

PORSCHE

Cayenne Electric und Cayenne Coupé Electric

Pressemappe

Stromverbrauch und Emissionen

Cayenne Electric: Stromverbrauch kombiniert: 21,9 – 19,7 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A.

Cayenne Coupé Electric: Stromverbrauch kombiniert: 21,3 – 19,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A.

Cayenne S Electric: Stromverbrauch kombiniert: 21,6 – 19,5 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A.

Cayenne S Coupé Electric: Stromverbrauch kombiniert: 21,1 – 18,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A.

Cayenne Turbo Electric: Stromverbrauch kombiniert: 22,4 – 20,4 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A.

Cayenne Turbo Coupé Electric: Stromverbrauch kombiniert: 22,0 – 20,0 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A.

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.

Alle von Porsche angebotenen Neufahrzeuge sind nach WLTP typengenehmigt. Offizielle von den WLTP-Werten abgeleitete NEFZ-Werte liegen für Neufahrzeuge seit dem 1. Januar 2023 nicht mehr vor und können daher nicht mehr angegeben werden. Weitere Informationen zum offiziellen Verbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Inhalt

Highlights	4
Kurzfassung	7
Elektrischer Meilenstein mit Porsche-DNA	7
Exterieur	11
Progressiv und gleichzeitig unverkennbar ein Cayenne	11
Aerodynamik	15
Von Air Curtains bis Airblades: Innovationen aus dem Windkanal für Effizienz	15
Interieur	17
Sportlichkeit neu inszeniert	17
Komfort	20
Mehr Platz, mehr Erlebnis	20
Porsche Driver Experience	25
Digitales Nutzererlebnis in neuer Dimension	25
Antrieb	31
Sportwagen-Performance mit neuem Antriebssystem und innovativer Kühlung	31
Fahrwerk	36
Erstes Porsche SUV mit aktivem Fahrwerk	36
Hochvolt-System	40
Zukunftstechnologie Batterie: intelligent, leistungsstark, robust und effizient	40
Laden	43
Laden fast so schnell wie Tanken	43
Licht- und Assistenzsysteme	46
Perfekte Übersicht, maximale Unterstützung	46

Highlights

Der Cayenne wird elektrisch – und bleibt Porsche.

Seit über 20 Jahren prägt der Cayenne als vielseitigster Porsche-Sportwagen das SUV-Segment. Nun verbindet er als technologischer Meilenstein elektrische Antriebsleistung mit bewährter Alltagstauglichkeit, hohem Langstreckenkomfort und kompromisslosen Offroad-Qualitäten – auf Wunsch auch als Coupé.

Antriebsdreiklang beim Cayenne – neue Maßstäbe durch Elektrifizierung.

Porsche entwickelt die aktuelle Cayenne-Generation mit effizienten Verbrenner- und Hybridantrieben bis weit ins nächste Jahrzehnt hinein weiter. Das außergewöhnliche Performance-Level erreicht jedoch allein der neue Cayenne Electric – er setzt die Maßstäbe für die Zukunft.

Typisch Porsche, typisch Cayenne – stärker im Alltag als je zuvor.

Ob Platz für Gepäck, Anhänger oder Passagiere: Der Cayenne Electric überzeugt im Alltag mit bis zu 1.588 Litern Ladevolumen (Coupé: 1.347 Liter), einem 90-Liter-Frunk und einer Anhängelast von bis zu 3,5 Tonnen. Im Fond genießen die Mitfahrer spürbar mehr Raum und Komfort als je zuvor.

Der maßgeschneiderte Cayenne – Individualität in nie dagewesener Vielfalt.

Noch nie ließ sich ein Cayenne so individuell konfigurieren. Mehr Serienfarben im Exterieur, Farbkombinationen im Interieur, Räder sowie Interieur- und Akzentpakete als bisher bieten Kunden nahezu unbegrenzte Möglichkeiten der Personalisierung. Über die Porsche Exklusive Manufaktur und Sonderwunsch besteht die Möglichkeit, individuelle Wünsche bis hin zum Unikat zu realisieren.

Mehr Komfort für Fahrer und Passagiere.

Der Cayenne Electric bietet neue Komfortfeatures wie eine elektrische Fondsitzeanlage, Mood Modes, Ambientebeleuchtung mit Kommunikationslicht, eine Flächenheizung und das Panorama-Glasschiebedach mit Sunshine Control.

Neue Porsche Driver Experience – vernetztes Cockpit mit klarer Logik

Der Cayenne Electric und das Cayenne Coupé Electric erhalten ein neues Anzeige- und Bedienkonzept. Das zentrale Flow Display und weitere Screens sind nahtlos ins Interieur integriert. Für häufig genutzte Funktionen gibt es haptische Bedienelemente. Ein neues Betriebssystem ermöglicht Funktionen wie Streaming, Gaming oder KI-gestützte Sprachsteuerung – erstmals in einem Porsche auf einer komplett neuen Benutzeroberfläche, der Porsche Digital Interaction.

Cayenne Turbo Electric – stärkster Serien-Porsche aller Zeiten.

Öl-Direktkühlung im hinteren E-Motor und eine funktionsintegrierte, beidseitig gekühlte Hochvolt-Batterie bringen den Cayenne Turbo Electric und das Cayenne Turbo Coupé Electric auf Supersportwagen-Niveau. Im Overboost-Bereich leistet der Turbo 850 kW (1.156 PS), erreicht bis zu 260 km/h und beschleunigt in nur 2,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Porsche Active Ride – neue Dimension zwischen Komfort und Dynamik.

Der Cayenne Electric erreicht eine außergewöhnliche Bandbreite zwischen Agilität und Fahrkomfort, die sich mit dem aktiven Fahrwerk Porsche Active Ride, einer Hinterachslenkung mit bis zu fünf Grad Einschlagwinkel und der Hochleistungsbremse Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) noch weiter vergrößern lässt.

Form und Funktion im Einklang – neues Exterieur, unverkennbar Porsche.

Der Cayenne Electric begeistert mit einem völlig neuen Exterieurdesign – und bleibt dennoch unverwechselbar Porsche. Mit einem cW-Wert von 0,25 (Coupé: 0,23) zählt er zu den strömungsgünstigsten SUVs seiner Klasse. Neue, aktive Aeroblades am Heck optimieren beim Cayenne Turbo und beim Cayenne Turbo Coupé die Luftführung und erhöhen die Reichweite. Progressive Details wie animierte Leuchtengrafik, rahmenlose Türen und ein Heckleuchtenband mit beleuchtetem „PORSCHE“ Schriftzug unterstreichen die moderne Designsprache.

Neuartiger Ladekomfort: schnell, robust und kabellos.

Der Cayenne Electric und das Cayenne Coupé Electric bieten bis zu 400 kW Ladeleistung¹. Sie gewinnen beim Rekuperieren bis zu 600 kW zurück – ein Wert auf Formel-E-Niveau. Als eines der ersten Elektroautos weltweit kann der Cayenne zusätzlich induktiv laden. Die WLTP-Reichweite liegt bei über 600 Kilometern.

Ikonische Flyline und kraftvolle Proportionen.

Die neuen Coupé-Modelle des Cayenne Electric verbinden die ikonische Flyline des 911 mit kraftvollen Proportionen – ein klar positioniertes, emotionales SUV mit Sportwagen-DNA. Ab der A-Säule sind die Coupé-Modelle eigenständig gestaltet.

Emotion, Extravaganz, E-Performance

Mit bis zu 850 kW (1.156 PS) Overboost-Leistung, extrovertiertem Auftritt und optionalem Leichtbau Sport Paket zählt das Cayenne Turbo Coupé Electric zu den emotionalsten SUVs im Segment. Die Serienausstattung ist umfangreicher als beim SUV – unter anderem mit Panorama-Glasdach und Sport Chrono Paket.

Design wird zum Effizienzfaktor

Die flach abfallende Dachlinie des neuen Cayenne Coupé Electric senkt den Luftwiderstandsbeiwert auf 0,23 und steigert die WLTP-Reichweite dadurch um bis zu 18 Kilometer auf bis zu 669 Kilometer.

¹ Ladeleistung Cayenne unter spezifischen Bedingungen mit CCS-Schnellladesäule mit > 400 kW, > 850 V, > 520A, Ausgangsladezustand 45% - 48%, Batterietemperatur 40°C - 42°C. Maximale Ladeleistung für Gleichstrom (DC) bei einem Ladevorgang von 10% SoC auf bis zu 80% SoC unter optimalen Bedingungen: 390 kW (CCS-Schnellladesäule mit > 390kW, > 850 V, > 520A, Batterietemperatur 15°C, Ausgangsladezustand 9 % und Restreichweite < 60 km).

Kurzfassung

Elektrischer Meilenstein mit Porsche-DNA

Mit dem Cayenne Electric hat für Porsche eine neue Ära im SUV-Segment begonnen. Mit elektrischer Supersportwagen-Performance, hoher Reichweite, außergewöhnlicher Ladeleistung, innovativem Fahrwerk, konsequenter Digitalisierung und hoher Alltagstauglichkeit definiert der Cayenne Electric die Zukunft der Baureihe. Er verbindet sportliche Fahrdynamik, Komfort, Vielseitigkeit und technologische Exzellenz zu einem Gesamtpaket, das sowohl im Alltag als auch auf der Langstrecke und im Gelände überzeugt – und bleibt dabei in jeder Hinsicht ein Porsche. Zur Auswahl stehen drei Varianten: der Cayenne Electric, der Cayenne S Electric und der Cayenne Turbo Electric –alle mit elektronischem Allradantrieb und jeweils auch als Coupé erhältlich.

Der Cayenne Electric ergänzt das bestehende Angebot aus Verbrenner- und Hybridmodellen und markiert die technologische Spitze der Baureihe. Porsche verfolgt damit einen technologieoffenen Ansatz, setzt mit dem Elektro-Modell jedoch neue Maßstäbe in Performance, Effizienz und Digitalisierung.

Supersportwagen-Performance – verpackt in ein SUV

An der Spitze der Baureihe stehen der Cayenne Turbo Electric und das Cayenne Turbo Coupé Electric mit einer Systemleistung von bis zu 850 kW (1.156 PS) und einem maximalen Drehmoment von bis zu 1.500 Nm. Beide Modelle beschleunigen in 2,5 Sekunden von null auf 100 km/h und erreichen bis zu 260 km/h Höchstgeschwindigkeit. Im normalen Fahrbetrieb stehen bis zu 630 kW (857 PS) zur Verfügung, über die Push-to-Pass-Funktion² lassen sich für zehn Sekunden zusätzliche 130 kW aktivieren. Zentrales Element ist ein neu entwickelter Elektromotor an der Hinterachse mit Öl-Direktkühlung. Diese in den Turbo-Modellen sowie im Cayenne S und Cayenne S Coupé eingesetzte Technologie stammt aus der Formel E und sorgt für hohe Dauerleistung auch bei wiederholter Volllast. Der Motor wurde von Porsche selbst entwickelt. Siliziumkarbid-Wechselrichter reduzieren Schaltverluste und steigern Effizienz und Leistungsdichte. Die Kraftübertragung erfolgt an

² Batterieladezustand und Batterietemperatur können die Push-to-Pass-Leistung beeinflussen.

beiden Achsen über zweistufige Eingang-Getriebe. Die Gewichtsverteilung ist Porsche-typisch leicht heckbetont.

Effizienz, Rekuperation und Reichweite

Herzstück aller vollelektrischer Cayenne-Modelle ist eine neu entwickelte Hochvolt-Batterie mit 113 kWh Bruttoenergiegehalt. Sie besteht aus sechs Modulen mit insgesamt 192 Zellen und wird beidseitig flüssigkeitsgekühlt. Die Kombination aus hoher Energiedichte, prädiktivem Thermomanagement und effizientem Antrieb ermöglicht WLTP-Reichweiten von bis zu 669 Kilometern (Cayenne S Coupé Electric). Beim Verzögern erreicht der Cayenne Electric eine Rekuperationsleistung von bis zu 600 kW – ein Wert auf Formel-E-Niveau. Rund 97 Prozent aller Bremsvorgänge im Alltag werden rein elektrisch abgedeckt. Die hydraulische Bremse wird nur bei höherem Verzögerungsbedarf zugeschaltet. Die Schubrekuperation lässt sich in drei Stufen konfigurieren – von effizientem Segeln bis hin zu sportlich ausgelegter Verzögerung.

Schnellladen, Bank-Laden und induktives Laden

Dank 800-Volt-Architektur laden die Cayenne-Electric-Modelle an High-Power-Chargern mit bis zu 390 kW, unter spezifischen Bedingungen sogar mit bis zu 400 kW.³ Der Ladezustand lässt sich in weniger als 16 Minuten von zehn auf 80 Prozent erhöhen. In zehn Minuten können bis zu 338 Kilometer Reichweite⁴ nachgeladen werden. Zur optimalen Nutzung bestehender Infrastruktur unterstützt der Cayenne Bank-Laden an 400-Volt-Säulen. Dabei wird die Batterie intern geteilt, um hohe Ladeleistungen auch an konventionellen Schnellladern zu ermöglichen. Als einer der ersten Serien-Stromer bietet der Cayenne Electric zudem induktives Laden mit bis zu 11 kW über Porsche Wireless Charging. Der Ladevorgang startet automatisch nach der Positionierung des Fahrzeugs über einer Bodenplatte.

