

Geplanter Wechsel zu Porsche Cayenne

Beitrag von „Marlboroman“ vom 20. Februar 2018 um 07:03

Hallo zusammen,

mich lässt das Thema SUV doch nicht mehr los, und nachdem ich letzten Herbst meinen V10TDI verkauft hatte, würde ich für den Herbst diesen Jahres die Anschaffung einer Schwester des Touareg, den Cayenne S in Betracht ziehen.

Es soll ein Modell aus ca. 2008/2009, also V8 Benziner mit 385PS werden. Turbo möchte ich keinen, nachdem beginnende Turboschäden mich vom V10TDI getrennt hatten.

Nun zu meinem Anliegen; ich habe im Netz ein brauchbares Cayenne Forum gesucht und leider bisher nichts gefunden.

Ich denke mir, dass sicherlich einige von euch auch den Gedanken an einen Cayenne schon hatten und Erfahrungen im Netz gesucht und gefunden hatten.

Wo bekomme ich qualifizierte Infos zum Cayenne? Oder kann mir einer von euch die Schwachstellen sagen?

Ich vermute ebenso die Kardanwelle und den Schieberkasten im Automatikgetriebe? Ist da überhaupt auch das Asiangetriebe verbaut?

Sonstige Schwachstellen? Auf was muss ich achten?

Vielen Dank im Voraus für eure Beiträge

Olaf

Beitrag von „coala“ vom 20. Februar 2018 um 09:28

Servus Olaf,

die "alten" Cayenne mit 6-Gang-Automatik haben m. W. nach ebenso das Aisin-Automatikgetriebe verbaut. Die 8-Gang-Automaten stammen hingegen von ZF. Der Cayenne dieses Baujahrs ist in weiten Teilen technisch identisch zum Touareg, vom Interieur, der Karosserieform und ein paar weiteren Feinheiten natürlich abgesehen. Insofern werden die "Schwachstellen" bei den baugleichen Teilen auch dieselben sein.

Mit dem Forum hast du in der Tat Recht, eine solch spezialisierte Ausgabe wie hier zum Touareg existiert scheinbar nicht, ich habe da selber schon mal gesucht. Da wirst du wohl noch bei Motor-Talk die meisten Infos finden. Ich würde dir aber in jedem Fall raten - falls nicht schon

geschehen(?) - zuerst einmal eine Probefahrt mit dem vorgesehenen Modell zu machen. Ich persönlich finde diese Motorisierung als nicht sonderlich passend zum Fahrzeug. Insbesondere wenn du vom V10 kommst wirst du wohl eine herbe Enttäuschung erleben, was das Drehmoment bei niedrigen und mittleren Drehzahlen betrifft. Obwohl die Leistungsangabe ja nicht eben schwachbrüstig klingt, so befindet man sich doch immer auf einem ganz ansehnlichem Drehzahlniveau, wenn man vernünftig im Verkehr mitschwimmen will. Mich hat der Motor überhaupt nicht begeistert, m. E. ist der Touareg hierfür zu schwer, dem Motor fehlt die Aufladung um ein vernünftiges Drehmoment bei erträglichen Drehzahlen zu generieren. Und achte auch mal auf den Verbrauch am BC, wenn du dich im Stadtverkehr bewegst...

Das billig gemachte Instrumentarium dürfte ebenfalls nicht jedermanns Sache sein, der Touareg ist in diesem Bezug deutlich hochwertiger ausgestattet. (Das hat sich beim 2018er Cayenne nun allerdings sehr erheblich gebessert, aber der steht ja hier nicht zur Debatte)

Grüße
Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 20. Februar 2018 um 09:34

[Zitat von coala](#)

Die 8-Gang-Automaten stammen hingegen von ZF.

Servus Robert,

ist die 8-Gang-Automatik im Cayenne II wirklich von ZF? Ich dachte mir, der hätte das gleiche Getriebe wie der Touareg und das ist ja wieder eines von Aisin? Der aktuelle Cayenne hat ja wohl durch die Umstellung auf die MLBevo-Plattform ein ZF-Getriebe bekommen.

