

PORSCHE Cayenne S Diesel

Beitrag von „Sittingbull“ vom 12. September 2012 um 13:05

Stuttgart. Mit dem Cayenne S Diesel bringt die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, das leistungsstärkste Dieselmotormodell auf den Markt. Der 4,2 Liter große Achtzylindermotor mit Biturboaufladung leistet 382 PS (281 kW) und bietet ein maximales Drehmoment von 850 Newtonmetern. Damit erreicht der neue Cayenne S Diesel Spitzenwerte – in Fahrdynamik und Effizienz gleichermaßen: Den Sprint aus dem Stand absolviert der neue Top-Diesel in 5,7 Sekunden, seine Höchstgeschwindigkeit erreicht er mit 252 km/h. Dabei legt er eine mustergültige Energieausbeute an den Tag: Der Verbrauch nach NEFZ liegt bei nur 8,3 Liter auf 100 Kilometer (CO₂: 218 g/km). Für diesen herausragenden Wert sorgt unter anderem die automatische Start-Stopp-Funktion, die das neue Modell als weltweit einziger SUV mit Diesel-V8 bietet.

Der Cayenne S Diesel bietet ein Fahrerlebnis, das Porsche-typisch und dennoch neuartig ist. Er ist emotional wie ein Sportwagen, sowohl was seine Fahrdynamik, als auch was seinen Sound betrifft. Laufruhe und Klang des Achtzylinders erreichen ein Niveau, das den Eigenschaften der bisherigen Porsche-V8-Motoren entspricht. Seinen ganz besonderen Charakter erhält der Cayenne S Diesel durch den aktiven Allradantrieb PTM. Dadurch entspricht sein Fahrverhalten dem eines heckgetriebenen Fahrzeuges – mit allen Vorteilen für Handling und Präzision. Bei sportlich-dynamischer Fahrweise entfaltet der zusätzliche, präzise auf die Fahrsituation angepasste Einsatz des Vorderradantriebes seine Wirkung und steigert Stabilität und Traktion. Mit dem optionalen Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) lässt sich diese herausragende Fahrdynamik noch sportlicher umsetzen.

Gleichzeitig ist der Cayenne S Diesel mit seinem souverän kraftvollen Motor die Idealbesetzung, wenn es um Ziehen und Manövrieren von Boots- oder Pferdetrailern geht. Selbst bei voller Ausnutzung der maximalen Zuglast von 3,5 Tonnen hat der Cayenne S Diesel genügend Kraftreserven. Eine weitere Hauptrolle spielt er als Langstrecken-Champion: Mit dem wahlweise erhältlichen 100 Liter-Tank ausgerüstet, ermöglicht der Cayenne S Diesel im NEFZ-Verbrauch eine Reichweite von rund 1.200 Kilometern ohne Tankpause.

Das neue Top-Dieselmotormodell ist auch äußerlich ein Cayenne S ohne Abstriche und trägt die typischen Merkmale der Achtzylinder-Varianten. So ist die Bremsanlage entsprechend der Leistung dimensioniert, erkennbar an den silbernen Bremssätteln. Die schwarzen Lamellen am Bug betonen die offenen Lufteinlässe. Wie beim Cayenne Diesel deuten „diesel“- Schriftzüge vorn auf beiden Kotflügeln auf das Arbeitsverfahren des V8-Motors hin. Die Typbezeichnung auf dem Heck weist ihn als Cayenne S aus.

Der Cayenne S Diesel kommt im Januar 2013 auf den Markt und kostet in Deutschland 77.684 Euro einschließlich 19 Prozent Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung.

Beitrag von „curio“ vom 12. September 2012 um 13:38

..konnte ja auch nicht so sein, dass man bei VW das technische gleiche Modell mit mehr PS bekommt 😄

Happy Day

Achim

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 12. September 2012 um 21:01

Moin,

bin mal gespannt, was nun am V8 TDI im Porsche modifiziert wurde. Im Touareg arbeitet ja auch ein Biturbo. Das im Touareg verbaute Automatikgetriebe von Aisin verkräftet doch nur 800 Nm. Wird beim Porsche das ZF verbaut?

