkteinspritzung; Biturbo-Aufladung; integrierte Trockensumpfschmierung; Motorölmenge 10,0 Liter; je zwei Dreibege-Katalysatoren mit je zwei Lambdasonden pro Zylinderreihe; elektronische Zündung mit sechs Einzelzündspulen; Thermomanagement für Motor- und Getriebekühlkreislauf; variable Schubabschaltung; erweiterte Auto-Start-Stop-Funktion Plus.	
	Bohrung	96,0 mm
	Hub	83,0 mm
	Hubraum	3.604 cm ³
	Verdichtung	10,5:1
	Motorleistung	420 PS (309 kW) bei 6.000/min
	Max. Drehmoment	550 Nm bei 1.350–4.500/min
	Literleistung	116,6 PS/l (85,7 kW/l)
	Höchstzahl	6.700/min
	Kraftstoffart	Super Plus
Elektrik:	12 Volt; Drehstromgenerator 3.080 W; Batterie 92 Ah/520 A; Bordnetzrekuperation.	

*Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

Kraftübertragung: Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; Porsche Traction Management (PTM): aktiver Hang-on-Allradantrieb mit elektronisch geregelter, kennfeld-gesteuerter Lamellenkupplung; permanent angetriebene Hinterachse, vollvariable Kraftzuteilung an die Vorderachse; Achtgang-Tiptronic S.

Übersetzungen

1. Gang	4,97
2. Gang	2,84
3. Gang	1,86
4. Gang	1,44
5. Gang	1,21
6. Gang	1,00
7. Gang	0,83
8. Gang	0,69
R-Gang	4,07
Achsübersetzung VA	2,73
Achsübersetzung HA	3,09
Wandlerdurchmesser	272 mm

Fahrwerk: Vorderachse: Aluminium-Doppelquerlenkerachse; Federbeine mit Stahlfedern und innenliegenden, hydraulischen Zweirohr-Gasdruckdämpfern.

Hinterachse: Mehrlenkerachse mit unterem Querlenker, zwei einzelne Lenker oben und Spurstange; Federbeine mit Stahlfedern und innenliegenden, hydraulischen Zweirohr-Gasdruckdämpfern.

Bremsen: Zweikreis-Bremsanlage mit achsweiser Aufteilung.

Vorn: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel; innenbelüftete Bremsscheiben mit 360 mm Durchmesser und 36 mm Dicke.

Hinten: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, innenbelüftete Bremsscheiben mit 330 mm Durchmesser und 28 mm Dicke.

Porsche Stability Management (PSM); Vakuum-Bremskraftverstärker; Bremsassistent; Multikollisionsbremse; elektrische Parkbremse.

Räder und Reifen:	vorn und hinten	8,0 J x 18	mit	255/55 R 18
Gewichte:	Leergewicht DIN			2.085 kg
	Zulässiges Gesamtgewicht			2.860 kg
	Zulässige Anhängelast			3.500 kg
	Zulässige Stützlast			140 kg
	Zulässige Dachlast			100 kg
Maße:	Länge			4.855 mm
	Breite			1.939 mm
	Breite mit Außenspiegeln			2.165 mm
	Höhe			1.705 mm
	Radstand			2.895 mm
	Spurweiten	vorn		1.655 mm
		hinten		1.669 mm
	Kofferraumvolumen			670–1.780 l
	Tankinhalt			85 l
Fahrleistungen:	Höchstgeschwindigkeit			259 km/h 161 mph
	Beschleunigung			
	0–100 km/h			5,5 s mit Sport-Chrono-Paket 5,4 s
	0–60 mph			5,2 s mit Sport-Chrono-Paket 5,1 s
	0–160 km/h			13,0 s
	0–400 m (1/4 mile)			13,9 s
	0–1.000 m			25,1 s

Verbrauch (NEFZ):	gesamt	9,8–9,5 l/100 km
	innerstädtisch	13,0–12,4 l/100 km
	außerstädtisch	8,0–7,8 l/100 km
CO₂-Emissionen:	gesamt	229–223 g/km
Schadstoffklasse:		Euro 6

Technische Daten Porsche Cayenne Turbo*

Karosserie: Selbsttragende, vollverzinkte Leichtbau-Ganzstahl-Karosserie; Fahrer- und Beifahrer-Airbag zweistufig; Seiten-Airbags für Fahrer und Beifahrer; Curtain-Airbags über den Dachrahmen und die Seitenscheiben von der A- bis zur C-Säule; fünf Sitzplätze.