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 20. Februar 2018 um 10:03

Servus Hannes,

schau mal im letzten Absatz unter "Familiengesicht":
<http://ww2.autoscout24.de/vorstellung/po...t/44459/161301/>

Hierzu gibt es viele Meinungen, die aber zweifellos nicht alles stimmen müssen 😞. Der Cayenne Hybrid müsste ein ZF-Getriebe haben und im aktuellen Cayenne sollte das 8DT von ZF sitzen. Der 8-Gang-Automat vom "alten" Cayenne mit dem 4,4 l V8 Diesel ist von Aisin, das TR-82SD. ZF führt allerdings selbst in einer betagteren Referenzliste zum 8-Gang-Automaten den Porsche Cayenne auf, insofern wird die Automatik scheinbar nicht immer von Aisin stammen. Unterschiede gibt es beim Cayenne 92A ja auch im Antriebsstrang, der - je nach Motorisierung - mal ein "richtiges" Verteilergetriebe wie der Touareg hat oder alternativ eben lediglich eine geregelte Lamellenkupplung zur Ankopplung der Vorderachse. Könnte mir vorstellen, dass aus der Kombi eventuell auch unterschiedliche Getriebe verbaut wurden.

Idealerweise bräuchte man mal so was wie das Gegenstück zu den SSPs für den Cayenne, wobei sich die Relevanz in Grenzen hält, sind wir doch eben ein Forum speziell für den Touareg...

Grüße
Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 20. Februar 2018 um 10:47

Zitat von coala

Unterschiede gibt es beim Cayenne 92A ja auch im Antriebsstrang, der - je nach Motorisierung - mal ein "richtiges" Verteilergetriebe wie der Touareg hat oder alternativ eben lediglich eine geregelte Lamellenkupplung zur Ankopplung der Vorderachse. Könnte mir vorstellen, dass aus der Kombi eventuell auch unterschiedliche Getriebe verbaut wurden.

Ja, leider hat nur der V6 TDI das Torsengetriebe (ich glaube der Hybrid hatte zumindest bis zum Facelift auch das Torsen) alle anderen haben nur einen starren Durchtrieb nach hinten und die Vorderachse wird eben per Kupplung dazu geschaltet (die Kupplung ersetzt auch das fehlende Differential), das System ist ziemlich ähnlich dem X-Drive-System wie er bei BMW verbaut wird. Das gleiche System hat ja auch der Macan, aus der Sicht ist das für mich kein "echter" Allrad mehr...

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 20. Februar 2018 um 11:14

Zitat von Hannes H.

[...] aus der Sicht ist das für mich kein "echter" Allrad mehr... [...]

Servus,

ist es im Grunde auch nicht, aber billig, leicht und man kann verhältnismäßig viel damit machen, ohne aufwändige Anpassungen je Fahrzeug und einfach via Software.

Beim neuen Tiguan scharren ständig die Vorderhufe und die Traktionskontrolle greift ein, wenn man mal zügiger anfährt. Ziemlich lästig, besonders bei nasser Fahrbahn und in Verbindung mit dem 240-PS-Diesel 🙄 Die Kupplung ist einfach zu langsam, bzw. wird erst bei Schlupf geschlossen - dann, wenn es eben schon zu spät ist. Für einen sportlichen PKW und in Verbindung mit Heckantrieb mag diese Art des Allradantriebs noch aus gewollten Dynamikgründen angehen, in einem SUV mit vermeintlichem Allrad ist das nur ein schlechter Witz. Maserati war beim Ghible S Q4 etwas schlauer, die schließen die Längssperre (viel mehr ist es ja nicht...) im Stand sowie bei geringer Geschwindigkeit und Geradeausfahrt standardmäßig, um derlei Ungemach schon im Ansatz zu vermeiden. Wäre auch für den Tiguan keine dumme Idee gewesen 😞.

Beim Touareg III haben wir in der Hinsicht (zumindest für diesmal) noch Glück gehabt, sieht man mal von der nicht mehr bestellbaren Geländereduktion ab.

Grüße
Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 20. Februar 2018 um 11:54

Zitat von coala

Für einen sportlichen PKW und in Verbindung mit Heckantrieb mag diese Art des Allradantriebs noch aus gewollten Dynamikgründen angehen, in einem SUV mit vermeintlichem Allrad ist das nur ein schlechter Witz.

Beim Touareg III haben wir in der Hinsicht (zumindest für diesmal) noch Glück gehabt, sieht man mal von der nicht mehr bestellbaren Geländereduktion ab.