Insgesamt leckeres Auto, von den Fahrleistungen allerdings kaum ein Unterschied zum Touareg V8 TDI. Die "Konkurrenz" aus dem Hause BMW in der X-Reihe mit dem aufgeblasenen V6 Triturbo wird bei der Preisgestaltung von Porsche wohl keine Sonne mehr sehen--> wer zahlt schon 5.000 EUR mehr für einen BMW mit kleinem Motor ggü. einem Porsche als Achtender?!:D

Vielleicht gibt es ja auch eine Möglichkeit, den vermutlich ge.len Porsche Sound in meinem Touareg zu verpflanzen (Abgasanlage) 🙏🙏

Es gibt nur eine Sache, die ich nicht haben möchte: die Start-Stop-Technik. Ich kann mich nicht mit dieser Technik anfreunden. Wir haben die in unserer Einkaufsstüte (Tiguan).

Tschüss

Michael

Beitrag von „curio“ vom 13. September 2012 um 10:02

Man kann fast vermuten, dass beim Facelift der 300PS 6 Zylinder kommt, da wird man denn zur Abgrenzung vielleicht auch den Achtzylinder analog dem Porsche aufwerten, um den Abstand zu wahren...

Start/Stop kann an ja abstellen (..hab ich schon reflektorisch drin), der Stadtverbrauch von 10L ist für einen 8er aber wirklich spektakulär!

Schaun mer mal...

Achim

Beitrag von „coala“ vom 13. September 2012 um 11:02

[Zitat von curio](#)

[...] der Stadtverbrauch von 10L ist für einen 8er aber wirklich spektakulär! [...]

Servus Achim,

wie bei den meisten Hersteller-Verbrauchsangaben dürfte es sich auch hier mit Sicherheit um einen Mondwert handeln, der in der Praxis niemals zu erreichen sein wird. Bei keinem meiner drei Touareg habe ich - egal wie umsichtig man auch fährt (Verkehrsbehindernde Schleicherei mal ausgenommen) - die Herstellerangaben auch nur annähernd erreicht. Der aktuelle T II V6 mit 245 PS liegt nach 10 Monaten und fast 12.000 km bei exakt 9,57 l / 100 km. Laut VW sollte er kombiniert 7,3 l / 100 km verbrauchen, also über 2 Liter weniger. Das ist recht amüsant und komplett an den Haaren herbei gezogen, ebenso wie die Verbrauchsangabe "außerorts" mit 6,6 l / 100 km.

Mich täte mal interessieren, wie solche Angaben zu Stande kommen und warum gegen diese komplett praxisfremden Verbrauchsversprechungen nicht vorgegangen wird. Immerhin fällt der lieben EU-Kommission ja auch sonst zu jedem noch so unwichtigem Mist eine ganze Litanei an Regelwerken und Vorschriften ein 🙄

Leider halten es andere Hersteller mit den Verbrauchsangaben ja auch nicht besser und mir kommt es vor, dass es von Fahrzeug von Fahrzeug immer noch schlimmer wird mit den galanten "Untertreibungen". Da will wohl einer den anderen übertreffen...

Grüße
Robert

Beitrag von „SOA“ vom 13. September 2012 um 12:01

Hallo Robert,

wenn die Steuer sich am CO2 Ausstoß orientiert, bin ich jedem Hersteller dankbar, der einen möglichst niedrigen Wert in die Papiere schreibt.

Das ist ja das schizophrene an dem Ganzen.

Letztendlich ist es aber eigentlich auch nicht so wichtig. Ein genormtes Verfahren stellt erst einmal nur sicher, dass die Werte verschiedener Fahrzeuge miteinander vergleichbar sind.

Ich habe hier auf dem Land übrigens ein Fahrprofil, mit dem ich den NEFZ-Zyklus regelmäßig unterbiete. Der ist also nicht praxisgerecht und zu scharf ;-).

Beitrag von „Humvee“ vom 13. September 2012 um 17:08

Hallo,

hier mal 2 Artikel wie es zu den Verbrauchsangaben kommt.

<http://www.zeit.de/auto/2012-03/benzinverbrauch-abweichung>

<http://www.stern.de/auto/service/b...del-601573.html>

Ich kann zwar nicht sagen ob es wirklich so ist, aber wenn das Ganze wirklich auf einem Rollenprüfstand unter idealen Bedingungen stattfindet, ist alles klar.