³ Ladeleistung Cayenne unter spezifischen Bedingungen mit CCS-Schnellladesäule mit > 400 kW, > 850 V, > 520A, Ausgangsladezustand 45% - 48%, Batterietemperatur 40°C - 42°C. Maximale Ladeleistung für Gleichstrom (DC) bei einem Ladevorgang von 10% SoC auf bis zu 80% SoC unter optimalen Bedingungen: 390 kW (CCS-Schnellladesäule mit > 390kW, > 850 V, > 520A, Batterietemperatur 15°C, Ausgangsladezustand 9 % und Restreichweite < 60 km).

⁴ Cayenne nachgeladene Reichweite in 10 min für Gleichstrom (DC) mit maximaler Ladeleistung unter optimalen Bedingungen (CCS-Schnellladesäule mit > 390 kW, > 850 V, > 520A, Batterietemperatur 15°C, Ausgangsladezustand 9% und Restreichweite < 60km), basierend auf WLTP-Verbrauch eines Fahrzeugs mit Serienausstattung gemäß deutscher Länderausführung.

Fahrwerk: Bandbreite zwischen Komfort und Dynamik

Serienmäßig verfügen alle Modelle über adaptive Luftfederung mit Porsche Active Suspension Management. Optional lässt sich die Hinterachslenkung mit bis zu fünf Grad Einschlagwinkel ergänzen. Der Turbo und das Turbo Coupé verfügen serienmäßig über Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) und kann, wie auch die Cayenne S-Modelle, zusätzlich mit Porsche Active Ride ausgestattet werden. Das aktive Highend-Fahrwerk kompensiert Aufbaubewegungen nahezu vollständig und verbindet außergewöhnlichen Komfort mit hoher Fahrpräzision. Die optionale Keramikbremse Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) stellt optimale Verzögerung auch bei hochdynamischer Fahrt sicher. Durch die vielfältigen Fahrwerksysteme entsteht eine außergewöhnliche Bandbreite zwischen sportlicher Agilität und Langstreckenkomfort bis hin zur Geländetauglichkeit.

Aerodynamik und Design im Einklang

Mit einem cw-Wert von 0,25 (Coupé: 0,23) zählen die Cayenne-Electric-Modelle zu den strömungsgünstigsten SUVs ihrer Klasse. Der nahezu vollständig geschlossene Unterboden, Air Curtains, aktive Kühlluftklappen und ein adaptiver Dachspoiler beziehungsweise Heckspoiler beim Coupé optimieren den Luftstrom. Bei den Turbo-Modellen kommen zusätzlich aktive Aeroblades zum Einsatz. Markante Kotflügel, rahmenlose Türen, eine elegante Flyline sowie eine animierte Lichtsignatur unterstreichen die moderne, unverwechselbare Porsche-Designsprache.

Innenraum: Digital, intuitiv, erlebnisorientiert

Das neue Anzeige- und Bedienkonzept Porsche Digital Interaction kombiniert Touchflächen, physische Bedienelemente und eine ergonomische Handauflage zu einer fahrerorientierten Bedienlogik. Das Flow Display, ein elegant gebogener und harmonisch integrierter Zentralbildschirm, bildet den Mittelpunkt der digitalen Architektur. Ein neues Betriebssystem ermöglicht Streaming, Gaming, App-Integration und KI-gestützte Sprachsteuerung. Personalisierbare Nutzerprofile, Widgets und Themes schaffen eine individuelle Nutzererfahrung. Mood Modes verknüpfen Ambientebeleuchtung, Sitze, Displays, Klangprofile und Klimatisierung zu ganzheitlichen Erlebniswelten. Ergänzt wird dies durch eine neue Flächenheizung, neue Massagefunktionen und das Kommunikationslicht.

Raumangebot, Komfort und Nutzwert

Mit 4.985 Millimeter ist das vollelektrische Cayenne Coupé genauso lang wie das SUV-Modell und mit 1.980 Millimeter (ohne Spiegel) ebenso breit. Am höchsten Punkt ist es mit 1.650 Millimeter aber 24 Millimeter flacher. Der im Vergleich zum Cayenne mit Verbrennungsmotor bei beiden deutlich verlängerte Radstand schafft spürbar mehr Platz im Fond. Die beim SUV serienmäßig elektrisch verstellbare Fondsitzeanlage ermöglicht flexible Anpassungen zwischen Komfort- und Laderaumposition. Beim Coupé ist die Rückenlehne der Fondsitzeanlage – wahlweise zwei- oder 2+1-sitzig – zweifach elektrisch verstellbar. Das Ladevolumen beträgt bis zu 1.588 Liter beim SUV und bis zu 1.347 Liter beim Coupé, jeweils ergänzt durch einen 90-Liter-Frunk. Die Anhängelast von markt- und ausstattungsbedingt bis zu 3,5 Tonnen bleibt erhalten.

Individualisierung und Sonderwunsch

Der Cayenne Electric bietet eine bislang einzigartige Bandbreite an Individualisierungsmöglichkeiten: zahlreiche Exterieur-Farben, Interieur-Welten, Räderdesigns und Akzentpakete. Unter der Produktlinie „Style“ bietet die Porsche Exclusive Manufaktur kuratierte Pakete an, die aus der Feder des Designstudios „Style Porsche“ und der Exclusive Manufaktur stammen. Den Anfang dieser „Director’s Cuts“ bildet das Interieur Style Paket, das für alle Cayenne-Electric-Derivate optional verfügbar ist. Mit einer auf die Exterieurfarbe Mysticgrünmetallic abgestimmten Farb- und Materialdramaturgie inszeniert das Paket ein ebenso modernes wie exklusives Ambiente. Herzstück ist die Bi-Color-Lederausstattung in Schwarz und Delgadagrün. Über Porsche Exclusive Manufaktur und Sonderwunsch sind maßgeschneiderte Ausführungen bis hin zum Einzelstück realisierbar.

Exterieur

Progressiv und gleichzeitig unverkennbar ein Cayenne

Der Cayenne Electric verbindet markentypische Proportionen mit einer klar weiterentwickelten Designsprache. Viele eigenständige Merkmale schärfen die Identität der einzelnen Cayenne-Electric-Modelle. Zu den Highlights zählen die tiefe Fronthaube mit den flach ausgeführten Matrix LED-Scheinwerfern mit optionaler (Cayenne, Cayenne S) beziehungsweise serienmäßiger (Cayenne Turbo) HD-Technologie. Diese betonen die Breite des Fahrzeugs und fassen alle Lichtfunktionen in einem Modul zusammen (siehe separates Kapitel). Typisch Porsche sind die stark konturierten Kotflügel und die Flyline, also die ikonische Gestaltung der flach abfallenden Dachlinie, die beim Coupé deutlich ausgeprägter ist.

Die Seitenansicht prägen rahmenlose Türen und eine markante Sicke in der Türfläche. Die Seitenschweller und Radlaufblenden sind betont dreidimensional gestaltet. Bei Cayenne und Cayenne S sind sie in Vulkanraumetallic, beim Cayenne Turbo schwarz hochglanz lackiert. Das Zweifarb-Konzept hebt die sportlichen Proportionen hervor. Die modellspezifisch gestalteten Radlaufblenden betonen den Offroad-Charakter. Prägnante Details am Heck wie das Leuchtenband mit ausgeprägter 3D-Optik und einer animierten Grafik sowie der beleuchtete Porsche-Schriftzug unterstreichen die moderne Designsprache.

Der Cayenne S Electric zeichnet sich durch modellspezifische Bug- und Heckunterteile in Vulkanraumetallic aus, Einleger und Diffusor sind in Exterieurfarbe lackiert. Cayenne S-Aero-Räder im 20-Zoll-Format runden den Auftritt ab. Beim Cayenne Turbo sind zahlreiche Kontrastelemente im exklusiven Farbton Turbonit ausgeführt. Dazu zählen die Porsche-Wappen, die Stirnflächen der Leichtmetallräder und die Seitenscheibenleisten. Filigrane Akzente in Turbonit werten das Leuchtenband und den Porsche-Schriftzug auf.

Inspiziert von einer Ikone: das neue Cayenne Coupé Electric

Die Cayenne Coupé-Modelle vereinen kraftvolle Präsenz mit der ikonischen Dachlinie des 911. Ab der A-Säule sind die Coupé-Modelle eigenständig gestaltet, auch die Frontscheibe ist modellspezifisch ausgeführt. Die flach abfallende Dachlinie spannt sich athletisch über breite Schultern und verleiht dem Cayenne Coupé eine besonders dynamische Anmutung.

Der adaptiv ausfahrende Heckspoiler fügt sich harmonisch in die Formgebung ein, während die flächenbündige Einbettung der Heckscheibe mit reduzierten Fugen für eine klare, moderne Optik sorgt. Präzise gezeichnete Linien, breite Proportionen und in Schwarz hochglanz gehaltene Seitenscheibenleisten formen ein Design, das in jedem Detail Sportlichkeit ausstrahlt. Extrovertiert und klar positioniert ist das neue Cayenne Coupé Electric ein Sportwagen durch und durch.

Über 100 verfügbare Farbtöne: „Farbe nach Wahl“

Für den Cayenne Electric stehen 13 Serienfarben zur Wahl, darunter mit mysticgrünmetallic, monteverdemetallic und napaliblaumetallic drei völlig neue Farbtöne, die ihr Porsche-Debüt feiern. Darüber hinaus kann der Cayenne Electric auch mit einer „Farbe nach Wahl“ der Porsche Exclusive Manufaktur ausgestattet werden. Das bereits bekannte Farbprogramm Cayenne wird für den Cayenne Electric fortgeführt. Dadurch ergeben sich zusammen mit den Serienfarben über 100 verfügbare Farbtöne.

Panorama-Schiebedach mit Sunshine Control: auf Fingertipp transparent oder matt

Für ein besonders luftiges Raumgefühl sorgt die große Glasfläche des optionalen Panorama-Schiebedachs mit Sunshine Control – so groß wie kein anderes Panoramadach von Porsche. Zudem kann der vordere Teil wie ein Schiebedach geöffnet werden.

Dank einer elektrisch schaltbaren Folie aus Flüssigkristallen kann das Panorama-Schiebedach von klar auf matt wechseln. So werden die Insassen vor Blendung geschützt, der Innenraum aber nicht verdunkelt. Das Dach ist in neun Segmente unterteilt, die einzeln geschaltet werden können. Neben den beiden Einstellungen „Klar“ und „Matt“ können auch die vordefinierten Muster „Semi“ (40 Prozent matt) und „Bold“ (60 Prozent matt) gewählt werden.

Beim Cayenne Coupé ist ein feststehendes Panoramadach bereits Serie, optional ist hierfür ebenfalls Sunshine Control verfügbar.

Athletische Akzente: das Sport Design-Paket

Das optionale Sport Design-Paket verleiht dem Cayenne ein besonders markantes Erscheinungsbild. Wahlweise ist es in Schwarz (hochglanz), Carbon oder – exklusiv für den Cayenne Turbo – in Turbonit erhältlich. Alle Varianten verfügen über ein eigenständiges Bugunterteil in Schwarz (hochglanz), ergänzt durch variantenspezifische Einleger unterhalb des Lufteinlasses in Exterieurfarbe, Carbon oder Turbonit.

Auch in der Seitenansicht setzt das Paket sportliche Akzente: Die Radlaufblenden und das dreidimensional geformte Seitenunterteil sind in Schwarz (hochglanz) ausgeführt, ergänzt durch Einleger in Exterieurfarbe oder Carbon. Beim Cayenne Turbo trägt dieser zusätzlich den Schriftzug „turbo“. Am Heck rundet ein spezifisches Heckunterteil in Schwarz (hochglanz) mit Diffusor-Blende das Erscheinungsbild ab. Die Gestaltung der Blende variiert wiederum, sie ist in Carbon, Exterieurfarbe oder Turbonit ausgeführt.

Bereit für jedes Terrain: das Offroad Paket

Unwegsamen Feldwege, aber auch steile Auf- oder Abfahrten bewältigt der Fahrer mit Hilfe des optionalen Offroad Pakets noch souveräner. Das modifizierte Bugunterteil erlaubt einen größeren vorderen Böschungswinkel von bis zu 25 Grad. Weitere Details sind verstärkte Seitenschweller mit Gleitkufen sowie horizontale Kühlluftklappen für zusätzliche Luftzufuhr.

Darüber hinaus fällt der Cayenne Electric mit Offroad Paket durch sein funktional-robustes Design auf. Bug- und Heckunterteile, Seitenschweller sowie Radhausverbreiterung sind in Schwarz (matt) lackiert. Die Dachreling und ein Einleger im Bugteil bilden einen spannenden Kontrast in Vesuvgrau. Eine optional erhältliche Kompassanzeige auf der Armaturentafel sowie die Anzeige von Neigungs-, Steigungs- und Lenkwinkel im Flow Display unterstützen den Fahrer bei einem Offroad-Trip. Für Kunden mit erhöhten Anforderungen an die Robustheit ihres Autos steht auch für das Coupé das Offroad Paket zur Verfügung.

