

Der Ton macht die Musik

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

29/05/2015 Ein V6-Biturbomotor liefert mehr Leistung bei weniger Verbrauch und verleiht dem neuen Cayenne GTS auch noch mehr Sportlichkeit sowie einen speziellen Klang. Rallye-Legende Walter Röhrl hat den SUV getestet.

Die zur Porsche Intelligent Performance verdichtete Faustregel von mehr Leistung bei weniger Kraftstoffverbrauch klingt diesmal doch deutlich anders. In dieser Weniger-ist-mehr-Spirale pflegt Porsche eine seiner Ur-Tugenden einfach bewusst weiter. Downsizing, also Verkleinern, bedeutet beim neuesten Cayenne GTS zunächst ein völlig neues Triebwerk: V6 mit Biturboauf-ladung statt V8-Saugmotor. 3,6 Liter Hubraum statt 4,8. 324 kW (440 PS, Kraftstoffverbrauch/Emissionen* kombiniert: 10,0 bis 9,8 l/100 km; CO2-Emission: 234 bis 228 g/km) statt 309 kW (420 PS). 600 Newtonmeter maximales Drehmoment in der Tafelberg-Ausprägung statt 515 wie im Vorgänger.

Darin enthalten ist auch ein neues Klangerlebnis von Triebwerk und Auspuff. Nicht mehr ganz so wuchtig brüllend in höheren Drehzahlen, dennoch kraftvoll, und mit subtilen Basslinien bei niedrigen

Touren. Klingt der neue Cayenne GTS, wie er geht? Geht er, wie er klingt? Uneingeschränkt ja, meint Walter Röhrl. Der Rallyeweltmeister hatte einst dem Dirigenten Herbert von Karajan höhere Weisheiten seiner Ideallinien vermittelt und im Gegenzug regelmäßig Einladungen zu dessen großen Konzerten erhalten.

Diesseits aller Sound-Wissenschaften hat Walter Röhrl einfach ein bodenständiges Gefühl dafür, was wie und warum gut klingt. Dem neuen GTS-Triebwerk gesteht er zu, dass es vor allem oberhalb von 4000/min richtig gut klingt, und dies – in Röhrls bayerischer Heimat doch irgendwie wichtig – im Einklang mit der Natur.

Ein noch sportlicher abgestimmtes Fahrwerk

Unabhängig vom kulturellen Wert des neuen V6-Biturbos hält Walter Röhrl auch den Rest für gelungen. Besonders die sehr sportliche Auslegung des Fahrwerks weiß er zu schätzen: „Man bringt den Cayenne an der Hinterachse zum Übersteuern, er neigt also nicht immer automatisch zu diesem stoischen Untersteuern. Die Abstimmung ist generell sportlich gemacht und vermittelt einfach Fahrspaß. Lastwechsel lassen sich gut provozieren, und im Sportmodus ist so eben ein gut zu kontrollierendes Übersteuern erreichbar, ohne dass der Fahrer erschrickt."

Das Zusammenspiel des V6-Biturbomotors mit einem noch sportlicher abgestimmten Fahrwerk führt direkt zu einer neuen Definition: Im SUV-Segment schließt der Cayenne GTS die Lücke zwischen den Modellen S und Turbo einerseits, andererseits verhält er sich auf der Straße aber einfach wie ein Sportwagen.

Hauptsächlich verantwortlich dafür ist das Fahrwerk. So wurde das serienmäßige Stahlfederfahrwerk um 24 Millimeter tiefergelegt und das damit verbundene Porsche Active Suspension Management (PASM) deutlich sportorientierter abgestimmt, während das optional erhältliche Fahrwerk mit Luftfederung nur um 20 Millimeter tiefergelegt wurde. Damit lassen sich sportliche und komfortable Abstimmung nun noch weiter spreizen. Entsprechend gewachsen ist die Bremsanlage: In den 20-Zoll-Rädern im RS-Spyder-Design ist die 19-Zoll-Bremsanlage mit roten Bremssätteln untergebracht.

Das Bugteil des Turbo inklusive dessen größerer Lufteinlässe und das SportDesign Paket inklusive Dachspoiler in Wagenfarbe vermitteln diese betonte Sportlichkeit natürlich auch optisch.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/christophorus/porsche-cayenne-gts-v6-10060.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/b7f0899b-23b2-4598-8719-571077806d3d.zip

Externe Links

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart