

Die Konkurrenz wird größer...

Beitrag von „Thanandon“ vom 5. Januar 2006 um 19:35

Das Jahr 2006 ist das Jahr der Topmodelle. Mercedes-Benz etwa baut die Angebotsvielfalt an AMG-Modellen aus, BMW schickt weitere M-Versionen ins Rennen, Audi bringt zusätzliche S-Varianten. Auch Porsche setzt auf das „S“, erweitert damit den Schriftzug des Cayenne Turbo und schafft so ein neues Spitzenmodell.

Die vierte Motorisierung für den Zuffenhausener Geländewagen ist das i-Tüpfelchen einer ohnehin mit überbordender Leistung gesegneten Baureihe. Bereits das Basismodell Cayenne mit V6-Motor hat 250 PS, der „kleine“ Achtzylinder im Cayenne S kommt auf 340 PS und das bisherige Topmodell Cayenne Turbo auf für Normalsterbliche unvorstellbare 450 PS. Aber mehr geht immer, und mehr wird auch nachgefragt, wie der anhaltende Tuning-Boom zeigt.

Also mehr. 71 PS mehr, um genau zu sein. Was eine Gesamtleistung von 521 PS ergibt. Nur der Supersportwagen Carrera GT (612 PS) hat hausintern derzeit mehr Pferde im Stall. Das Leistungsplus für das Cayenne-Triebwerk wurde über weiterentwickelte Ladeluftkühler mit höherem Wirkungsgrad, einen höheren Ladedruck und eine entsprechend angepasste Motorsteuerung erzielt. Am 4,5 Liter großen Achtzylinder-Biturbomotor selbst wurde nichts verändert.

Neben der höheren Nennleistung brachte das Turbo-Tuning auch ein nochmals deutlich gesteigertes Drehmomentmaximum. Nun muss die Kurbelwelle bis zu 720 Newtonmetern (plus 100 Newtonmeter gegenüber dem Cayenne Turbo) aushalten, die zwischen 2.750 und 3.750 Touren anliegen.

Hinsichtlich der Fahrleistungen bringt die Leistungskurve objektiv nicht mehr viel. Doch was bedeutet das schon bei einem Geländewagen, der so oder so reinrassige Sportwagen in Grund und Boden stürmt? Der Turbo S rennt 270 km/h Spitze (vier Stundenkilometer schneller als der Turbo) und beschleunigt in 5,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h (halbe Sekunde schneller als Turbo). Brachial auch der Durchzug: Für den Zwischensprint von Tempo 80 auf 120 braucht das neue Cayenne-Spitzenmodell im fünften Gang gerade einmal 5,4 Sekunden. Nur beim Verbrauch ist keine Steigerung zu erwarten: Laut Werksangabe verbrauchen Cayenne Turbo S und Cayenne Turbo bei gleichen Geschwindigkeiten gleich viel. Betonung auf viel: 15,7 Liter Super Plus im Durchschnitt. Ob sich das in der Praxis halten lässt, lesen Sie in unserem ersten Test Mitte Februar.

Zu den technischen Leckerbissen des Cayenne Turbo S zählt der permanente Vierrad-Antrieb mit Porsche Traction Management (PTM). Im Grundmodus werden 62 Prozent der Kraft an die Hinterräder weitergegeben, die anderen 38 Prozent an die Vorderräder. Das System ist jedoch in der Lage, über Sensoren zu erkennen, wann eine andere Kraftverteilung fahrdynamisch

vorteilhafter ist und stellt diese unmittelbar ein. Bei Bedarf, etwa im schwierigen Gelände, kann eine Längssperre und optional eine Hinterachs-Quersperre zugeschaltet werden.

Das Fahrwerk mit einstellbarer Luftfederung verfügt serienmäßig über eine Niveauregulierung mit aktivem Dämpfersystem. Das Porsche Active Suspension Management (PASM) regelt die Dämpfungskraft kontinuierlich und reduziert Wank- und Nickbewegungen des Fahrzeuges. Verstärkt wurde das Bremssystem mittels größerer Scheiben (380 statt 350 Millimeter Durchmesser vorn und 358 statt 330 Millimeter hinten). Dazu kommen 20 Zoll-Aluräder mit 275/40er Reifen, die speziell für den Cayenne entwickelt wurden und für Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h zugelassen sind.

Zu erkennen gibt sich das neue Topmodell lediglich am Schriftzug „Cayenne Turbo S“ auf der Heckklappe, den Einstiegsleisten und der Mittelkonsole. 117.573 Euro verlangt Porsche für den extrascharfen Cayenne, der ab sofort bestellt werden kann und ab Ende Januar in den Verkauf geht. Standesgemäß ist die Serienausstattung mit unter anderem Volllederausstattung, rundum beheizbaren Sitzen, Klima-Automatik, Porsche Communication Management (PCM), Bose-Surround-Sound-System, Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht und Einparkhilfe.

[Quelle](#)