Aerodynamik:

Luftwiderstandsbeiwert c_w	0,36
Stirnfläche A	2,80 m ²
$c_w \times A$	1,008

Motor: Achtzylinder-V-Motor; Zylinderwinkel 90 Grad; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen; vier Ventile pro Zylinder; kontinuierliche Verstellung der Einlass-Nockenwellen und Ventilhubumschaltung (VarioCam Plus); hydraulischer Ventilspielausgleich; Benzin-Direkteinspritzung; Biturbo-Aufladung; integrierte Trockensumpfschmierung; Motorölmenge 11,55 Liter; je zwei Dreibege-Katalysatoren mit je zwei Lambda-sonden pro Zylinderreihe; elektronische Zündung mit acht Einzelzündspulen; Thermomanagement für Motor- und Getriebekühlkreislauf; variable Schubabschaltung; erweiterte Auto-Start-Stop-Funktion Plus.

Bohrung	96,0 mm
Hub	83,0 mm
Hubraum	4.806 cm ³
Verdichtung	10,5:1
Motorleistung	520 PS (382 kW) bei 6.000/min
Max. Drehmoment	750 Nm bei 2.250–4.000/min
Literleistung	108,1 PS/l (79,5 kW/l)
Höchstzahl	6.700/min
Kraftstoffart	Super Plus

Elektrik: 12 Volt; Drehstromgenerator 2.400 W; Batterie 92 Ah/520 A; Bordnetzrekuperation.

*Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

Kraftübertragung: Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; Porsche Traction Management (PTM): aktiver Hang-on-Allradantrieb mit elektronisch geregelter, kennfeld-gesteuerter Lamellenkupplung; permanent angetriebene Hinterachse, vollvariable Kraftzuteilung an die Vorderachse; Achtgang-Tiptronic S.

Übersetzungen

1. Gang	4,92
2. Gang	2,81
3. Gang	1,84
4. Gang	1,43
5. Gang	1,21
6. Gang	1,00
7. Gang	0,83
8. Gang	0,69
R-Gang	4,03
Achsübersetzung VA	2,58
Achsübersetzung HA	2,92
Wandlerdurchmesser	272 mm

Fahrwerk: Luftfederung mit Niveauregulierung und Höhenverstellung sowie kontinuierlicher Dämpferverstellung mit drei Kennfeldern (PASM).

Vorderachse: Aluminium-Doppelquerlenkerachse; Federbeine mit Luftfedern und innenliegenden, hydraulischen Zweirohr-Gasdruckdämpfern.

Hinterachse: Mehrlenkerachse mit unterem Querlenker, zwei einzelne Lenker oben und Spurstange; Federbeine mit Luftfedern und innenliegenden, hydraulischen Zweirohr-Gasdruckdämpfern.

Bremsen: Zweikreis-Bremsanlage mit achsweiser Aufteilung.

Vorn: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel; innenbelüftete Bremsscheiben mit 390 mm Durchmesser und 38 mm Dicke.

Hinten: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, innenbelüftete Bremscheiben mit 358 mm Durchmesser und 28 mm Dicke.

Porsche Stability Management (PSM); Vakuum-Bremskraftverstärker; Bremsassistent; Multikollisionsbremse; elektrische Parkbremse.