Für den besonders sportlichen Coupé-Auftritt: das Leichtbau Sport-Paket

Für das Coupé ist optional ein Leichtbau Sport-Paket erhältlich. Modellabhängig reduziert es das Fahrzeuggewicht um bis zu 17,6 Kilogramm. Das Paket umfasst unter anderem ein Leichtbaudach aus Carbon, sportliche Carbon-Einleger, spezifische 22-Zoll-Räder und

Performance-Reifen. Innen dominieren sportliche Elemente wie die Sitzmittelbahn in Stoff mit klassischem Pepita-Muster, der Race-Tex-Dachhimmel und offenporige Carbon-Oberflächen. Auf Wunsch ist das Leichtbau Sport-Paket auch mit schwarzer Lederausstattung sowie einer 2+1-Hintersitzanlage kombinierbar.

Aerodynamik

Von Air Curtains bis Airblades: Innovationen aus dem Windkanal für Effizienz

Mit einem c_W -Wert von 0,25 gehört der neue Cayenne Electric zu den strömungsgünstigsten SUVs seiner Klasse. Dank seiner noch sportlicher abfallenden Dachlinie kommt das Coupé sogar auf einen Wert von 0,23. Besonders eindrucksvoll ist die sogenannte Luftwiderstandsfläche, also das Produkt aus dem Luftwiderstandsbeiwert und der Stirnfläche: Dieser c_{wxA} -Wert beträgt 0,71 m² (SUV) beziehungsweise 0,65 m² (Coupé). Damit liegt der Cayenne Electric auf dem Niveau von Fahrzeugen der Mittelklasse, was im Alltag spürbare Vorteile bei Reichweite und Verbrauch bedeutet.

Die Grundlage für das sehr gute aerodynamische Abschneiden bildet das Gesamtkonzept aus abgesenkter Flyline, nahezu vollständig geschlossenem Unterboden und vielen Detailoptimierungen: Die Front wurde so gestaltet, dass sich der Luftström möglichst gut ums Fahrzeug schmiegt. So ließen sich minimale Widerstände bei gleichzeitig markanter Designsprache realisieren. Darüber hinaus wurde der Cayenne Electric im Windkanal sorgfältig abgestimmt, um auch die kleinste Verbesserung des c_W -Werts auszuschöpfen. Im engen Schulterschluss zwischen Aerodynamik und Design wurde jedes Karosserieelement optimiert. So leitet der dreidimensionale Air Curtain die Luft gezielt an den Vorderrädern vorbei und reduziert dadurch unerwünschte Luftverwirbelungen an Frontpartie, Radhaus und Felgen.

Porsche Active Aerodynamics (PAA) passt die aerodynamischen Eigenschaften präzise auf die jeweilige Fahrsituation und Geschwindigkeit an. Neben einer effizienten Regelstrategie für minimalen Widerstand im Alltagsbetrieb und auf der Langstrecke leistet das System auch einen Beitrag zur markentypischen Fahrdynamik. Das sind die aktiven Aerodynamik-Elemente im Cayenne Electric:

- Unten an beiden Seiten des Bugteils sitzen bewegliche Kühlluftklappen. Nahezu bündig mit der Außenhaut gestaltet, folgen sie der Kontur des Bugteils. Lediglich der mittig platzierte Radarsensor unterbricht sie.
- Der adaptive Dachspoiler beziehungsweise beim Coupé der adaptive Heckspoiler steuern den Luftstrom im hinteren Bereich. Gemeinsam mit den Kühlluftklappen

ermöglichen sie eine variable Abstimmung zwischen Effizienz, Abtrieb und Kühlleistung – beispielsweise für Langstreckenfahrten oder sportliche Rundstreckeneinsätze.

- Ausschließlich am Heckteil der Turbo-Modelle verlängern aktive Aeroblades die seitlichen Abrisskanten und verbessern die Strömungseigenschaften. Das führt zu einem Reichweiten-Plus insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten. Ab 55 km/h fahren die Aeroblades automatisch aus, um die Reichweite zu optimieren. Bei aktivierter Launch Control treten sie schon im Stand hervor. Im ausgefahrenen Zustand ist zu erkennen, dass die GPS-Koordinaten des Windkanals im Porsche Entwicklungszentrum in Weissach und der Schriftzug „Porsche Active Aero“ eingraviert sind – eine Hommage an die Ingenieurskunst hinter dieser Innovation.

Weitere aerodynamische Details sind spezielle Aero-Räder sowie ein optimierter Diffusor im Heck. Die Kombination dieser Maßnahmen führt zum sehr niedrigen Luftwiderstandsbeiwert – ein Schlüsselmerkmal für hohe Reichweite.

Interieur

Sportlichkeit neu inszeniert

Der Cayenne Electric macht den Innenraum zum Erlebnisraum und verbindet die sportliche Porsche-DNA mit digitaler Innovation. „Ziel war es, sowohl die Cayenne-typischen Charakteristika als auch die neu geschaffenen Displayflächen und Anforderungen der neuen ‚Porsche Digital Interaction‘ in einem stimmigen Gesamtkonzept zu vereinen – innovativ, zukunftsweisend und bis ins Detail durchdacht“, sagt Markus Auerbach, Leiter Interieurdesign Style Porsche.

Das neue Anzeige- und Bedienkonzept Porsche Digital Interaction markiert einen Meilenstein in der Digitalisierung. Im Zentrum steht das Flow Display – ein gebogenes OLED-Display, das fließend in die Mittelkonsole übergeht und so eine bisher einzigartige Bedienlogik ermöglicht. Gemeinsam mit weiteren Screens bildet er die größte durchgängige digitale Fläche in einem Porsche (Details siehe separates Kapitel).

Die seitlichen Luftausströmer sind Cayenne-typisch vertikal angeordnet und schärfen den Charakter. Oberhalb des Flow Displays befindet sich ein weiterer, schlanker Ausströmer. Ein ebenfalls markantes Design-Element ist die Handauflage auf dem Mitteltunnel. Sie schließt das Design des Flow Displays elegant ab und ermöglicht eine besonders ergonomische Bedienung. Weil der Ballen stabil aufliegt, bleibt die Hand auch bei unebenem Untergrund oder holpriger Fahrt ruhig. Das erleichtert die Steuerung insbesondere von Touch-Funktionen deutlich.

„Ziel der Neugestaltung der digitalen Inhalte auf den Bildschirmen war es, eine noch immersivere und intensivere Verbindung zwischen Fahrer und Sportwagen zu schaffen“, sagt Ivo van Hulten, Leiter Driver Experience bei Style Porsche. Konfigurierbare Widgets machen die Bedienung so intuitiv wie nie zuvor. Über die neue Themes App lässt sich die Farbgebung aller digitalen Flächen im Innenraum anpassen. Fünf vordefinierte Farbwelten stehen zur Wahl, die das Erscheinungsbild des Flow Displays, des Kombiinstrumentes und des Beifahrerdisplays verändern. Damit wird die digitale Benutzeroberfläche selbst zu einem Gestaltungselement im Interieur. Sie ergänzt die klassischen Optionen der Material- und Farbwahl um eine neue, rein digitale Dimension (siehe separates Kapitel).

Individuell bis ins Detail – und auf Wunsch lederfrei

Noch nie ließ sich ein Cayenne so umfassend und individuell gestalten wie das neue vollelektrische Modell. Kunden können aus zwölf Interieur-Kombinationen sowie modellabhängig aus bis zu fünf Interieur- und fünf Akzentpaketen wählen. Damit entstehen fast unbegrenzte Möglichkeiten, um den Innenraum auf den eigenen Stil abzustimmen – von dezent-elegant bis sportlich-progressiv.

Die Dekoreinlagen der Interieur-Pakete setzen gezielte Akzente an Mittelkonsole und Türtafeln. Serienmäßig ist der Cayenne Electric mit dem Interieur-Paket Lasershade ausgestattet. Optional stehen das neue Interieur-Paket Aluminium silverberry gebürstet sowie das Interieur-Paket Elmwood zur Wahl. Dessen lebendige Holzstruktur und der warme, dunkle Farbton schaffen eine besonders natürliche Atmosphäre im Innenraum. Der Cayenne Turbo besitzt Carbon-Einlagen in erstmals offenporiger Ausführung. Dies verleiht dem sportlichen Auftritt zusätzliche Modernität und bietet eine angenehme Haptik.

Die neuen attraktiven Farben der Akzent-Pakete sind auf das neue Interieur abgestimmt. Die Stilelemente sind dezent, aber optisch wirkungsvoll über das Interieur verteilt und können unabhängig von der gewählten Interieurfarbe oder dem Dekor frei kombiniert werden. Neben der Serienfarbe schwarz stehen optional die Farben silvershade, kupferdunkel und tiefseeblau zur Wahl. Turbonit bleibt dem Cayenne Turbo vorbehalten.

Porsche hat für den Cayenne Electric außerdem neue Materialvarianten entwickelt: Neben klassischen Leder-Varianten stehen mit Magnesiumgrau, Lavendel und Salbeigräu neue Farbwelten zur Verfügung. Für Kunden, die eine lederfreie Ausstattung bevorzugen, gibt es ein Race-Tex-Interieur mit Pepita-Textiloption – eine Hommage an das ikonische Porsche-Design vergangener Jahrzehnte.

Neues Angebot der Exclusive Manufaktur: das Interieur Style Paket

Für alle Cayenne Electric-Modelle bietet die Porsche Exclusive Manufaktur ein optionales Interieur Style Paket an. Mit einer auf die Exterieurfarbe Mysticgrünmetallic abgestimmten Farb- und Materialdramaturgie inszeniert das Paket ein ebenso modernes wie exklusives Ambiente. Herzstück ist die Bi-Color-Lederausstattung in Schwarz und Delgadagrün, die sich an den Türverkleidungen und den 14-Wege-Komfortsitzen fortsetzt – auch die Si-

cherheitsgurte greifen das Farbthema auf. Ziernähte in Delgadagrün unterstreichen die Liebe zum Detail ebenso wie der gestickte Umriss des Porsche-Wappens auf den Kopfstützen.

Dekorleisten aus Aluminium, lackiert in Izabalgrün, setzen moderne Kontraste zu den Lederflächen. Das GT-Sportlenkrad in schwarzem Leder erhält eine 12-Uhr-Markierung und eine Kreuznaht in Delgadagrün. Ein in Izabalgrün gehaltener Ring am Airbag-Modul sowie das gleichfarbige Rändelrad des Mode-Schalters betonen den individuellen Anspruch. Im direkten Blickfeld des Fahrers greifen das Zifferblatt von Kompass, Sport-Chrono-Stoppuhr und Powermeter im Kombiinstrument die Farbe Izabalgrün auf.

Ergänzt wird die Ausstattung durch ein Akzentpaket in Silvershade sowie eine Arm-auflage der Mittelkonsole mit geprägtem Schriftzug „Porsche Exclusive Manufaktur“. Auch der Fahrzeugschlüssel ist in Izabalgrün lackiert und wird in einem Etui mit Ziernaht in Delgadagrün überreicht. Schwarz eloxierte Türeinstiegsblenden aus Aluminium mit grün beleuchteter Modellbezeichnung sowie schwarze Fußmatten mit Einfassung, Einleger, Emblem und Ziernaht runden das stimmige Gesamtbild ab.

Individualisierbare Uhren aus der Porsche-eigenen Schweizer Uhrenmanufaktur

Das custom-built Timepieces Programm von Porsche Design erweitert sein Angebot an individualisierbaren Uhren auf die SUV-Modellreihe. Damit können auch Cayenne-Kunden eine bis ins Detail auf ihr Fahrzeug abgestimmte Uhr aus der Porsche-eigenen Schweizer Uhrenmanufaktur bestellen. Die Armbänder sind aus Original Porsche-Interieurleder und -garn gefertigt, während der Farbring um das Zifferblatt in allen Porsche Exterieurfarben inklusive „Farbe nach Wahl“ erhältlich ist. Das Uhrengehäuse besteht aus ultraleichtem Titan. Alle Zeitmesser von Porsche Design sind COSC-zertifiziert und erfüllen die höchsten Präzisionsstandards.

Komfort

Mehr Platz, mehr Erlebnis

Luxus und Nutzwert gehen beim neuen Cayenne eine einzigartige Kombination ein. Gemessen am verbrennungsmotorischen Modell ist der neue Cayenne Electric in der Länge um 55 Millimeter gewachsen. SUV und Coupé sind 4.985 Millimeter lang und 1.980 Millimeter breit (ohne Spiegel). Am größten ist der Unterschied zum verbrennungsmotorischen Modell beim Radstand: 3.023 Millimeter bedeuten ein Plus von fast 13 Zentimetern. Im Fond genießen die Passagiere so viel Raum und Komfort wie nie zuvor. Das gilt auch für das Coupé, das mit 1.650 Millimeter 24 Millimeter flacher als der SUV ist. Den Nutzwert unterstreicht darüber hinaus die Anhängelast beider Karosserievarianten von bis zu 3,5 Tonnen.⁵

Erster Porsche mit Flächenheizung

Erstmals ist für den Cayenne Electric eine Flächenheizung erhältlich. Dieses System steigert den Wärmekomfort bei geringem Energiebedarf. Dank großflächiger Heizzonen in den Türverkleidungen und der Mittelarmauflage sorgt es selbst bei niedrigen Außentemperaturen für eine schnell spürbare, zugfreie Erwärmung.

