



PORSCHE

Cayenne Turbo GT

Pressemappe

Highlights

Ausnahmeathlet.

Mit dem Cayenne Turbo GT unterstreicht Porsche seinen Anspruch auf Best-in-Class-Performance – und bietet gleichzeitig ein hohes Maß an Alltagstauglichkeit.

Pure Emotion.

Der Vierliter-V8-Biturbomotor mit 471 kW / 640 PS und 850 Nm bietet herausragende Fahrdynamik und über die exklusive Titan-Sportabgasanlage ein emotionales Klangerlebnis.

Alles auf Dynamik.

Der Turbo GT ist serienmäßig mit allen derzeit für den Cayenne erhältlichen Fahrwerks- und Steuerungssystemen ausgestattet. Diese sind auf maximale Längs- und Querdynamik ausgelegt und angepasst.

Charakterstark.

Die sportliche Ausnahmestellung unterstreicht ein progressives Design mit spezifischen Merkmalen und vielen Carbon-Elementen. Es ist ausschließlich als viersitziges Coupé erhältlich.

Sportanzug.

Der sportliche Charakter und die Exklusivität des Cayenne Turbo GT werden durch die Serienausstattung unterstrichen. Dunkle Farben, spezifische Akzente und Alcantara®-Umfänge dominieren.

Neues Infotainment.

Mit dem Turbo GT zieht das neue Porsche Communication Management (PCM 6.0) in den Cayenne ein. Es unterstreicht die Sportlichkeit des Fahrzeugs: intuitiv, funktional und fahrerorientiert.

High-Performance-SUV mit 471 kW (640 PS) und Rundstrecken-Abstimmung

Neuer Spitzensportler von Porsche: der Cayenne Turbo GT

Porsche krönt die Cayenne-Modellreihe mit einem Spitzensportler: Konsequenz auf maximale Längs- und Querperformance abgestimmt, verbindet der neue Cayenne Turbo GT außergewöhnliche Fahrdynamik mit einem hohen Maß an Alltagstauglichkeit. Die Grundlage für überragende Fahreigenschaften bildet der 471 kW (640 PS) starke Vierliter-V8-Biturbomotor. 67 kW (90 PS) mehr als im Cayenne Turbo Coupé und 850 Nm Drehmoment (plus 80 Nm) verkürzen den Standardsprint auf 3,3 Sekunden (minus 0,6 s), die Höchstgeschwindigkeit steigt auf 300 km/h (plus 14 km/h). Der auch optisch noch sportlicher gezeichnete und ausschließlich als viersitziges Coupé erhältliche Cayenne Turbo GT tritt serienmäßig mit allen verfügbaren Fahrwerksystemen und speziell für ihn entwickelten Performance-Reifen an. Antrieb und Fahrwerk sind eigenständig abgestimmt. Das Resultat ist ein harmonisches Gesamtkonzept mit exzellenten Rundstrecken-Eigenschaften. Den Beweis dafür lieferte Porsche-Testfahrer Lars Kern, indem er die 20,832 km lange Nürburgring-Nordschleife mit dem Cayenne Turbo GT in 7:38,9 Minuten umrundete und damit einen neuen offiziellen SUV-Rekord erzielte.

Gegenüber dem Cayenne Turbo Coupé liegt die Karosserie des Turbo GT um bis zu 17 Millimeter tiefer. Darauf aufbauend wurden sowohl die passiven Fahrwerkskomponenten als auch die aktiven Regelsysteme überarbeitet, auf Quer- und Längsdynamik optimiert sowie in ihrem Zusammenspiel speziell kalibriert. So wurden etwa die Steifigkeit der Dreikammer-Luftfederung um bis zu 15 Prozent erhöht und die Dämpferkennlinien des Porsche Active Suspension Management (PASM) sowie die Applikation von Servolenkung Plus und Hinterachslenkung angepasst. Die aktive Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) arbeitet nun mit einer performance-orientierten Regelsoftware. Das Ergebnis sind eine noch höhere Wankstabilität, eine bessere Fahrbahnanbindung und ein präziseres Einlenkverhalten bei höheren Kurvengeschwindigkeiten. Das Porsche Torque Vectoring lässt passend dazu höhere Sperrgrade zu. Auch die umfassend optimierte Vorderachse verbessert das Handling. Die vorderen Felgen sind im Vergleich zum Turbo

Coupé um ein Zoll breiter und der negative Sturz um 0,45 Grad vergrößert worden, um dem speziell für den Turbo GT neu entwickelten 22-Zoll-Performance-Reifen Pirelli P Zero Corsa mehr Aufstandsfläche zu geben. Verzögert wird ab Werk mit der Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB).

