Adaptives Luftfahrwerk für größtmögliche Bandbreite

03/05/2025 Adaptives Luftfahrwerk für größtmögliche Bandbreite

Der Porsche Cayenne S E-Hybrid **Cayenne S E-Hybrid (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 4,5 – 4,0 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 10,6 – 9,8 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 19,9 – 19,1 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 103 – 90 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: C – B; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G und der Cayenne Turbo E-Hybrid **Cayenne Turbo E-Hybrid (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 5,2 – 4,7 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 11,9 – 11,2 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 20,4 – 20,0 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 119 – 108 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: D – C; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G verfügen in allen Varianten serienmäßig über ein adaptives Luftfahrwerk, ausgestattet mit der neuen 2-Kammer-2-Ventil-Technologie. Dabei verfügen die geregelten Schwingungsdämpfer der Vorder- und Hinterachse des Porsche Active Suspension Management (PASM) nicht mehr nur über ein Ventil für die Dämpfung der Karosserie- und Radbewegungen, sondern gleich über zwei Ventile, um die Zug- und Druckstufe der Dämpfer

unabhängig voneinander verändern zu können. Vorteil der Technologie: eine deutliche Steigerung im Komfort und in der Fahrsicherheit und damit eine noch größere Bandbreite zwischen den Charakteristiken Komfort und Sport Plus.

Das Ein- und Ausfedern der Räder im Fahrbetrieb erfordert von den zwischen Rad und Aufbau positionierten Schwingungsdämpfern unterschiedliche Anforderungen. So müssen die Karosseriebewegungen für die Insassen möglichst ruhig und komfortabel gestaltet werden. Demgegenüber muss das deutlich leichtere Rad selbst bei den schlechtesten Straßenbedingungen gut bedämpft werden, um Traktion zu gewährleisten. Dieser Zielkonflikt zwischen Komfort für die Insassen und optimaler Dämpfung des Rades bei gleichzeitig hoher Fahrsicherheit kann die neue Zwei-Ventil-Technik deutlich verringern. Situationsbedingt kann das Ventil der Druckstufe unabhängig von dem Ventil der Zugstufe und umgekehrt variable Dämpfungskräfte einstellen und ermöglicht dem neuen Cayenne serienmäßig deutlich spürbar mehr Komfort mit einem ruhigeren Aufbau, eine gesteigerte Handling-Performance und eine bessere Abstützung von Wank- und Nickbewegungen.

Die neue adaptive Luftfederung steigert das Fahrerlebnis weiter. Eine variable Federrate übertrifft in Verbindung mit der neuen Zwei-Ventil-Technik das Vorgänger-Luftfahrwerk spürbar. Realisiert wird die variable Federrate durch zwei Luftkammern, welche über ein Ventil verbunden oder getrennt werden können. Bei langsamer Fahrt und bei der Überwindung von Hindernissen überzeugt sie mit einer besonders komfortablen Feder- und Dämpfercharakteristik und lässt den neuen Cayenne förmlich über die Straße gleiten. Gleichzeitig verbessert die sportlichere Federrate der Luftfeder und der neuen Zwei-Ventil-Technologie die Fahrperformance und Präzision deutlich und realisiert spürbar reduzierte Karosseriebewegungen. Gegenüber dem Vorgänger haben die Entwickler der neuen Zwei-Kammer-Luftfederung zudem die Spreizung der Federrate vergrößert. So kann in jedem neuen Cayenne mit Luftfederung sowohl die straffe Federrate des Turbo GT als auch die komfortabelste Federrate des Vorgängermodells realisiert werden.

Zum Serienumfang von Cayenne S E-Hybrid und Cayenne Turbo E-Hybrid gehört darüber hinaus die geschwindigkeitsabhängig arbeitende Porsche Servolenkung Plus (Cayenne S E-Hybrid: nur Coupé). Der Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid verfügt darüber hinaus serienmäßig über das Porsche Torque Vectoring Plus (PTV) mit elektronisch geregelter, vollvariabler Quersperre. Seine weiter verbesserte Abstimmung reduziert die Anzahl der agilisierenden Bremseingriffe bei weiterhin hoher Gierreaktion. Auch 10-Kolben-Bremssättel an der Vorderachse gehören beim Turbo E-Hybrid zum Serienumfang. Optional stehen in allen Varianten die Porsche Dynamic Chassis Control sowie eine Hinterachslenkung zur Wahl, die die Wendigkeit des Cayenne weiter verbessert. Darüber hinaus steht optional für beide Modellvarianten die Keramikbremse Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) sowie neuentwickelte Performance-Reifen im 22-Zoll-Format zur Verfügung.

MEDIA ENQUIRIES

Ben Weinberger

Spokesperson Cayenne und Macan
+49 (0) 170 / 911 2097
ben.weinberger@porsche.de

Verbrauchsdaten

Cayenne S E-Hybrid Coupé (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 4,5 – 4,0 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 10,6 – 9,8 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 19,9 – 19,1 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 103 – 90 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: C – B; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G

Cayenne E-Hybrid (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 4,4 – 3,9 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 10,5 – 9,8 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 19,7 – 19,1 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 101 – 90 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: C – B; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G

Cayenne E-Hybrid Coupé (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 4,4 – 3,9 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 10,5 – 9,8 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 19,7 – 19,0 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 101 – 89 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: C – B; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G

Cayenne Turbo E-Hybrid (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 5,2 – 4,7 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 11,9 – 11,2 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 20,4 – 20,0 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 119 – 108 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: D – C; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G

Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé mit GT-Paket (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 5,1 – 4,9 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 11,7 – 11,5 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 20,3 – 20,2 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 116 – 112 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: D – C; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G

Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 5,3 – 4,8 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 11,9 – 11,3 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 20,4 – 20,0 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 120 – 109 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: D – C; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G

Cayenne S E-Hybrid (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 4,5 – 4,0 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 10,6 – 9,8 l/100 km; Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 19,9 – 19,1 kWh/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 103 – 90 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: C – B; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/pressemappen/Media-Drive-Cayenne-E-Performance/Die-Fahrwerk-Technik-der-neuen-Cayenne-E-Hybrid-Modelle.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4192bd62-b5db-4543-ad24-a9828e4f6f26.zip

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