Räder und Reifen: vorn und hinten 8,5 J x 19 mit 265/50 R 19

Gewichte:

Leergewicht DIN	2.185 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.895 kg
Zulässige Anhängelast	3.500 kg
Zulässige Stützlast	140 kg
Zulässige Dachlast	100 kg

Maße:

Länge	4.855 mm
Breite	1.939 mm
Breite mit Außenspiegeln	2.165 mm
Höhe	1.702 mm
Radstand	2.895 mm

Spurweiten	vorn	1.643 mm
	hinten	1.657 mm

Kofferraumvolumen	670–1.780 l
Tankinhalt	100 l

Fahrleistungen:

Höchstgeschwindigkeit	279 km/h 173 mph
-----------------------	---------------------

Beschleunigung	
0–100 km/h	4,5 s mit Sport-Chrono-Paket 4,4 s

	0–60 mph	4,2 s mit Sport-Chrono-Paket 4,1 s
	0–160 km/h	10,3 s
	0–400 m (1/4 mile)	12,9 s
	0–1.000 m	23,4 s
Verbrauch (NEFZ):	gesamt	11,5–11,2 l/100 km
	innerstädtisch	15,9–15,5 l/100 km
	außerstädtisch	8,9–8,7 l/100 km
CO₂-Emissionen:	gesamt	267–261 g/km
Schadstoffklasse:		Euro 6

Technische Daten Porsche Cayenne S E-Hybrid*

Karosserie:	Selbsttragende, vollverzinkte Leichtbau-Ganzstahl-Karosserie; Fahrer- und Beifahrer-Airbag zweistufig; Seiten-Airbags für Fahrer und Beifahrer; Curtain-Airbags über den Dachrahmen und die Seitenscheiben von der A- bis zur C-Säule; fünf Sitzplätze.	
Aerodynamik:	Luftwiderstandsbeiwert c_w	0,36
	Stirnfläche A	2,81 m ²
	$c_w \times A$	1,012
Antriebssystem:	Parallel-Vollhybrid mit Plug-in-Technologie, Verbrennungsmotor und Hybridmodul mit Elektromaschine und Trennkupplung. Gesamtleistung 416 PS (306 kW) bei 5.500/min Max. Drehmoment 590 Nm bei 1.250–4.000/min	
Verbrennungsmotor:	Wassergekühlter Sechszylinder-V-Motor; Zylinderwinkel 90 Grad; Kurbelgehäuse und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen; vier Ventile pro Zylinder; einlassseitig variable Steuerzeiten; hydraulischer Ventilspielausgleich; Kompressor-Aufladung; Benzin-Direkteinspritzung; je ein Dreiwege-Katalysator mit zwei Lambdasonden pro Zylinderreihe; Motoröl 8,1 Liter; elektronische Zündung mit ruhender Zündverteilung (sechs Zündspulen); Thermomanagement; erweiterte Auto-Start-Stop-Funktion Plus.	
	Bohrung	84,5 mm
	Hub	89,0 mm
	Hubraum	2.995 cm ³
	Verdichtung	10,5:1
	Motorleistung	333 PS (245 kW) bei 5.500–6.500/min
	Max. Drehmoment	440 Nm bei 3.000–5.250/min
	Literleistung	111,2 PS/l (81,8 kW/l)
	Höchstdrehzahl	6.500/min
	Kraftstoffart	Super