Tiptronic S mit verkürzten Schaltzeiten und Sportabgasanlage aus Titan

Der Biturbomotor des Cayenne Turbo GT ist das derzeit stärkste Achtzylinder-Aggregat von Porsche. Die umfangreichsten Optimierungen wurden an Kurbeltrieb, Turboaufladung, Benzindirekteinspritzung sowie Ansaugung und Ladeluftkühlung vorgenommen. Innermotorisch unterscheidet sich der V8 des Turbo GT in grundlegenden Elementen wie der Kurbelwelle, den Pleuel, den Kolben, dem Steuerkettentrieb und den Torsionsschwingungsdämpfern vom Turbo Coupé. Angesichts der auf 471 kW (640 PS) gesteigerten Leistung sind diese Bauteile auf höhere Belastungsspitzen und eine verbesserte Fahrdynamik ausgelegt. Angepasst wurden auch die Achtgang-Tiptronic S mit verkürzten Schaltzeiten und das Porsche Traction Management (PTM). Letzteres verfügt hier über eine zusätzliche Wasserkühlung für das Verteilergetriebe. Die serienmäßige Sportabgasanlage mit mittig angeordneten Endrohren ist eine Spezialanfertigung für den Cayenne Turbo GT. Ab Fahrzeugmitte besteht der Abgasstrang einschließlich der Endschalldämpfer aus leichtem und besonders hitzebeständigem Titan. Eine zusätzliche Gewichtsersparnis ergibt sich durch den Entfall des Mittelschalldämpfers.

Sportliche Ausstattung: außen viel Carbon, innen viel Alcantara®

Der optional in der neuen Farbe Arktikgrau lackierte Cayenne Turbo GT unterstreicht seine sportliche Ausnahmestellung durch ein progressives Design mit besonderen Merkmalen. Ein GT-spezifisches Bugteil mit markanter Spoilerlippe und vergrößerten seitlichen Kühleinlässen prägt die eigenständige Frontansicht. Das konturierte Carbondach und die schwarzen Radhausverbreiterungen dominieren zusammen mit den 22 Zoll großen GT Design-Rädern in der Farbe Neodyme die Seitenansicht. GT-spezifisch sind die am Dachspoiler längs anliegenden Sideplates in Carbon sowie die im Vergleich zum Turbo um

25 Millimeter vergrößerte Spoilerlippe am adaptiv ausfahrenden Heckspoiler. Dieser steigert den Anpressdruck bei Höchstgeschwindigkeit um bis zu 40 Kilogramm. Die Heckansicht rundet eine ausgeprägte Diffusorblende aus Carbon ab.

Debüt im Turbo GT: neues Infotainment-System für den Cayenne

Der sportliche Charakter des Cayenne Turbo GT wird durch die hochwertige Serienausstattung mit erweiterten Alcantara®-Umfängen im Innenraum unterstrichen. Achtwege-Sportsitze vorne und eine Sport-Fondsitzanlage mit zwei Plätzen sind serienmäßig, jeweils GT-spezifisch mit perforierter Sitzmittelbahn in Alcantara, Kontrastakzenten in Neodyme oder Arktikgrau und „turbo GT“-Schriftzügen auf den Kopfstützen. Sportwagentypisch befindet sich am Multifunktions-Sportlenkrad eine gelbe 12-Uhr-Markierung. Abhängig von der Dekorwahl sind ausgewählte Akzentleisten in mattem Schwarz ausgeführt.

Mit dem Turbo GT debütiert die nächste Generation des Porsche Communication Management (PCM) mit verbesserter Performance, neuem User-Interface und neuer Bedienlogik im Cayenne. Das PCM 6.0 ist wie bisher vollständig mit Apple CarPlay kompatibel, ermöglicht nun aber zusätzlich eine Tiefenintegration von Apple Music und Apple Podcasts. Darüber hinaus bindet das Infotainmentsystem jetzt auch Android Auto ein. Somit können alle gängigen Smartphones integriert werden.