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 13. September 2012 um 20:12



Moin,

der neue Porsche Cayenne S Diesel ist im Konfigurator von Porsche freigeschaltet. Habe einen einigermaßen ausgestatteten V8 TDI konfiguriert und kam auf einen Wert von knapp 115 TEUR. Der Unterschied zum Touareg vergrößert sich allerdings dadurch, dass ein Porsche mit max 5% Rabatt zu erwerben ist.

Tschüss

Michael

Beitrag von „samson“ vom 13. September 2012 um 21:45

8,3 Liter Verbrauch ist wohl sehr gutmütig angeben  aktuell ist mein MFA bei 10,8 L nach 70 tausend Kilometer. Doch alles in allem sehr gelungen, bleibt zu ab zu warten ob der Motor dann auch bei uns kommt. 

Beitrag von „SOA“ vom 13. September 2012 um 21:56

[Zitat von Humvee](#)

Ich kann zwar nicht sagen ob es wirklich so ist, aber wenn das Ganze wirklich auf einem Rollenprüfstand unter idealen Bedingungen stattfindet, ist alles klar.



Super Journalismus, der große Schwindel, die Autohersteller halten sich an den gesetzlich vorgeschriebenen Zyklus. Ja was denn sonst?

Allererste Pflicht bei solchen Tests ist die Reproduzierbarkeit. In Amerika gibt es sogar Vorschriften, dass alte Autos stichprobenartig aus dem Verkehr gezogen und geprüft werden. Ideale und reproduzierbare Messbedingungen habe ich nur auf dem Prüfstand. Wenn ich das im realen Verkehr mit anderen Autos, Ampeln etc. messe, kommt garantiert jedesmal etwas anderes heraus.

Beitrag von „Ex-Audifahrer“ vom 16. September 2012 um 18:59

Moin,

auf der Homepage von Porsche kann man sich den Motorsound des Cayenne S Diesel anhören (Motor starten / Beschleunigung / Vorbeifahrt).

Man-o-man, hört sich der Klasse an.   Ich werde definitiv prüfen, ob die Abgasanlage von meinem V8 TDI durch den Austausch mit Porsche-Komponenten soundtechnisch "pimpen" lässt.

Tschüss
Michael

Beitrag von „samson“ vom 16. September 2012 um 20:04

Zitat von Ex-Audifahrer

Man-o-man, hört sich der klasse an. 🤔👍 Ich werde definitiv prüfen, ob die Abgasanlage von meinem V8 TDI durch den Austausch mit Porsche-Komponenten soundtechnisch "pimpen" lässt.

Servus Michael, mich würde das auch interessieren vielleicht kannst du dann mal bekannt geben wie sich der Umbau gestaltet 🤔👍 Gerne auch per PN.

Beitrag von „macko“ vom 16. September 2012 um 20:27

Hallo Michael,
hört sich wirklich gut an!

Hier mal der Link dazu:

<http://www.porsche.com/germany/models...ry/?gtabindex=3>

Gruss
Marco

Beitrag von „curio“ vom 17. September 2012 um 10:38

..ist doch dasselbe Auto, warum sollte es dann nicht passen 😊 Wart mal bis zum Facelift..

Happy Day

Achim

Beitrag von „rgb“ vom 17. September 2012 um 22:54

Terrain-Paket beim Cayenne möglich ????

das war beim V8 TDI Touareg II nicht drin, weil nach Auskunft der Ingenieure die 800 Nm mit Untersetzungsgetriebe alles im Antriebsstrang zerlegen würden ...

Beitrag von „coala“ vom 17. September 2012 um 23:10

[Zitat von rgb](#)

Terrain-Paket beim Cayenne möglich ????

das war beim V8 TDI Touareg II nicht drin, weil nach Auskunft der Ingenieure die 800 Nm mit Untersetzungsgetriebe alles im Antriebsstrang zerlegen würden ...

Servus,

von welchen Ingenieuren stammt denn diese Auskunft 🙄 Immerhin hat das Reduktionsgetriebe im V10 TDI noch 750 Nm problemlos überstanden und an den 50 Nm mehr wird es sicher nicht liegen. Da dürften schon eher Überlegungen in Richtung Kostenoptimierung eine Rolle gespielt haben, so wie auch bei der Einsparung des vormals serienmäßigen Reduktionsgetriebes. Immerhin fahren die meisten T-Eigner ohnehin nur auf der Straße und das wird für die stärkeren Motorisierungen noch umso mehr zutreffen, zumal da im Regelfall sowieso grundsätzlich komplett Geländeuntaugliche Niederquerschnittsschlappen montiert werden... Die SW-Anpassung der elektronischen Helferlein an das zusätzliche Reduktionsgetriebe kostet nun mal und das wird man sich in Anbetracht der mutmaßlich homöopathischen Verkaufszahlen wohl eher sparen wollen.