Die Flächenheizung ist mit der Sitzheizung gekoppelt und daher ebenso in drei Stufen regelbar. Fahrer, Beifahrer und Fondpassagiere können ihre Einstellungen individuell anpassen; alternativ lässt sich das System über das Flow Display von der Sitzheizung entkoppeln. Mit der Funktion „Standklimatisierung“ lassen sich auf Wunsch bereits vor Fahrtantritt auch Sitz- und Lenkradheizung aktivieren. Steuerung und Programmierung erfolgen komfortabel über das Flow Display oder die My Porsche App, inklusive personalisierter Einstellungen über die Porsche-ID.

Ambientebeleuchtung mit Kommunikationslicht: informiert, warnt und inszeniert

Serienmäßig besitzt der Cayenne eine erweiterte Ambientebeleuchtung inklusive Kommunikationslicht. Aus 30 Farbtönen können Fahrer ihren persönlichen Favoriten auswählen. Das animierbare Lichtband begrüßt die Passagiere beim Einstieg mit einer

⁵ In Kombination mit dem Offroad-Paket, Angabe für Europa

Inszenierung und visualisiert verschiedene Fahrzeugzustände wie zum Beispiel den Ladevorgang. Wird die Launch Control genutzt oder ein Fahrmodus gewechselt, wird dies ebenfalls emotional hervorgehoben. Unter der Frontscheibe verläuft ein LED-Lichtband. Weitere derartige Lichtelemente sitzen im Unterteil der Schalttafel, in den Türtafeln, der Mittelkonsole sowie im Fußraum.

Darüber hinaus arbeitet das Kommunikationslicht mit einigen Fahrer-Assistenzsystemen wie dem Spurwechsel-Assistenten zusammen und kann dann ortsbezogen warnen. So wird dem Fahrer beispielsweise durch ein pulsierendes Lichtband in seiner Tür Gefahr signalisiert, sollte er diese öffnen, obwohl sich ein Radfahrer von hinten nähert.

Mood Modes: vielfältig inszeniertes Erlebnis im Innenraum

Mit dem Cayenne Electric führt Porsche die sogenannten Mood Modes ein. Mit diesen ganzheitlich orchestrierten Programmen wird der Innenraum zum Erlebnisraum und die Verbindung zwischen Fahrer und Fahrzeug weiter intensiviert. Je nach Fahrsituation und persönlichen Vorlieben werden Stimmungen vielfältig inszeniert. Bis zu neun unterschiedliche Mood Modes stehen zur Wahl: Dynamik, Entspannung, Reise, Entertainment, Urban sowie Fokus sind grundsätzlich möglich. In Kombination mit der optionalen Massagefunktion kommen noch die Wellness-Modes Flussreise, Sommertraum sowie Thermalquelle hinzu.

Jeder Mood Mode konfiguriert Fahrzeugfunktionen auf unterschiedliche Art und schafft so ein ganzheitliches Erlebnis. Die beteiligten Innenraum-Komponenten sind:

- **Ambientebeleuchtung:** Sie unterstützt die neuen Mood Modes mit ein- oder zweifarbigen Lichtszenen.
- **Sitze:** Die Sitzposition von Fahrer und Beifahrer kann im Rahmen der jeweiligen Inszenierung gezielt verändert werden. Verstellt werden die Längsposition der Vordersitze, die Neigung von Lehne und Kissen sowie die Sitzwangen.⁶

⁶ Aus Sicherheitsgründen wird die Sitzposition nur im Stand und nicht während der Fahrt verändert.

- Displays: Verschiedene mehrfarbige Licht- und Bildanimationen auf den Bildschirmen unterstützen das immersive Innenraum-Erlebnis.
- Sound: Für jeden Mood Mode hat Porsche eine spezielle Spotify-Playlist kuratiert, die kontinuierlich aktualisiert wird. Alternativ kann die Auswahl auf Basis des eigenen Musikgeschmacks erfolgen.
- Klimatisierung: Temperatur und Intensität des Luftstroms im vorderen Fahrzeugbereich werden der gewählten Atmosphäre angepasst. Auch Funktionen wie Sitzheizung und -belüftung sowie Flächenheizung sind integriert.
- Licht: Sorgfältig abgestimmte Lichtfunktionen runden das Gesamterlebnis ab.

Ein Mood Mode kann sitzgenau für Fahrer und/oder Beifahrer aktiviert werden. Auch eine Individualisierung ist möglich: Über das Bearbeitungs-Icon lassen sich die Voreinstellungen anpassen. Die Mood Modes sind sowohl im Stand als auch während der Fahrt verfügbar.

Vordersitze: wesentlich erweiterte Massagefunktionen

Serienmäßig besitzt das Cayenne SUV Komfortsitze vorne mit elektrischer Acht-Wege-Verstellung, Memory-Funktion auf der Fahrerseite und Sitzheizung. Die Serienausstattung beim Coupé umfasst einen leichten Acht-Wege-Sportsitz mit integrierten Kopfstützen. Für noch mehr Komfort bietet Porsche für beide Versionen Komfortsitze mit 14-Wege-Verstellung und Memory-Funktion an. Neben den umfangreicheren Verstellmöglichkeiten bietet Porsche auch optional eine Sitzbelüftung an. Eine weitere Sitzalternative sind die Adaptiven Sportsitze mit 18-Wege-Verstellung.

Porsche hat zudem die Massagefunktionen wesentlich erweitert: Jeweils 16 Luftkissen mit vergrößertem Hub im Fahrer- und Beifahrersitz sorgen für eine verbesserte Tiefenwirkung und eine Erweiterung der Druckmassage auf den Sitzkissenbereichen. Erstmals ist eine spezielle Vibrationsmassage möglich. Dazu sitzen im Kissen zwei und in der Lehne vier Aktuatoren. Insgesamt stehen fünf mehrstufige Massageprogramme zur Wahl.

Hintere Sitzanlage serienmäßig elektrisch verstellbar

Im Fond profitieren die Passagiere beim SUV von einer neuen, serienmäßig elektrisch verstellbaren Sitzanlage. Stufenlos lassen sich sowohl die Lehnenneigung als auch die Längsverstellung (150 Millimeter) anpassen. Somit haben die Kunden die Wahl zwischen einer besonders komfortablen Sitzposition oder mehr Platz fürs Gepäck. Auch die Coupé-spezifische Fondsitzanlage mit zwei Sitzplätzen oder aufpreisfrei wählbarer 2+1-Konfiguration wurde neu entwickelt. Sie ist erstmals elektrisch und stufenlos in der Lehnenneigung (Zwei-Wege) verstellbar.

Ist die zweite Sitzreihe in bequemer Fahrposition, beträgt das Gepäckraumvolumen beim SUV 553 Liter (Coupé: 490 Liter). Bei aufrechterer Stellung der Lehne in Cargoposition steigt es auf bis zu 781 Liter (Coupé: 534 Liter).⁷ Die Lehnen sind im Verhältnis 40:20:40 teilbar und können vom Kofferraum oder direkt am Rücksitz umgeklappt werden. Dann steigt das Gepäckraumvolumen auf bis zu 1.588 Liter (Coupe: 1.347 Liter). Optional sind für die Fondsitze Sitzheizung (Serie für Cayenne Turbo) und Sitzbelüftung verfügbar.

Multifunktionale Mittelkonsole: Platz für Getränke und mobile Endgeräte

Als Multitalent kombiniert die Mittelkonsole auf einzigartige Weise Design-, Ergonomie- und Funktionalitätsaspekte. Ihre ansteigende Form verstärkt den Eindruck, tief und sportlich im Cayenne zu sitzen. Zugleich wirkt sie optisch robust und unterstreicht damit den SUV-Charakter. Die Abdeckung dient als Armauflage. Sie lässt sich in der Länge verschieben, sodass jeder Fahrer seine optimale Komfortposition findet. Mit verschiedenen hochwertigen Materialien, darunter Leder, kann die Auflage individualisiert werden. Außerdem ist sie Teil der optionalen Flächenheizung und trägt so in den kalten Jahreszeiten zu einem angenehmen Wärmegefühl bei.

In der großen Ablage befinden sich zwei Getränkehalter, die zugunsten von mehr Fassungsvermögen komplett herausgenommen werden können. Außerdem lassen sie sich in zwei Höhenpositionen fixieren. Ebenfalls von Liebe zum Detail zeugt ihre textile Machart, die eine flexible Nutzung mit unterschiedlichen Becher- oder Flaschen-Größen erlaubt.

⁷ Angaben für Ausstattung ohne Subwoofer.

Darüber hinaus sind in das Fach eine Tablet-Halterung und eine Smartphone-Ablage inklusive kabellosem Laden mit bis zu 25 Watt. Im vorderen Ablagefach befinden sich serienmäßig zwei USB-C-Power-Delivery-Connectivity- und Schnelladeschnittstellen (je bis zu 60 Watt) und zwei weitere USB-C-Power-Delivery-Schnelladeschnittstellen (je bis zu 100 Watt).

Porsche Driver Experience

Digitales Nutzererlebnis in neuer Dimension

Mit modernem Look-and-Feel, einer emotionalen Willkommens-Animation und der umfangreichen Personalisierbarkeit durch die erstmals eingesetzte „Themes“-App hat Porsche bereits beim Macan Electric neue Wege beim Bedien- und Anzeigekonzept beschritten. Jetzt ist der nächste Generationensprung im vollelektrischen Cayenne zu erleben. Bei der Porsche Driver Experience, also dem Bedien- und Anzeigekonzept, sind die Aufwertungen umfangreich. Prominentestes Highlight ist das sogenannte Flow Display, das die Benutzeroberfläche in ein intuitives, visuell fließendes Bedienerlebnis verwandelt.

Neu ist zudem die neue Designsprache Porsche Digital Interaction (Porsche DI), bei der Ästhetik und Funktionalität miteinander verschmelzen. Klare grafische Strukturen, reduzierte Icons und dynamische Animationen sorgen für eine moderne, aufgeräumte Optik.

Die Weiterentwicklung ermöglicht eine noch immersivere und intensivere Verbindung zwischen Fahrer und Fahrzeug. Dabei bleibt der Sportwagenhersteller seiner Philosophie treu, die Bedienung konsequent auf die Bedürfnisse des Fahrers auszulegen, um ihm während der Fahrt eine schnelle und nahtlose Bedienbarkeit zu ermöglichen.

Bei seiner Software-Plattform verfolgt Porsche eine Blended-Ecosystem-Strategie und kombiniert Fremd- mit Eigenentwicklungen. So kommt Android Automotive OS als Betriebssystem zum Einsatz, aber Porsche bietet auch eigene Lösungen wie die Sport Chrono App und die Navigation Plus inklusive Charging Planner an.

Über das App Center steht ein breites Portfolio an Drittanbieter-Apps zur Verfügung, mit denen Kunden ihr digitales Ökosystem frei gestalten können. Mit dieser Strategie behält Porsche die Kontrolle über die Fahrzeug- und Kundendaten und die Entwicklungsrichtung der Fahrzeug-Software.

Intuitive Bedienung mit Porsche Car App und Widgets

Die Porsche Car App bündelt alle wichtigen Fahrzeugfunktionen an einer Stelle und ermöglicht eine besonders intuitive Bedienung. Im Zentrum steht ein hochwertiges 3D-Modell des Cayenne mit der tatsächlichen Exterieurfarbe des Kundenfahrzeugs. Über

dieses Fahrzeugsymbol kann der Fahrer die Funktionen direkt steuern, also beispielsweise die Laderäume öffnen oder den Heckspoiler ausfahren. Das Cayenne-Bild lässt sich auf dem Display um 360 Grad drehen, die Übergänge etwa von der Front- zur Heckansicht sind dabei dynamisch und flüssig.

Neue Elemente der Porsche Digital Interaction sind die Widgets, also kleine interaktive Anwendungen. Wie auf dem Smartphone bieten diese Bedienelemente schnellen Zugriff auf verschiedene Funktionen. Über diese Widgets lassen sich die bevorzugten Inhalte direkt auf dem Flow Display darstellen – zum Beispiel Navigation, Medien, Telefon oder Klimasteuerung.⁸ Die Widgets sind visuell hochwertig gestaltet, interaktiv bedienbar und lassen sich frei nach den persönlichen Präferenzen anordnen.

Im Cayenne entsteht so ein digitaler Arbeitsplatz, der sich intuitiv bedienen lässt und auf das Wesentliche reduziert ist. Mit dem Widget „Schnellzugriffe“ wird das Elektro-SUV vollends zum nützlichen Assistenten: Das System erkennt anhand der aktuellen Fahrsituation, welche Funktionen gerade besonders relevant sind. Das kann die Navi-Verknüpfung zur Arbeitsstätte sein oder ein Vorschlag zur maximalen Kühlung des Innenraums. Diese Empfehlungen erscheinen kontextsensitiv und personalisieren das Fahrerlebnis.