Fit für die Rundstrecke

Der Cayenne Turbo GT ist fahrdynamisch konsequent nach Sportwagen-Maßstäben abgestimmt und potenziell für die Rundstrecke ausgelegt. Das beginnt schon beim Schwerpunkt: Das Carbondach spart im Vergleich zum ansonsten bei allen Cayenne Coupé-Modellen üblichen Panorama-Glasdachs rund 22 Kilogramm auf höchster Ebene ein und senkt dadurch nicht nur das Gesamtgewicht, sondern auch den fahrdynamisch wichtigen Schwerpunkt und damit die Tendenz zur Wankneigung. Dieser Effekt wird durch die Tieferlegung der Karosserie um 17 Millimeter im Vergleich zum Cayenne Turbo Coupé verstärkt. Damit sind die Grundlagen für herausragende Fahrdynamik gelegt. Darauf aufbauend wurden sowohl die passiven Fahrwerk-Komponenten als auch die aktiven Regelsysteme überarbeitet, auf Quer- und Längsdynamik optimiert sowie im Zusammenspiel speziell konfiguriert.

Der neue Cayenne-Spitzensportler verfügt serienmäßig über alle in der Modellreihe angebotenen aktiven Systeme zur Steigerung der Fahrperformance. Dies umfasst neben der adaptiven Dreikammer-Luftfederung mit Porsche Active Stability Management (PASM) auch die Servolenkung Plus, den adaptiven Wankausgleich Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), die Hinterachslenkung und das Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

Speziell auf Querdynamik entwickelte Performance-Reifen

Grundlage für die Neuabstimmung war der speziell für den Cayenne Turbo GT entwickelte Reifen Pirelli P Zero Corsa im 22-Zoll-Format. Im Vergleich zum 21-Zoll-Performance-Reifen, der bereits als Sonderausstattung für alle Cayenne-Modelle verfügbar ist, bietet er noch mehr Haftung, ist performance-orientierter ausbalanciert und reduziert die Untersteuerneigung. An der Vorderachse wurde die Maulweite der Felgen im Vergleich zu den Serienrädern des Cayenne Turbo um ein Zoll beziehungsweise im Vergleich zu den optionalen 22-Zoll-GT Design-Rädern des Cayenne Turbo Coupé um ein halbes Zoll auf nun 10,5 Zoll verbreitert. Die Vorderreifen der Dimension 285/35 ZR22 können dadurch

mehr Seitenführungskräfte übertragen, der Turbo GT lenkt präziser ein und erlaubt eine höhere Querschleunigung. Unterstützt wird dieser verstärkte Grip in Kurven durch den um 0,45 Grad negativer eingestellten statischen Sturz. Mit der Reifen-Dimensionierung und Sturzeinstellung erweitern die Fahrwerksspezialisten den Grenzbereich: In umfangreichen Fahrversuchen stellten sie sicher, dass auch bei sehr sportlichen Fahrmanövern der Freigang des Rades gewährleistet bleibt. An der aktiv mitlenkenden Hinterachse, die überwiegend den Hauptteil der Antriebskraft überträgt, sind Reifen der Dimension 315/30 ZR22 montiert.

Konsequente Abstimmung mit allen aktiven Systemen

Um die auftretenden Kräfte optimal abzustützen, wurde die Steifigkeit der Luftfederung in allen drei Stufen erhöht. Im Normalmodus federt das System um rund zehn Prozent straffer, im Modus Sport Plus um 15 Prozent. Damit mussten auch die Dämpferkennlinien angepasst werden, die an der Vorderachse nun deutlich straffer verlaufen. Der Effekt: eine höhere Wankstabilität, eine bessere Fahrbahnanbindung und ein präziseres Einlenkverhalten ermöglichen höhere Kurvengeschwindigkeiten. Zudem sind längere Zusatzfedern verbaut, die ebenfalls Nick- und Wankbewegungen verringern. An der Hinterachse sorgen steifere Dämpferlager für ein sensibleres Ansprechverhalten.

Ziel bei der Abstimmung war, im Sport Plus-Modus das fahrdynamische Potenzial des Turbo GT maximal auszureizen, dabei aber die Porsche-typische Fahrwerksharmonie zu generieren. Sie gewährleistet, dass der Fahrer das betont straffe Chassis insbesondere im Normalmodus nicht als unkomfortabel, sondern als angenehm empfindet.

Das sportliche Fahrwerk-Setup durch die elektromechanische Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) mit angepasster Regelsoftware ergänzt. Das System passt innerhalb weniger Millisekunden die Torsionssteifigkeit der Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse an und stützt so aktiv den Fahrzeugaufbau ab. Bis zu einer Querschleunigung von 0,8 g wird dadurch jegliche Seitenneigung eines mit zwei Personen besetzten Cayenne Turbo GT unterdrückt. Damit wird auch die Belastung der Reifen geregelt und frühzeitiger Schlupf an den kurveninneren Rädern verhindert.