Ganz meine Meinung! Von daher verstehe ich es nicht, dass Porsche bei seinen SUVs, so ein System verbaut. Vor allem da die Gene ja mit Touareg (Cayenne) bzw. Q5 (Macan) noch ein echtes Zentralfach haben.

Ja, wobei es gibt ja auch schon ein System, das Audi im aktuellen A4 bzw. bei den schwächeren Q5 verwendet... das wird ja wohl früher oder später auch im Touareg ankommen...

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 20. Februar 2018 um 14:22

Zitat von Hannes H.

Ganz meine Meinung! Von daher verstehe ich es nicht, dass Porsche bei seinen SUVs, so ein System verbaut. [...]

Bei Porsche gibt es ein paar unantastbare Punkte bei der Entwicklung eines neuen Fahrzeugs, denen dann gerne andere Sachen zum Opfer fallen (müssen), die aus Sicht der Zuffenhausener "weniger wichtig" sind. Zu den elementaren Dingen gehört ein gefühlt sportliches Fahrverhalten (und viel Lärm per Knopfdruck) auch wenn es effektiv nichts bringen sollte im direkten Vergleich, es muss sich dennoch sportlich anfühlen. Und das lässt sich mit einer deutlich hecklastigen Kraftverteilung einfach besser produzieren. Die Zielgruppe beim Cayenne ist eine praktisch gänzlich andere als beim Touareg. Da braucht man über den Sinn im Prinzip kaum zu philosophieren, Porsche hat für ihre Klientel schon das Richtige gemacht, auch wenn die Lösung technisch betrachtet eine billige Krücke ist. Im Gelände werden die wenigsten einen auch nur halbwegs neuen Cayenne bewegen und für die Straße tut es die Lamellenkupplung allemal. Dies zumal der "Normalfahrer", der in aller Regel über keinerlei verwertbaren Offroad-Fahrkenntnisse verfügt und nichts anderes aus eigener Erfahrung kennt, schon um diese Art des Allradantriebs froh ist; bemerkt er den Unterschied ja ohnehin nicht im täglichen Fahrzeuggebrauch.

Genießen wir also die zu Ende gehende Zeit, in der es im Touareg noch einen "echten" Allradantrieb gibt, auch wenn dort nun ab 2018 der Trend auch schon ganz klar in Richtung reines SUV geht und die Offroadtauglichkeit immer weniger im Fokus steht. Die Nachfrage ist

einfach nicht groß genug, als dass sich Klimmzüge in Richtung stabiler Offroad-Technik für VW beim Touareg noch lohnen würden. Die Geländeuntersetzung beim Touareg III stand durchaus ernsthaft zur Debatte, wurde dann aber im Laufe der Entwicklung leider doch noch gestrichen. Das hat man aber nicht den Entwicklern zu verdanken, sondern dem spitzen Bleistift der Kalkulation. Die Vorstufe hierzu man ja schon beim 7P, als Terrain-Tech nur noch optional und für eine einzige Motorvariante angeboten wurde.

Ich denke, dass uns VW vielleicht sogar seinerzeit beim 7P noch etwas entgegen gekommen ist, mit Terrain-Tech und Co. Einige Zuständige konnten manche von uns ja auf dem Jahrestreffen 2013 in Bratislava persönlich kennen lernen. Und nach meinem Eindruck sind die schon auch wirklich mit Leib & Seele beim Touareg dabei und lieben dieses Fahrzeug wie viele von uns auch. Nur geht der Entwicklung halt bei weitem nicht mehr alles durch an ihren Wünschen, weil da auch noch ein paar andere Abteilungen mitzureden haben und das Entwicklungsziel nun ein anderes ist, als noch beim Ur-Touareg aus 2002. Das ist bei Porsche nicht anders, hier differenziert man sich auch immer weiter vom Touareg, um mehr Eigenständigkeit beim Fahrzeug zu haben.

Grüße
Robert

Beitrag von „Marlborman“ vom 20. Februar 2018 um 14:29

Ich habe inzwischen ein, glaube ich, ganz brauchbares Porsche Forum gefunden, wo es auch eine Sektion für den Cayenne gibt:

<https://www.pff.de>

Falls sich auch andere dafür interessieren.