Größte Display-Fläche in einem Porsche

Bis zu drei Bildschirme sind im neuen Cayenne verfügbar. Ihre Fläche ist zusammengerechnet 50 Prozent größer als im verbrennungsmotorischen Cayenne und so groß wie in keinem Porsche zuvor. Mit der Themes App, zu finden im App-Launcher des Flow Displays, lässt sich die Farbe aller digitalen Flächen im Innenraum personalisieren. Aus fünf Farbwelten können Cayenne Fahrer dabei wählen.

Beim zentralen Bildschirm des neuen Cayenne betritt Porsche in gestalterischer wie technologischer Hinsicht Neuland: Das ultradünne Flow Display ist elegant in der Horizontalen gebogen und geht fließend in die Mittelkonsole über. Die Klimabedieneinheit und eine ergonomische Handauflage schließen das Display nach unten hin ab. Zusammen

⁸ Je nach Fahrzeugausstattung sind diese Widgets verfügbar: Soundprofil, Sound Balance, Trip, Navigation, Media Player, Phone, Charging, Kalender, Air Quality, Schnellzugriffe, Glasdach, Massage, Reifendruck, Uhrzeit, Themes, Account, Mood Mode, Personal Settings, G-Force, Drive Mode.

mit dem optionalen Beifahrer-Display bildet das neue Flow Display eine großflächige, fugenlose Bildschirm-Einheit. Mit Hilfe der Biegung lässt sich die Fläche des Flow Displays virtuell in einen oberen Anzeige- und einen unteren Bedienbereich gliedern. In der jetzt von links nach unten gerückten Menüleiste sind die wichtigsten Bedienelemente immer in Griffnähe, während die Anzeigeelemente oben stets im Blickfeld des Fahrers liegen.

Das Flow Display nutzt OLED-Technologie („Organic Light Emitting Diode“). Bei diesen Bildschirmen wird das Licht pixelgenau erzeugt. Nicht angesteuerte Bildpunkte bleiben abgeschaltet und wirken dadurch tiefschwarz. Im Vergleich zur konventionellen LCD-Technologie („Liquid Crystal Display“) führt das zu einer überragenden Bildqualität mit höherem Kontrast und einer intensiveren Farbbrillanz.

Volldigitales Kombiinstrument mit OLED-Technologie und 3D-Fahrassistenz

Auf der Fahrerseite verfügt der Cayenne Electric über neues, volldigitales Kombiinstrument, ebenso wie das Flow Display ist es in OLED-Technologie ausgeführt. Die Anzeige misst in der Diagonalen 14,25 Zoll. Bei der Darstellung hat Porsche die vertraute Optik mit Tuben beibehalten. Die mittlere Tube wird für das Powermeter und die Navigation genutzt, die linke für Fahrzeuganzeigen wie Fahrerassistenzsysteme und Ladedaten und die rechte für Infotainment und Media. Über die Toggle-Taste und die Walze am Lenkrad können Fahrer die Bildschirminhalte individuell anpassen.

Weiteres Highlight ist die 3D-Fahrassistenz. Zu sehen ist dort ein aktuelles, dreidimensionales Umfeldmodell mit dem Streckenverlauf inklusive Kurven und allen relevanten Fahrspuren sowie bis zu acht Verkehrsteilnehmern. Nutzt der Fahrer Apple CarPlay® oder Android Auto, erscheint die Karte in der Mitte. Navigationshinweise und die Anrufliste werden in der rechten Tube des Kombiinstrumentes angezeigt.

Vom Taycan inspiriert, befinden sich an den seitlichen Rändern des Kombiinstrumentes kleine Bedienfelder zur Steuerung der Licht-, Fahrwerk- und Parkfunktionen sowie des Porsche Electric Sport Sounds (PESS). Eine Joker-Taste ist frei konfigurierbar. Je nach Funktion öffnen diese kapazitiven Tasten bei Betätigung Menü-Pop-ups im Kombiinstrument.

Beifahrer-Display für umfangreiches Entertainment-Programm verfügbar

Das optionale, 14,9 Zoll große Beifahrer-Display verfügt über Local-Dimming-Technologie. Dadurch ist das Bild besonders kontrastreich und gleichmäßig ausgeleuchtet. Bei dieser Technologie sitzen LEDs nicht nur am Rand, sondern hinter der gesamten Bildschirmfläche und können einzeln gedimmt oder abgeschaltet werden.

Auch der Beifahrer kann die bedienfreundlichen Widgets verwenden und auf der linken Seite des Displays anheften, um bei Bedarf schnell darauf zuzugreifen. Darüber hinaus kann er auf seinem Bildschirm Einstellungen für das Infotainment oder die Navigation vornehmen, Drittanbieter-Apps nutzen und Videoinhalte streamen.

Head-up-Display mit AR projiziert wichtige Infos direkt in der Fahrumgebung

Erstmals in einem Cayenne ist in den neuen Elektro-Modellen ein Head-up-Display mit Augmented Reality (AR)-Technologie optional verfügbar. In das reale Bild der Umgebung werden dort farbige AR-Inhalte ortsgenau projiziert. Beispielsweise werden Navigationspfeile an Kreuzungen in die richtige Abbiegespur eingeblendet. Das System nutzt die Umgebungsdaten und die Position des eigenen Fahrzeugs. Auch die Funktionen einiger Fahrerassistenzsysteme werden so unterstützt, indem etwa bei aktiviertem Abstandsregeltempomat die empfohlene Spurführung virtuell als Punkte über die Straße gelegt wird. Warnungen der Fahrerassistenzsysteme können ebenfalls in den AR-Bereich eingeblendet werden.

Der Fahrer kann Hinweise und Informationen so schneller erfassen, und die Gefahr der Ablenkung reduziert sich weiter. Das Bild des Head-up-Displays erscheint für den Fahrer in einer Entfernung von zehn Metern und entspricht der Größe eines 87-Zoll-Displays. Im Statusbereich unter der AR-Fläche werden das Tempo, die Verkehrszeichen sowie die Assistenz- und Navigationssymbole statisch angezeigt.

Porsche App Center verwandelt Cayenne in Musicbox oder Spielkonsole

Die neueste Infotainment-Generation nutzt Android Automotive OS als Betriebssystem und startet bereits im Hintergrund, sobald sich der Fahrer mit dem (analogen oder digitalen)

Schlüssel nähert. Fahrzeug- und Infotainment-Funktionen sind so direkt verfügbar und lassen sich schnell und flüssig bedienen.

Zentrale für alle Drittanbieter Apps und App-Updates ist das Porsche App Center. Es entwickelt sich kontinuierlich und marktspezifisch weiter und hält den Cayenne über den Lebenszyklus hinweg aktuell. Im Porsche App Center können Fahrer und Passagiere direkt ihre Lieblings-Apps von Drittanbietern installieren und nutzen, so wie sie es von ihren Smartphones kennen. Es ist eine Vielzahl an Apps aus unterschiedlichen Kategorien verfügbar: Darunter sind in den europäischen Märkten Musikdienste wie beispielsweise „Apple Music“⁹, „Spotify“, „Amazon Music“ und „Audible“ enthalten, die Streaming-Plattform „YouTube“ sowie die Sport Live-Stream App „DAZN“ und Smarthome App „Home Assistant“.

Auf Wunsch verwandelt das App Center den Cayenne auch in eine mobile Spielekonsole – sowohl im Stand, etwa während Ladepausen, als auch während der Fahrt. Ob Musikstreaming, Podcasts, Gaming oder Filme: Nutzer erhalten Zugang zu einer stetig wachsenden Auswahl an Drittanbieter-Apps, die sich nahtlos in das Porsche-Ökosystem integrieren lassen.

Über das Porsche App Center sind Spiele von Gameloft verfügbar und können per Touchscreen oder Bluetooth-Controller gesteuert werden. AirConsole bringt eine große Auswahl an Familienspielen und Gaming-Klassikern ins Fahrzeug, die sich unkompliziert über das Smartphone bedienen lassen. Fahrer, Beifahrer und Passagiere im Fond können einzeln oder gemeinsam spielen. Das optionale Beifahrer-Display erlaubt die parallele Nutzung von Apps auch während der Fahrt, ohne den Fahrer abzulenken. In Kombination mit einem Bluetooth-Headset ist ein ungestörtes Hörerlebnis möglich.

Mehr Bedienkomfort dank zusätzlicher Intelligenz, das gilt ebenso für Navigation Plus inklusive Charging Planner. Das System bietet eine schnelle Routenberechnung mit spurgenaue Navigation an Manöverpunkten sowie erweiterte Funktionen bei der Ladeplanung. Dazu gehört auch, dass die Kunden jetzt einzelne Ladeanbieter und Säulen bevorzugen oder gezielt meiden können.

⁹ geplant für Mitte 2026

Voice Pilot bietet erweiterte Interaktion durch künstliche Intelligenz

Dank der Integration von Künstlicher Intelligenz¹⁰ ist die Sprachsteuerung smarter als je zuvor. Der Voice Pilot versteht nun komplexe, zusammenhängende Fragen und erkennt den Bezug von Aussagen. Er verarbeitet mehrstufige Fragen ebenso souverän wie spontane Folgeanfragen. Dabei muss das Aktivierungswort nicht erneut gesprochen werden. Das System greift auf Echtzeitdaten, den aktuellen Routenverlauf sowie die Google-gestützte POI-Suche zurück. Im Hintergrund nutzt der Voice Pilot verschiedene Sprachmodelle, wie sie von populären KI-Assistenten bekannt sind. Der verbesserte Voice Pilot macht den Cayenne zum echten Gesprächspartner.

Digitaler Schlüssel für nahtlosen Zugriff

Mit dem Komfortzugang steht auch der Porsche Digital Key zur Verfügung, der Fahrzeugschlüssel in Apple Wallet oder einer nativen Wallet-App auf Android integriert. Damit lässt sich der Cayenne automatisch ver- oder entriegeln und starten – entweder indem iPhone, Apple Watch oder ein kompatibles Android-Gerät in der Tasche bleiben oder durch einfaches Vorhalten an einen Leser. Möglich wird dies durch die Kombination von Near Field Communication (NFC), Bluetooth Low Energy (BLE) und Ultra-Wideband (UWB). Selbst wenn das Smartphone geladen werden muss, bleibt die Funktionalität des digitalen Schlüssels in Apple Wallet oder einer nativen Wallet-App auf Android erhalten¹¹.

Darüber hinaus können Kunden ihre Fahrzeugschlüssel in Apple Wallet oder einer nativen Wallet-App auf Android über iMessage, SMS, WhatsApp und weitere Dienste mit bis zu sieben weiteren Nutzern teilen. Fahrzeughalter können zudem festlegen, ob diese lediglich Zugang zum Fahrzeug erhalten oder es auch fahren dürfen. Der Porsche Digital Key ermöglicht außerdem das bequeme Öffnen des Kofferraums. Über die My Porsche App lassen sich zusätzlich die Gepäckräume und der Frunk steuern. Diese Funktionen setzen das Porsche Connect Paket voraus.

¹⁰ Für die KI-Unterstützung muss ein Update des Voice Pilot im App Center heruntergeladen werden.

¹¹ Die Dauer der Nutzung des Porsche Digital Key, wenn das Mobilgerät geladen werden muss, hängt vom jeweiligen Smartphone-Hersteller und Modell ab.

Antrieb

Sportwagen-Performance mit neuem Antriebssystem und innovativer Kühlung

Als bis dato leistungsstärkstes Serienmodell von Porsche bietet das vollelektrische SUV Fahrleistungen auf dem Niveau von Supersportwagen. Das vollelektrische Cayenne-Angebot umfasst bei SUV und Coupé jeweils drei Modelle – alle mit Allradantrieb und somit dem elektronische Porsche Traction Management (ePTM) ausgestattet. Porsche setzt an Vorder- und Hinterachse ausschließlich permanenterregte Synchron-Elektromaschinen (PSM) ein.

- **Cayenne (Coupé) Electric** mit 300 kW (408 PS), Overboost-Leistung bei Launch Control 325 kW (442 PS), 0 – 100 km/h in 4,8 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 230 km/h,
- **Cayenne S (Coupé) Electric** mit 400 kW (544 PS), Overboost-Leistung bei Launch Control 490 kW (666 PS), 0 – 100 km/h in 3,8 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 250 km/h
- **Cayenne Turbo (Coupé) Electric** mit 630 kW (857 PS), Overboost-Leistung bei Launch Control 850 kW (1.156 PS), 0 – 100 km/h in 2,5 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 260 km/h

Der Cayenne Turbo erreicht außergewöhnliche Fahrleistungswerte und beschleunigt unter anderem aus dem Stand in 7,4 Sekunden auf 200 km/h. Möglich macht diese starke E-Performance ein neu entwickeltes Antriebssystem, das bei Aktivierung der Launch Control bis zu 850 kW (1.156 PS) Leistung und bis zu 1.500 Nm Drehmoment entwickelt. Die Öldirektkühlung der E-Maschine an der Hinterachse des Turbo sichert eine hohe Dauerleistung. Das System ist eine Innovation aus dem Motorsport. Mit einem Durchmesser der E-Maschine von 245 Millimeter, einer Länge von 190 Millimeter und kombiniert mit einem 940-A-Siliziumcarbid-Pulswechselrichter, ist das Hinterachs-Aggregat des Cayenne Turbo der aktuell leistungsstärkste Elektroantrieb bei Porsche – in Weissach selbst entwickelt und in Zuffenhausen gefertigt. An der Vorderachse ist eine E-Maschine mit einem Durchmesser von 210 Millimeter, einer Länge von 150 Millimeter, kombiniert mit einem 480-A-Siliziumcarbid-Pulswechselrichter verbaut. Im normalen Fahrbetrieb stehen beim Turbo bis

zu 630 kW (857 PS) zur Verfügung. Mittels Push-to-Pass-Funktion können auf Knopfdruck für zehn Sekunden zusätzliche 130 kW (176 PS) aktiviert werden.