Grüße
Robert

Beitrag von „rgb“ vom 18. September 2012 um 07:26

coala

Das stammt von einem der VW-Checker, als wir letztes Mal in der Südheide bei Gifhorn durch die ehemalige BW-Schießanlage gepflügt sind. Damals war der V8 TDI noch recht neu. Und auf die Frage, warum der nicht mit Terrain-Paket zu haben sei, kam eben diese Auskunft. Man habe es probiert, aber den Antriebsstrang bei Untersetzung überfordert. Außerdem ist der mit seinem V8 TDI auch alles mitgefahren, hat es eben mit Drehmoment durchgerissen.

Beitrag von „coala“ vom 18. September 2012 um 08:40

Zitat von rgb;235665 [...

Außerdem ist der mit seinem V8 TDI auch alles mitgefahren, hat es eben mit Drehmoment durchgerissen.

Servus,

diese Fahrstrategie findet leider ganz schnell ein jähes Ende, wenn es erforderlich wird, in schwierigem und/oder beengtem Gelände *langsam und präzise* zu fahren. Dann z.B. wenn es felsig ist, links und rechts Bäume stehen, oder sich 10 cm nebenan der Abgrund auftut.

Nicht nur weil die Untersetzung fehlt, sondern weil der Dicke mit seiner sehr bescheidenen Verschränkung schnell mal ein Rad stark entlastet oder in der Luft hat. Mit seinen drei offenen Differenzialen (das Torsen hat praktisch keine Sperrwirkung mehr, wenn auch nur ein Rad frei dreht) muss dann alles über die Traktionskontrolle, sprich via intervallartigen Bremseingriffen, erledigt werden. Das ist u.a. in oben beschriebenen Situationen nicht sehr hilfreich, da immer erst eine gewisse Drehzahldifferenz, also Schlupf=ein durchdrehendes Rad benötigt wird, bis das System eingreifen kann. Dummerweise überträgt ein durchdrehendes Rad aber keine Seitenführungskräfte mehr (sehr praktisch, wenn das schmierige Terrain auch noch seitlich abfällt) und dazu kommt, das das Fahrzeug - bei langsamer Fahrt und vom Stand weg - mehr ruckweise voran hoppelt, als denn richtig fährt. Ein zentimetergenaues hindurchzirkeln zwischen Hindernissen oder über felsigen Untergrund ist damit weder möglich noch ratsam.

Grüße
Robert

Beitrag von „Sittingbull“ vom 6. Juli 2013 um 08:37

Stuttgart / Leipzig. Als im Jahr 2002 der erste Porsche Cayenne im Leipziger Werk vom Band lief, konnte keiner die Erfolgsgeschichte des Sportwagen-SUV erahnen. „Wir haben mit rund 70 Fahrzeugen pro Tag angefangen. Heute produzieren wir auf Grund der hohen Marktnachfrage fünf Mal so viele Cayenne werktäglich. Allein im vergangenen Jahr wurden über 83.000 Cayenne der dritten Generation für Kunden in über 125 Ländern gefertigt. Eine echte Erfolgsgeschichte des sächsischen Porsche Werkes und des gesamten Unternehmens“, erklärt Dr. Oliver Blume, Vorstand für Produktion und Logistik der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Heute feiert der Porsche Bestseller mit einer halben Million gefertigter Fahrzeuge sein Produktionsjubiläum und wird an den neuen Besitzer übergeben.

Das Neufahrzeug persönlich am Leipziger Porsche Standort abholen, diese Möglichkeit nutzen jährlich rund 2.500 Porsche Kunden weltweit und erfahren auf dem werkseigenen, FIA-zertifizierten Rundkurs sowie der anspruchsvollen Geländestrecke einen Porsche im Grenzbereich. So auch der stolze Kunde des **500.000sten Cayenne**, der aus Österreich in die sächsische Metropole gereist ist, um den Schlüssel des weißen S Diesel mit dem 382-PS-starken V8-Motor zu übernehmen.