Vielen Dank euch für die bisherigen Antworten.

Leider hat ja der Touareg keinen wirklich brauchbaren V8 Benziner im Angebot, außer das Derivat aus dem A8 mit 310PS

Einen alten Diesel möchte ich mir bei der derzeitigen Dieseldiskussion nicht mehr wirklich antun.

Schlimm genug, dass ich meinen Cummins ISB noch habe, bei dem ich jetzt schon aus dem Ort meiner Arbeitsstätte ausgeschlossen bin.

Bin gespannt wie lange ich damit überhaupt noch irgendwo fahren kann :-/

Beitrag von „Hannes H.“ vom 20. Februar 2018 um 15:10

[Zitat von coala](#)

Ich denke, dass uns VW vielleicht sogar seinerzeit beim 7P noch etwas entgegen gekommen ist, mit Terrain-Tech und Co.

Eigentlich war ja das Untersetzungsgetriebe für den T3 schon fertig, aber der Abgasskandal hat dann leider einige Projekte "verschlungen", u.a. auch die neue Terrain-Tech-Ausführung... 😞

MfG

Hannes

Beitrag von „Hannes H.“ vom 20. Februar 2018 um 15:16

[Zitat von Marlboroman](#)

I

Leider hat ja der Touareg keinen wirklich brauchbaren V8 Benziner im Angebot, außer das Derivat aus dem A8 mit 310PS

Es gab ja ab dem Facelift beim T1 noch den 350PS-FSI-V8, denke nicht, dass der so viel anders geht als der V8-Sauger im Cayenne. Außerdem gab es auch noch den 6.0l-W12, die sind zwar selten, aber der hat dann gleich 450PS!

MfG

Hannes

Beitrag von „Marlboroman“ vom 21. Februar 2018 um 06:54

Nee; V12 auf gar keinen Fall!

Einen V12 hatte ich 1999 im W140; das tue ich mir nicht mehr an 😞

Beitrag von „Hannes H.“ vom 21. Februar 2018 um 06:57

[Zitat von Marlboroman](#)

Nee; V12 auf gar keinen Fall!

Einen V12 hatte ich 1999 im W140; das tue ich mir nicht mehr an 😞

Ist ja auch kein V12 sondern ein besonderer W12. So einen Motor gibt es ja heute leider keinen mehr. Wenn du auf einen Turbo verzichten willst, was ich wegen einer einmaligen Erfahrung nicht verstehe, dann hast du hier Leistung satt, durch großen Hubraum und tollen Klang!

MfG

Hannes

Beitrag von „Marlboroman“ vom 21. Februar 2018 um 07:11

Habe mal kurz in Mobile geschaut; die 349PS V8 im Touareg sind in meinem Preisbudget wesentlich seltener als die V8 im Cayenne.

Ich suche derzeit bis ca. 15K€ ab BJ 2007 eher ab BJ 2008

Ich denke, da schenken sich die beiden nicht viel, aber sind kaum zu finden.

Zum W12; gab es da nicht Probleme mit der Kühlung? Bekamen die nicht zusätzlich Sprit zur Kühlung eingespritzt damit sie nicht so heiß wurden und nahmen sich dadurch bis zu 2 Liter mehr auf 100KM deswegen?

Ich hatte 1996 einen Golf VR6 als Geschäftswagen; der war nicht unter 14 Liter zu fahren wegen dieser Problematik. Ist der W12 nicht ein Zusammenschluss aus 2 VR6 Blöcken?

Wegen des VR6 hatte ich damals meinen 928S verkauft 😞

Turboproblematik wegen Wartungsfreundlichkeit. Außerdem gefällt mir die Leistungsentfaltung im Saugmotor besser als die des Turbo. (Gedenksekunde beim schnellen Wegbeschleunigen aus dem Stand z.B.)

Bin halt mit großvolumigen Saugmotoren aufgewachsen:)

Beitrag von „Marlboroman“ vom 30. Januar 2019 um 06:16

Nur zur Abrundung des Threads; Es ist ein 2006er Cayenne S geworden, der außerordentlich gepflegt wurde.

Das PCM ist defekt und das wird noch repariert, bevor ich den Wagen in 2 Wochen abholen kann.

[IMG 4058.jpg](#)