Die E-Maschine an der Hinterachse des Cayenne S verfügt analog zum Cayenne Turbo über eine Öldirektkühlung für eine besonders hohe Leistungsfähigkeit in Verbindung mit einem hohen Wirkungsgrad. Die E-Maschine an der Hinterachse besitzt einen Durchmesser von 245 Millimeter, eine Länge von 140 Millimeter und einen 620-A-Siliziumcarbid-Pulswechselrichter. Dieses Aggregat liefert deutlich mehr Leistung und Drehmoment als die E-Maschine an der Vorderachse, was die sportliche, hecklastige Auslegung des Cayenne S Electric betont.

Der Vorderachsmotor von Cayenne und Cayenne S hat einen Durchmesser von 210 Millimeter, eine Länge von 100 Millimeter und einen Pulswechselrichter mit 350 Ampere. Beim Einstiegsmodell Cayenne komplettiert an der Hinterachse eine E-Maschine mit einem Durchmesser von 210 Millimeter und mit einer Länge von 200 Millimeter mit einem 480-A-Siliziumcarbid-Pulswechselrichter das Antriebssystem.

Bei den vollelektrischen Cayenne-Modellen wird im Teillastbetrieb die vordere E-Maschine abgeschaltet, sodass sie kein Drehmoment mehr bereit stellt. Für den Vortrieb wird dann nur noch die E-Maschine an der Hinterachse genutzt, was die Effizienz erhöht.

Technik aus dem Motorsport: Öldirektkühlung für den E-Motor

Besonderheit des elektrischen Antriebs an der Hinterachse von Cayenne S und Cayenne Turbo ist die Öldirektkühlung. Hier werden die gesamten stromführenden Bauteile direkt gekühlt. Diese Innovation hat Porsche in der Formel E auf die Rennstrecke gebracht. Nun kommt die Technologie in die Serie. Die Öldirektkühlung ermöglicht einen hohen Wirkungsgrad von bis zu 98 Prozent im Realbetrieb in Verbindung mit einer hohen Peak- und Dauerleistung. Während bei konventionellen elektrischen Maschinen die Kühlflüssigkeit durch einen Mantel außerhalb des Stators strömt, fließt bei der Direktkühlung das Kühlmedium direkt an den Kupferwicklungen entlang. So lässt sich die Wärme unmittelbar dort abführen, wo sie entsteht. Bei gleichen Effizienz- und Performance-Werten müsste eine per Wassermantel gekühlte Maschine zudem circa 1,5-mal größer dimensioniert werden.

Zur immersiven Kühlung der E-Maschine wird ein synthetisches, nichtleitendes Öl verwendet: „Mobil 1 Therm Electric P“ heißt diese spezielle dielektrische Flüssigkeit, die Exxon Mobil entwickelt hat. Dieses Kühlmedium ist nicht korrosiv und hat vor allem eine sehr niedrige Viskosität. Seine sogenannte kinematische Viskosität¹² bei 100 Grad Celsius beträgt lediglich 1,7 mm²/s. Damit ist es etwa fünf Mal flüssiger als Motoröl der Viskositätsklasse 20 bei der gleichen Temperatur. Rund sechs Liter Kühlmedium zirkulieren, ein Ölwechsel ist über den gesamten Lebenszyklus aber nicht nötig. „Mobil 1 Therm Electric P“ und das Getriebeöl des Ein-Gang-Getriebes fließen in getrennten Kreisläufen, werden aber von einer gemeinsamen Ölpumpe angetrieben. Dies verringert Bauraum und Gewicht.

Kompaktes Getriebe und heckbetonte Gewichtsverteilung

Der Kraftfluss auf die Räder erfolgt an Vorder- und Hinterachse jeweils über ein zweistufiges Eingang-Getriebe. Das ermöglicht eine kompakte und leichte Bauweise. Porsche hat für den Cayenne den Performance-Hinterwagen weiterentwickelt. Die jetzt fahrschemelfeste Aggregatlagerung erhöht den Fahrkomfort. Beibehalten wurde die weit nach hinten versetzte Lage des Elektromotors an der Hinterachse, die für eine leicht heckbetonte Gewichts-Balance.

¹² Grundsätzlich beschreibt Viskosität das Fließverhalten. Die kinematische Viskosität ist ein Ausdruck für die innere Reibung einer Flüssigkeit. Sie gibt an, wie schnell eine Flüssigkeit unter dem Einfluss der Schwerkraft entlang einer definierten Strecke fließt.

Bis zu 600 kW Rekuperationsleistung wie in der Formel E

Neue Maßstäbe erreicht der vollelektrische Cayenne bei der Rekuperation: Bis zu 600 kW können über das Bremspedal zurückgewonnen werden, abhängig von Geschwindigkeit und Temperatur sowie Ladezustand der Batterie. Die Rekuperationsleistung entspricht damit dem Wert des Porsche 99X Electric, den der Sportwagenhersteller in der Motorsportserie Formel E einsetzt. Auch bei dynamischer Fahrweise ist die Rekuperation aktiv, so dass etwa 97 Prozent der Bremsvorgänge im Alltag allein über die E-Maschinen ohne Aktivierung der Radbremsen erfolgen. Je nach Fahrmanöver kann sogar bis zum Stillstand rekuperiert werden. Sobald über die Leistungsgrenze der Rekuperation hinaus verzögert werden soll, wird die hydraulische Bremse für den Fahrer unmerklich hinzugesteuert.

Zusätzlich kann der Fahrer die Schubrekuperation aktivieren. Über das Center-Display lassen sich die drei Stufen „Ein“, „Aus“ oder „Auto“ wählen:

- Im Modus „Ein“ wird mit einer moderaten Verzögerung von $0,5 \text{ m/s}^2$ beim Lösen des Fahrpedals rekuperiert. Das entspricht in etwa jener Verzögerung, die beim konventionellen Antrieb durch das motorische Schleppmoment generiert wird, also dem umgangssprachlich als Motorbremse bezeichneten Effekt. Im Fahrprogramm Sport Plus wird die Bremswirkung zu Gunsten der Fahrdynamik auf $0,8 \text{ m/s}^2$ angehoben. Diese Einstellung kommt sportlich ambitionierten Fahrern entgegen, die maximale Rückmeldung schätzen.
- Im Modus „Aus“ segelt das Fahrzeug ohne Schubverzögerung – ideal für eine verbrauchsoptimale Fahrweise.
- Der Modus „Auto“ lässt das Fahrzeug im fließenden Verkehr frei segeln. Sobald ein vorausfahrendes Fahrzeug erkannt wird, verzögert die Schubrekuperation automatisch mit bis zu $1,5 \text{ m/s}^2$.

ePTM ermöglicht beeindruckende Offroad-Eigenschaften

Nicht nur bei der Längs- und Querschleunigung erschließt der Cayenne eine neue Dimension. Seine Offroad-Fähigkeiten sind ebenfalls bemerkenswert und vermitteln auch weniger geübten Fahrern stets ein sicheres Gefühl. Konzeptbedingt bietet der Elektroantrieb

vom Stand weg ein hohes Drehmoment. Beim Halten oder Anfahren am Berg lässt sich dieses zudem sehr präzise dosieren. Ein unbeabsichtigtes Zurückrollen wird durch Halten über die E-Maschine verhindert, diese Funktion hat Porsche eigens appliziert.

Das elektronisch gesteuerte Porsche Traction Management (ePTM) regelt rund fünfmal schneller als ein konventionelles Allradsystem. Binnen fünf Millisekunden reagiert es auf unterschiedliche Eingangsgrößen wie Beschleunigungen, Antriebsmoment, Fahrgeschwindigkeit oder Antriebsschlupf und kann die Antriebsmomentenverteilung bedarfsgerechnet an die jeweilige Fahrsituation anpassen.

Fahrwerk

Erstes Porsche SUV mit aktivem Fahrwerk

Der Cayenne Electric ist ein Allrounder par excellence und bietet ein breites Spektrum aus Alltagskomfort, markentypischer Performance sowie Offroad-Fähigkeiten und Zugfahrzeug-Qualitäten. Großen Anteil daran hat das Fahrwerk. Vorne besitzen alle Modelle eine Doppelquerlenker-Achse mit aufgelösten Lenkerebenen. Durch ihre elastokinematische Auslegung sorgt sie für ausgezeichnetes Ansprechverhalten, eine hohe Lenkpräzision und einen stabilen Geradeauslauf. Die Mehrlenkerachse hinten ist über einen elastisch gelagerten Fahrschemel mit der Karosserie verbunden, in welchen die E-Antriebsaggregate über drei bzw. vier Lagerstellen (Cayenne S und Cayenne Turbo) integriert sind. Durch diese integrale Bauweise kann der Fahrkomfort gesteigert und gleichzeitig das Gewicht miniert werden. Durch diese integrale Bauweise können der Fahrkomfort gesteigert und gleichzeitig das Gewicht miniert werden.

Der Turbo verfügt außerdem serienmäßig über Porsche Torque Vectoring Plus (Option für den Cayenne S), also über eine elektronisch geregelte Quersperre an der Hinterachse mit vollvariabler Antriebsmomentenverteilung. Die Regelstrategie hängt ab von der jeweiligen Fahrsituation und sorgt situativ für mehr Traktion, eine höhere Fahrstabilität und gesteigerte Querdynamik. Einlenkverhalten und Lenkpräzision werden durch fahrdynamische Bremseingriffe an der Hinterachse gezielt unterstützt.

Grundsätzlich zur Serienausstattung gehört eine Adaptive Luftfederung mit Niveauregulierung und der elektronischen Dämpferregelung Porsche Active Suspension Management (PASM). Das System nutzt eine Vielzahl von Zustandsinformationen – unter anderem die Fahrgeschwindigkeit, die Hub-, Nick- und Wankgeschwindigkeit des Aufbaus, Längs- und Quereschleunigung, das Antriebsmoment, Lenkverhalten und Niveaulage –, um kontinuierlich die Dämpfung für jedes Rad einzeln zu regeln. Dank Zwei-Ventil-Technologie können dabei Zug- und Druckstufe individuell angepasst werden. Mit Hilfe der Luftfederung lassen sich unterschiedliche Höhenniveaus passend zum Untergrund einstellen. Die drei Untermenüs des Offroad-Fahrprogramms – Gravel/Mud, Sand und Rock – erlauben es, das Fahrverhalten geländeabhängig anzupassen. Das geschieht unter anderem über unterschiedliche Kennlinien des Fahrpedals. Weiterer Pluspunkt im Gelände:

Die im Cayenne S optionale und im Cayenne Turbo serienmäßig verbaute geregelte Quersperre im Differenzial erhöht die Traktion nochmals und bietet in den unterschiedlichen Offroad Fahrprogrammen eine dem jeweiligen Untergrund angepasste Regelung für maximale Traktion beim Anfahren.

Noch mehr Fahrdynamik und Fahrkomfort durch Porsche Active Ride

Zum ersten Mal in einem SUV bietet Porsche für Cayenne S Electric und Cayenne Turbo Electric Porsche Active Ride an. Dieses aktive Fahrwerk vergrößert die Bandbreite zwischen Fahrdynamik und Fahrkomfort noch einmal deutlich. Porsche Active Ride hält den Aufbau selbst bei dynamischen Brems-, Lenk- und Beschleunigungsvorgängen parallel zum Untergrund, was im normalen Fahrbetrieb den Fahrkomfort spürbar steigert. Im Offroad-Einsatz ermöglicht Porsche Active Ride dank des Verzichts auf mechanische Stabilisatoren eine starke Verschränkung der Achsen.

Erstmals verfügt der Cayenne über den Fahrmodus Comfort. Durch die intelligente Steuerung des Fahrzeugniveaus sowie eine komfortorientierte Dämpferregelung wird dort ein Höchstmaß an Aufbauisolation und Fahrkomfort erreicht. Zusätzlich sind in diesem Fahrmodus die Zusatzfunktionen Kurvenkomfort und Nickkomfort standardmäßig aktiv. Somit werden die auf die Passagiere wirkenden Längs- und Querkräfte beim Beschleunigen, Bremsen sowie in Kurvenfahrt durch gezielte Wank- und Nicküberkompensation aus dem Porsche Active Ride reduziert.

Bei performanter Fahrweise erhöht Porsche Active Ride die Fahrdynamik. Für maximale Traktion wird die Karosserie horizontal gehalten, und das Traktionspotenzial durch intelligente Regelung der dynamischen Radlastverteilung in Kurven maximal ausgenutzt. Porsche Active Ride errechnet und überwacht an jedem Rad mittels Sensoren die dynamische Radlast und daraus resultierend den maximal zur Verfügung stehenden, radindividuellen Grip. Das System wirkt in Echtzeit über Veränderungen in der Kraftverteilung auf die einzelnen Räder ein, ohne den Vortrieb einzubremsen. Durch die Änderung der Dämpferkraft erhält ein Rad entweder mehr oder weniger Radlast.