*Die technischen Daten können länderspezifisch variieren

Elektromotor:	<p>Permanenterregte Synchronmaschine</p> <p>E-Motorleistung 95 PS (70 kW) bei 2.200–2.600/min</p> <p>Max. Drehmoment 310 Nm bei 0–1.700/min</p>																						
Elektrik:	<p>Hochvoltanlage/Traktionsbatterie: 382 Volt; Lithium-Ionen-Batterie; 10,8 kWh; Plug-in-System: am Stromnetz aufladbar über serienmäßiges Porsche Universal-Ladegerät (AC) und On-board-Lader (3,6 kW oder optional 7,2 kW). 12 Volt-Bordnetz; Batteriekapazität 75 Ah.</p>																						
Kraftübertragung:	<p>Motor und Getriebe zu einer Antriebseinheit verschraubt; Porsche Traction Management (PTM): permanenter Allradantrieb mit selbstsperrendem Mitten-Differenzial; Momenten-Grundverteilung (VA/HA) 42/58; Achtgang-Tiptronic S.</p>																						
	<p>Übersetzungen</p> <table> <tr> <td>1. Gang</td> <td>4,92</td> </tr> <tr> <td>2. Gang</td> <td>2,81</td> </tr> <tr> <td>3. Gang</td> <td>1,84</td> </tr> <tr> <td>4. Gang</td> <td>1,43</td> </tr> <tr> <td>5. Gang</td> <td>1,21</td> </tr> <tr> <td>6. Gang</td> <td>1,00</td> </tr> <tr> <td>7. Gang</td> <td>0,83</td> </tr> <tr> <td>8. Gang</td> <td>0,69</td> </tr> <tr> <td>R-Gang</td> <td>4,02</td> </tr> <tr> <td>Achsübersetzung</td> <td>3,27</td> </tr> <tr> <td>Wandlerdurchmesser</td> <td>241 mm</td> </tr> </table>	1. Gang	4,92	2. Gang	2,81	3. Gang	1,84	4. Gang	1,43	5. Gang	1,21	6. Gang	1,00	7. Gang	0,83	8. Gang	0,69	R-Gang	4,02	Achsübersetzung	3,27	Wandlerdurchmesser	241 mm
1. Gang	4,92																						
2. Gang	2,81																						
3. Gang	1,84																						
4. Gang	1,43																						
5. Gang	1,21																						
6. Gang	1,00																						
7. Gang	0,83																						
8. Gang	0,69																						
R-Gang	4,02																						
Achsübersetzung	3,27																						
Wandlerdurchmesser	241 mm																						
Fahrwerk:	<p>Vorderachse: Aluminium-Doppelquerlenkerachse; Federbeine mit Stahlfedern und innenliegenden, hydraulischen Zweirohr-Gasdruckdämpfern.</p> <p>Hinterachse: Mehrlenkerachse mit unterem Querlenker, zwei einzelne Lenker oben und Spurstange; Federbeine mit Stahlfedern und innenliegenden, hydraulischen Zweirohr-Gasdruckdämpfern.</p>																						

Bremsen:	<p>Rekuperationsfähiges Bremssystem zur Bremsenergieerückgewinnung; Zweikreis-Bremsanlage mit achsweiser Aufteilung.</p> <p>Vorn: Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel; innenbelüftete Bremsscheiben mit 360 mm Durchmesser und 36 mm Dicke.</p> <p>Hinten: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, innenbelüftete Bremsscheiben mit 330 mm Durchmesser und 28 mm Dicke.</p> <p>Porsche Stability Management (PSM); Vakuum-Bremskraftverstärker; Bremsassistent; Multikollisionsbremse; elektrische Parkbremse.</p>		
Räder und Reifen:	vorn und hinten	8,0 J x 18	mit 255/55 R 18
Gewichte:	Leergewicht DIN		2.350 kg
	Zulässiges Gesamtgewicht		3.050 kg
	Zulässige Anhängelast		3.500 kg
	Zulässige Stützlast		140 kg
	Zulässige Dachlast		100 kg
Maße:	Länge		4.855 mm
	Breite		1.939 mm
	Breite mit Außenspiegeln		2.165 mm
	Höhe		1.705 mm
	Radstand		2.895 mm
	Spurweiten	vorn	1.655 mm
		hinten	1.669 mm
	Kofferraumvolumen		580–1.690 l
	Tankinhalt		80 l

Fahrleistungen:	Höchstgeschwindigkeit	243 km/h 151 mph
	Elektrische Höchstgeschwindigkeit	125 km/h 78 mph
	Beschleunigung 0–100 km/h	5,9 s
	0–60 mph	5,4 s
	0–160 km/h	13,7 s
	0–400 m (1/4 mile)	14,2 s
	0–1.000 m	25,7 s
	Verbrauch: (ECE R 101)	Kraftstoffverbrauch gesamt
	Stromverbrauch gesamt	20,8 kWh/100 km
	CO ₂ -Emissionen gesamt	79 g/km
Elektr. Reichweite:		ca. 18–36 km
Schadstoffklasse:		Euro 6