Fahrdynamisch günstig wirkt sich ferner der für BEV-Fahrzeuge typische, niedrigere Schwerpunkt aus. Im Vergleich zum Cayenne mit Verbrennungsmotor liegt der Fahrzeugschwerpunkt beim vollelektrischen Modell um 83 Millimeter tiefer.

Als eines der ersten BEV weltweit bietet der neue Cayenne markt- und ausstattungsabhängig eine Anhängelast von bis zu 3,5 Tonnen. Dass er auch schwere Anhänger mühelos zieht und dabei seinem Fahrer das gleiche Fahrgefühl wie im Solobetrieb bietet, liegt unter anderem an der speziellen Applikation von Porsche Active Ride. Die Masse des Anhängers wird elektronisch näherungsweise ermittelt und entsprechend vom aktiven Fahrwerk berücksichtigt. Auch die Charakteristik des Fahrpedals wird darauf abgestimmt.

Die Funktionsweise von Porsche Active Ride im Detail: Alle vier aktiven Dämpfer des Fahrwerks sind mit je einer Motor-Pumpen-Einheit pro Achse verbunden. Neben ihrer Dämpferfunktion übernehmen diese auch die Aufgabe von Stabilisatoren, so dass diese im Unterschied zum Serien-Luffahrwerk entfallen konnten. Das bietet im Offroad-Betrieb den Vorteil einer höheren Achsverschränkung. Zugleich erhöht diese Konstruktion erheblich den Fahrkomfort bei einseitigen Fahrbahnanregungen. Die Motor-Pumpen-Einheit baut die aktiven Stellkräfte an den Dämpfern bedarfsgerecht und innerhalb von Millisekunden auf. Die nötige Energie bezieht das System direkt aus der Hochvolt-Batterie.

Hinterachslenkung für kleineren Wendekreis und noch mehr Fahrstabilität

Auf Wunsch ist der Cayenne mit einer Hinterachslenkung erhältlich. Sie verringert den Wendekreis von 12,7 auf 11,6 Meter und trägt so zur Agilität im Stadtverkehr und im Gelände bei. Der Fahrer muss weniger stark das Lenkrad einschlagen, der Lenkwinkelbedarf verringert sich um zirka 24 Prozent. Gleichzeitig bietet die Hinterachslenkung auf Landstraßen und der Autobahn ein Plus an Stabilität und Fahrpräzision. Ein weiterer Vorteil ist das klare, völlig direkte und insofern Porsche-typische Lenkgefühl.

Abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit und der Fahrsituation erzeugt der elektromechanische Aktuator einen Lenkeinschlag an den Hinterrädern. Unterhalb von 100 km/h lenken die Hinterräder entgegengesetzt zu den Vorderrädern ein und sorgen so für ein noch dynamischeres Einlenkverhalten. Außerdem baut sich die Querbeschleunigung in

Kurven früher auf. Der Lenkeinschlag an der Hinterachse beträgt dabei im niedrigen Geschwindigkeitsbereich bis zu fünf Grad. Dadurch fällt das Rangieren leichter. Die virtuelle Verkürzung des Radstands durch die Hinterachslenkung bewirkt zudem ein dynamischeres Einlenkverhalten in Kurven. Ab 100 km/h lenken die Hinterräder gleichsinnig zu den Vorderrädern ein und erhöhen so die Stabilität beim Spurwechsel. In Verbindung mit der Hinterachslenkung ist dadurch beim vollelektrischen Cayenne eine um 12,5 Prozent direktere Lenkübersetzung an der Vorderachse möglich, was die Agilität nochmals steigert.

Die Vorderachslenkung ist Porsche-typisch ausgelegt und bietet bei allen Lenkmanövern höchste Präzision, hohe Stelldynamik und damit eine optimale Dosierbarkeit. Porsche hat zudem seinen intelligenten Unterstützungskraftregler weiterentwickelt, der eine ausgeprägte und natürliche Rückmeldung über den Zustand und den aktuellen Reibwert der Fahrbahn vermittelt. Das Lenkgefühl ist damit sehr transparent und liefert dem Fahrer wertvolle Informationen über den Fahrzustand, insbesondere bei sportlicher Fahrweise. Störende Schwingungen und Stöße werden hingegen eliminiert und nicht zum Lenkrad übertragen.

Hochleistungsbremse Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB)

Für Cayenne S und Cayenne Turbo ist optional die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) verfügbar. Ihre Bremsscheiben aus Keramik sind extrem hitzebeständig und bedeutend leichter als Grauguss-scheiben mit gleicher Leistungsfähigkeit. Dadurch reduzieren sich die ungefederten Massen, und Fahrdynamik, -komfort sowie Bremsleistung steigen. Die Scheiben haben einen Durchmesser von vorne 440 und hinten 410 Millimetern.

Hochvolt-System

Zukunftstechnologie Batterie: intelligent, leistungsstark, robust und effizient

Der neue Cayenne besitzt eine sogenannte funktionsintegrierte Hochvolt-Batterie. Bei dieser Bauweise wird die Batterie zu einem Teil der Karosserie und übernimmt zudem neben der Energiespeicherung weitere Funktionen. Dieses Konzept spart Gewicht und erlaubt einen geräumigeren Innenraum. Zugleich erhöht die funktionsintegrierte Batterie die Steifigkeit des Fahrzeugs und senkt den Schwerpunkt weiter ab. Der Cayenne Electric fährt sich dadurch noch direkter und agiler. Auch die passive Sicherheit profitiert von der Konstruktion: Die Batteriemodule besitzen ein spezielles Strangpressprofil, das bei einem Unfall die Aufprallenergie gezielt absorbiert.

Hohe Energiedichte und doppelseitige Batterie-Kühlung

Porsche hat die Batteriemodule für den neuen Cayenne von Grund auf selbst entwickelt und fertigt sie selbst. Dieser Ansatz folgt dem Anspruch, zentrale Zukunftstechnologien selbst zu entwickeln. Die Hochvolt-Batterie ist weit mehr als ein Energiespeicher – sie prägt Performance, Effizienz und Alltagstauglichkeit des Gesamtfahrzeugs.

Die Hochvolt-Batterie hat einen Brutto-Energieinhalt von 113 kWh. In Kombination mit der 800-Volt-Technologie und dem effizienten Antrieb erlaubt das eine langstreckentaugliche Reichweite von über 600 Kilometern. Im Cayenne Electric setzt Porsche auf eine Lithium-Ionen-Batterie mit sechs Modulen und 192 Zellen. Die Zellen selbst sind sogenannte Pouch-Zellen. Eine flexible Aluminium-Polymer-Folie umschließt den Elektroden-Stapel. Die Anode besteht größtenteils aus Graphit, hinzu kommen sechs Prozent Silizium. Graphit-Anoden bieten eine hohe mechanische Stabilität und eine gute Zyklenfestigkeit. Silizium erhöht die spezifische Energiedichte und verbessert die Schnellladefähigkeit. An den Kathoden kommt Nickel-Mangan-Kobalt-Aluminium (NMCA) zum Einsatz. Zu Gunsten einer möglichst hohen Energiedichte wird besonders viel Nickel in das NMCA-Material eingebracht, der Nickel-Anteil beträgt 86 Prozent. Der zusätzliche Einsatz von Aluminium erhöht den Energieinhalt und sorgt für eine bessere elektrische Stabilität, was sich wiederum positiv auf die Lebensdauer der Zelle auswirkt.

Das intelligente Thermomanagement trägt entscheidend zur hohen Lade-Performance und der langen Lebensdauer der Hochvolt-Batterie bei. Wesentliche Neuerung ist die Kühlstrategie der Hochvolt-Batterie: Im Cayenne Electric kommen pro Modul zwei Kühlplatten zum Einsatz. Bedarfsgerecht kühlen oder erwärmen sie die Batterie von oben und unten, sodass sich das optimale Temperaturfenster effektiver erreichen lässt. Die Kühlleistung entspricht der Performance von etwa 100 großen Haushalts-Kühlschränken. Besonders effizient sind die neu eingesetzten Drucklüfter. Im Vergleich zu herkömmlichen Sauglüftern benötigen sie rund 15 Prozent weniger Energie.

Ganzheitliche Intelligenz: Charging Planner und Prädiktives Thermomanagement

Der Porsche Charging Planner sorgt für eine intelligente Steuerung der Ladevorgänge. Sobald die Routenführung des Fahrzeugs aktiv ist, hilft das System dem Kunden, insbesondere auf langen Strecken entspannt und ohne unnötigen Zeitverlust zu reisen. Im neuen Cayenne hat das System weiter an Intelligenz gewonnen: Mit dem Charging Planner lassen sich nun auch bestimmte Ladestationen vermeiden oder individuelle Präferenzen speichern. So lässt sich beispielsweise einstellen, dass nur noch Ladesäulen mit Plug & Charge-Technologie oder High-Power-Ladestationen mit über 350 kW angefahren werden sollen. Um die zur Verfügung stehende Ladeleistung optimal zu nutzen, kann der Charging Planner schon die Vorkonditionierung der Batterie unterwegs veranlassen.

In diesem Bereich geht Porsche jetzt noch einen großen Schritt weiter: Mit dem Prädiktiven Thermomanagement bietet der Cayenne Electric noch mehr Effizienz, Performance und Komfort. Zugleich verlängert die neue Funktion die Lebensdauer der Batteriezellen deutlich.

Alle im Fahrzeug befindlichen Kühlkreisläufe und ihre Heiz- oder Kühlelemente sind beim Prädiktiven Thermomanagement miteinander vernetzt. Eine innovative Software optimiert die Wärmeströme, kalkuliert die nötige Kühlleistung und ist maßgeblich an der Vorkonditionierung und Ladeplanung sowie -durchführung beteiligt. Fast alle Hochleistungsrechner der Elektronikarchitektur sind in die Berechnungen eingebunden.

Bei aktiver Routenführung verwendet es die Daten aus Navigation, Streckenverlauf, Abfahrtszeitpunkt und Nutzungsverhalten des Fahrers, um den Bedarf an Heiz- oder Kühlleistung vorausschauend zu berechnen und entsprechend bereitzustellen. Dank des

zugrunde liegenden mathematischen Modells fallen die Reichweiten-Angaben noch exakter aus. Auch das Batteriemangement und die erweiterten Ladefunktionen werden vom Prädiktiven Thermomanagement beeinflusst. Dabei wählt die intelligente Steuerung abhängig von der Art des Navigationsziels die passende Strategie. Wird beispielsweise als nächstes eine Ladesäule anvisiert, erfolgt eine Konditionierung mit Fokus auf maximaler Lade-Performance. Soll stattdessen zu Hause geladen werden, sorgt das Prädiktive Thermomanagement für beste Voraussetzungen für AC-Laden.

Die Ladeleistung des Cayenne Electric kann in Verbindung mit hohen Außentemperaturen zu einem hohen Geräuschpegel der Lüfter führen. Wenn in einem solchen Fall leiseres Laden erwünscht ist, kann die Lautstärke mit Hilfe des Modus „Quiet Charging“ verringert werden. Die Lüfter werden dann heruntergeregelt und die Ladeleistung angepasst.

Laden

Laden fast so schnell wie Tanken

Wer auf der Langstrecke möglichst schnell reisen möchte, kann sich beim neuen Cayenne Electric auf eine hohe Ladeleistung verlassen. Dank 800-Volt-Technologie lädt der Cayenne mit bis zu 390 kW DC-Ladeleistung und unter spezifischen Bedingungen sogar mit bis zu 400 kW¹³. Der SoC (State of Charge) lässt sich in unter 16 Minuten¹⁴ von zehn auf 80 Prozent erhöhen, Energie für 329 (Cayenne S; Coupé: 338), 325 (Cayenne; Coupé: 335) beziehungsweise 312 (Cayenne Turbo; Coupé: 318) Kilometer Reichweite lässt sich binnen zehn Minuten nachladen¹⁵. Eine robuste Ladeleistung stand bei der Entwicklung im Fokus.

An 400-Volt-Ladesäulen wird beim sogenannten Bank-Laden durch einen Hochvolt-Schalter im Akku die 800-Volt-Batterie in zwei Batterien mit je 400 Volt Nennspannung geteilt. Dies ermöglicht besonders effizientes Laden ohne zusätzlichen HV-Booster mit einer Leistung von bis zu 200 kW. An haushaltsüblichen Wallboxen ist AC-Laden mit dem serienmäßigen Onboard-Lader mit bis zu 11 kW, optional mit bis zu 22 kW möglich.

In Echtzeit hält der Cayenne Electric seinen Fahrer detailliert über jeden aktiven Ladevorgang auf dem Laufenden. Ladezeit, Reichweite, aktuelle und angestrebte Batterieladung sowie Ladeleistung und Batterietemperatur werden im Porsche Communication Management (PCM) sowie der My Porsche App angezeigt. Kann einmal nicht die volle Lade-Performance abgerufen werden, weil beispielsweise die Batterietemperatur zu niedrig ist, wird auch das dem Kunden transparent und nachvollziehbar kommuniziert. Über den aktuellen Ladestatus informieren zudem die LED-

¹³ Ladeleistung Cayenne unter spezifischen Bedingungen mit CCS-Schnellladesäule mit > 400 kW, > 850 V, > 520A, Ausgangsladezustand 45% - 48%, Batterietemperatur 40°C - 42°C. Maximale Ladeleistung für Gleichstrom (DC) bei einem Ladevorgang von 10% SoC auf bis zu 80% SoC unter optimalen Bedingungen: 390 kW (CCS-Schnellladesäule mit > 390kW, > 850 V, > 520A, Batterietemperatur 15°C, Ausgangsladezustand 9 % und Restreichweite < 60 km).

¹⁴ Cayenne Ladezeit für Gleichstrom (DC) mit maximaler Ladeleistung von 10% SoC auf bis zu 80% SoC unter optimalen Bedingungen (CCS-Schnellladesäule mit > 390kW, > 850 V, > 520A, Batterietemperatur 15°C, Ausgangsladezustand 9 % und Restreichweite < 60 km).

¹⁵ Cayenne nachgeladene Reichweite in 10 min für Gleichstrom (DC) mit maximaler Ladeleistung unter optimalen Bedingungen (CCS-Schnellladesäule mit > 390 kW, > 850 V, > 520A, Batterietemperatur 15°C, Ausgangsladezustand 9% und Restreichweite < 60km), basierend auf WLTP-Verbrauch eines Fahrzeugs mit Serienausstattung gemäß deutscher Länderausführung.

Anzeige in der serienmäßigen elektrischen Ladeklappe sowie das Kommunikationslicht im Interieur mit einer entsprechenden LED-Animation.

Mehr Ladekomfort für zu Hause: Porsche Wireless Charging

Induktives Laden hat schon den Umgang mit dem Mobiltelefon radikal vereinfacht: Nur das Smartphone in eine Ladeschale legen, und die Energie fließt. Porsche bietet diese nutzerfreundliche Technologie künftig auch für Elektroautos an ¹⁶ : Als erster Automobilhersteller hat das Unternehmen ein 11-kW-Ladesystem mit einer One-Box-Bodenplatte für batterieelektrische Fahrzeuge zur Marktreife gebracht. One-Box bedeutet, dass außer der am Parkplatz montierten Bodenplatte keine Wallbox oder Steuerungseinheit mehr montiert werden muss. Der Wirkungsgrad bei der Energieübertragung vom Stromnetz in die Batterie beträgt bis zu 90 Prozent.

Als erste Modellreihe von Porsche wird der vollelektrische Cayenne mit Porsche Wireless Charging-Vorrüstung sowie entsprechender Fahrzeugplatte zu bestellen sein. Geschützt vor Steinschlag und Witterungseinflüssen sitzt die Empfangseinheit im Fahrzeugunterboden zwischen den Vorderrädern. Für den Ladevorgang muss der Cayenne dann nur noch über der Bodenplatte abgestellt werden.

Die berührungslose Übertragung von Energie zwischen beiden Ladeeinheiten erfolgt über eine Distanz von wenigen Zentimetern. Die Bodenplatte verfügt über einen Bewegungsmelder und eine Fremdkörpererkennung. Der Ladevorgang wird automatisch unterbrochen, sollte ein Lebewesen zwischen Fahrzeug- und Bodenplatte geraten oder ein metallisches Objekt auf letzterer liegen und sich erwärmen.

Die Porsche Wireless Charging-Bodenplatte lässt sich in einer Garage, im Carport oder auf einem Stellplatz unter freiem Himmel montieren und an das Stromnetz anschließen. Dabei können Kunden sich wie gewohnt vom Porsche Installation Service unterstützen lassen: Bei entsprechender Beauftragung installiert eine Elektrofachkraft die induktive Bodenplatte und nimmt sie in Betrieb. Um berührungslos laden zu können, ist zudem eine Vorrüstung und

¹⁶Porsche Wireless Charging startet 2026 zunächst in Europa. Weitere Märkte weltweit werden folgen.

eine Fahrzeugplatte notwendig. Ohne Vorrüstung ist eine Nachrüstung von Porsche Wireless Charging nicht möglich.

Porsche Wireless Charging ist in die My Porsche App eingebunden, sodass sich die Ladevorgänge verfolgen und mehrere Fahrzeuge authentifizieren lassen. Eine spezielle Ansicht in der Parkfunktion Surround View vereinfacht es, mit dem Cayenne die optimale Ladeposition anzusteuern. Sobald die Parkposition über der Bodenplatte erreicht und die Parkbremse aktiviert ist, beginnt der Ladevorgang. Die Kunden brauchen nichts weiter zu tun. Vom AC-Laden bekannte Komfortfunktionen wie das Timer-Laden mit Vorkonditionierung sind auch beim Wireless Charging verfügbar.

Die gut 50 Kilogramm schwere Bodenplatte ist serienmäßig mit einem WLAN-Modul und marktabhängig auch mit einem LTE-Modul ausgestattet, sodass auch in Zukunft Remote-Software-Updates und ein Support der Infrastruktur gewährleistet sind.

So funktioniert induktives Laden im Detail

Induktives Laden ist von Smartphones, aber auch von elektrischen Zahnbürsten bekannt. Die Energie wird über ein Magnetfeld durch die Luft übertragen. Dazu sitzt in der Bodenplatte eine Sendespule aus Kupferdraht. Durch diese Spule fließt Wechselstrom, der ein Magnetfeld erzeugt.

Das innovative Konzept von Porsche nutzt die Ultrabreitband-Technologie, um die Relativposition des Fahrzeugs über der Bodenplatte zu bestimmen. Bei Erreichen der optimalen Parkposition wird der Fahrer informiert. In der fahrzeugseitigen Sekundärspule, die als Empfängereinheit fungiert, erzeugt das Magnetfeld dann Wechselstrom. Ein Gleichrichter wandelt diesen anschließend in Gleichstrom um, damit ihn die -Batterie des Cayenne speichern kann.

Die Porsche Wireless Charging-Bodenplatte eignet sich auch für den Einsatz im Außenbereich. Alle stromführenden Bauteile sind vor Regen und Schnee geschützt. Selbst das Überfahren der Bodenplatte verursacht keine nennenswerten Schäden.

Licht- und Assistenzsysteme

Perfekte Übersicht, maximale Unterstützung

Bereits serienmäßig verfügt der Cayenne über Matrix LED-Hauptscheinwerfer. Diese Scheinwerfer passen sich automatisch den jeweiligen Fahrbedingungen an und sorgen so für eine optimale Ausleuchtung. Grundlage dafür sind Kamera- und Navigationsdaten, ergänzt um Informationen zu Geschwindigkeit und Umgebung. Ein besonderes Highlight ist das blendfreie Fernlicht, der sogenannte Matrix Beam: Entgegenkommende oder vorausfahrende Fahrzeuge werden situativ ein- und ausgeblendet. Dazu ist der Fernlichtbereich in elf Segmente unterteilt.

Hochmoderne HD-Matrix LED-Hauptscheinwerfer sind serienmäßig beim Cayenne Turbo und optional für Cayenne und Cayenne S erhältlich. Auf Wunsch sind sie auch in einer abgedunkelten Ausführung oder der markanten Farbe Gletschereisblau verfügbar. Ihr Vorteil ist ein helles, homogenes und hochauflösendes Lichtbild.

Zwei HD-Matrix-Module stellen das Herzstück des hochauflösenden Systems dar. Sie verfügen jeweils über rund 16.000 Pixel. Jede einzelne Leuchtdiode wird von der Systemsteuerung, die mit einer leistungsstarken Grafikkarte vergleichbar ist, nicht nur aktiviert, sondern auch in ihrer Helligkeit in über 1.000 Stufen angepasst. Die beiden Module unterscheiden sich dadurch, dass bei einem ein Weitwinkel- und bei dem anderen ein Teleobjektiv vorgeschaltet ist. So kann einerseits der gesamte Fernlichtbereich ausgeleuchtet werden, und andererseits ist eine präzise Fernausleuchtung möglich.

Im Hochleistungsfernlicht erzeugen die HD-Matrix LED Hauptscheinwerfer eine Lichtmenge von etwa 2.500 Lumen bei einer Beleuchtungsstärke von über 300 Lux. Dies ermöglicht eine Fahrbahnausleuchtung von mehr als 600 Metern. Durch die Überlagerung der Ausleuchtungswinkel beider HD-Matrix-Module wird eine pixelgenaue und exakte Abschattung anderer Verkehrsteilnehmer im Matrix-Beam realisiert. Beide Scheinwerfer-Typen begrüßen und verabschieden mit einer Animation der Vier-Punkt-Tagfahrlichter Fahrer und Passagiere.

Markanter Auftritt bei Tag und Nacht: die Heckleuchten

Blickfang am Heck ist das durchgängige Leuchtenband in 3D-Optik und mit beleuchtetem Porsche-Schriftzug. Die filigranen, zweiteiligen LED-Heckleuchten sind entlang der Lichtbänder und des Schriftzugs fein silberfarben eingefasst. Beim Cayenne Turbo übernimmt diese Akzente die exklusive Farbe Turbonit. Für beide Modelle sind zudem Heckleuchten in abgedunkelter Ausführung sowie in Gletschereisblau erhältlich.

Die Heckleuchten verfügen ebenso über eine „Coming Home/Leaving Home“-Animation mit emotionaler, dreidimensionaler Lichtinszenierung. Auch das Öffnen oder Schließen des Gepäckraums wird von einer animierten Lichtsequenz am Heck begleitet.

Die Fahrer-Assistenzsysteme: mehr Sicherheit, mehr Komfort

Der Cayenne Electric überzeugt bereits serienmäßig mit einem breiten Angebot an Assistenzsystemen, die jeden Kilometer sicherer machen. Seine optionalen Assistenzsysteme sind intelligent vernetzt, reagieren situativ und integrieren sich nahtlos in das Fahrerlebnis – auf Autobahnen, Landstraßen und im Stadtverkehr.

Bereits serienmäßig erkennt der Cayenne Electric Parklücken sowie Parkplatzmarkierungen automatisch und vermisst diese auf ihre Größe. Geeignete Längs- und Querparklücken werden erkannt – anhand von Parkplatzmarkierungen zwischen oder hinter parkenden Fahrzeugen. Das System übernimmt Lenkung sowie Vorwärts- und Rückwärtsbewegung des Fahrzeugs.

Das optionale Assistenzpaket ParkAssist bietet zusätzliche Funktionen für noch mehr Komfort und Sicherheit beim Rangieren:

- Das **Trainierte Parken** kann bis zu fünf individuelle Parkroutinen erlernen und ist besonders nützlich an häufig genutzten Stellplätzen wie der eigenen Garage oder dem Arbeitsplatz. Nach dem einmaligen, manuellen Anlernen eines Parkvorgangs speichert das System die Parkroute sowie die Umgebung. Insgesamt können bis zu fünf verschiedene Routinen hinterlegt werden. Erkennt das System später eine bekannte Umgebung, bietet es automatisch die Übernahme des Ein- oder

Ausparkens an. Der Fahrer behält dabei jederzeit die Kontrolle und kann den Vorgang bei Bedarf unterbrechen oder übersteuern.

- Mit dem **Rückfahrassistent** kann das Fahrzeug eine zuvor vorwärts gefahrene Strecke automatisiert rückwärts abfahren. Dies ist besonders hilfreich in engen oder unübersichtlichen Bereichen, wie Zufahrten oder Parkhäusern. Das System merkt sich automatisch die zuvor vorwärts gefahrene Route und kann diese bei Bedarf im Rückwärtsgang zurücklegen. Der Fahrer muss den Vorgang lediglich starten und überwachen.
- Die neue Ansicht „**transparente Fronthaube**“ projiziert mittels Front- und Außenspiegel-Kameras eine virtuelle Ansicht des Bereichs vor dem Fahrzeug unter das 3D-Modell im Zentraldisplay. Das Manövrieren in engen und unübersichtlichen Situationen wird dadurch spürbar erleichtert, da Hindernisse unterhalb des Fahrzeugs zeitlich begrenzt sichtbar gemacht werden.

Auch das optionale Assistenzsystem „Drive Assist“ entlastet den Fahrer durch vorausschauende Längsregelung und kontinuierliche Lenkunterstützung. Geschwindigkeit, Beschleunigung, Verzögerung und Kurvengeschwindigkeiten sind an die Fahrstrecke angepasst. „Drive Assist“ reagiert zudem vorausschauend auf Vorfahrtsregeln, Tempolimits und Kurven. Durch die Verknüpfung von Navigationsdaten, Kameras und Sensoren des Fahrzeugs werden die vorausliegende Strecke und detektierte Verkehrsteilnehmer in ein Echtzeitmodell überführt, das in der 3D-Fahrassistentanzeige im Kombiinstrument dargestellt wird. In geeigneten Situationen kann das Fahrzeug einen Fahrstreifenwechsel durchführen. Der Fahrer muss das Manöver durch Blinkerbetätigung initiieren, durchgängig die Hände am Lenkrad lassen und dauerhaft überwachen.