Handling wie ein kompakter Sportwagen

Zum überarbeiteten Systemverbund zählen auch die Lenkungen: Die Rückmeldung der Vorderachslenkung wurde intensiviert, der Fahrer ist dadurch noch präziser über Fahrsituation und Fahrbahn informiert. Die veränderte Abstimmung hat dabei keinerlei Einfluss auf Lenkkräfte und Lenkkomfort. Dank der serienmäßigen Hinterachslenkung lenkt der Cayenne Turbo GT verzögerungsfrei ein und baut an der Hinterachse deutlich früher Querschleunigung auf. Bei höherem Tempo lenken beide Achsen gleichsinnig. Diese Funktion wurde beim Turbo GT so modifiziert, dass sie das Potenzial der speziellen Sportreifen optimal ausschöpft. Der Effekt ist eine nochmals gesteigerte Fahrstabilität, beispielsweise auf Hochgeschwindigkeitspassagen von Rundstrecken. Das angepasste Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) unterstützt das Einlenken mit gezielten Bremseingriffen und sorgt dank vollvariabler Quersperre für eine bessere Traktion beim Herausbeschleunigen aus Kurven. Durch die komplette Neuabstimmung der Systeme fühlt sich der Cayenne Turbo GT für den Fahrer deutlich kompakter und leichter an.

Seinem ausgeprägt sportlichen Anspruch entsprechend verzögert der Cayenne Turbo GT mit der Keramikbremsanlage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Das Grip-Potenzial der Sportreifen ermöglichte es, die Eingriffe des ABS noch enger auszulegen. Die präzise Regelung an der Schlupfgrenze zahlt sich etwa auf der Rundstrecke beim Einbremsen in die Kurve aus. Der Cayenne Turbo GT nutzt den Grenzbereich der werksseitigen Bereifung so aus, dass das Coupé nicht nur sehr schnell, sondern auch sehr einfach zu fahren ist.

Große Auswahl an Assistenzsystemen

Porsche bietet für den neuen Cayenne Turbo GT eine umfangreiche Auswahl an Fahrassistenzsystemen an, die für die gesamte Cayenne-Baureihe entwickelt wurden. Erhöhte Sicherheit und mehr Komfort unterwegs bieten der Warn- und Bremsassistent, der Nachtsichtassistent, der Spurwechselassistent und der Spurhalteassistent mit Verkehrszeichenerkennung sowie Porsche InnoDrive mit Abstandsregeltempomat. Das Einfädeln in Parklücken, Rangieren in Parkhäusern und Einfahren in Garagen erleichtern

der Remote Park Assistent, der Park Assistent mit Surround View sowie der Park Assistent vorne und hinten mit Rückfahrkamera.

Antrieb und Performance

Der stärkste Biturbo-V8 von Porsche

Der V8-Biturbomotor des Cayenne Turbo GT ist der derzeit stärkste Achtzylindermotor von Porsche. Das Plus von 67 kW (90 PS) entspricht einer Leistungssteigerung um rund 16 Prozent gegenüber dem Triebwerk des Cayenne Turbo, das als Grundlage diente. Die umfangreichsten Motoranpassungen wurden an Kurbeltrieb, Turboaufladung, Benzindirekteinspritzung sowie Ansaugung und Ladeluftkühlung vorgenommen.

Innermotorisch unterscheidet sich der Achtzylinder des GT-Modells in grundlegenden Elementen wie Kurbelwelle, Pleuel, Kolben, Steuerkettentrieb und Torsionsschwingungsdämpfer. Angesichts der gesteigerten Leistung sind diese Bauteile auf höhere Belastungsspitzen und Dynamik ausgelegt. Teilweise sorgen neue Werkstoffe für eine nochmals deutlich höhere Robustheit des Motors im Rundstreckenbetrieb. Neue Kraftstoffinjektoren liefern bei einem unverändert hohen Einspritzdruck von maximal 250 bar eine um rund zehn Prozent höhere Durchflussmenge.

Die gesamte Prozessluftführung ist auf gesteigerten Durchsatz ausgelegt. Größere Luft/Wasser-Ladeluftkühler lassen mehr Volumen passieren, und die Abgasturbolader verfügen über größere Verdichterräder. Zusammen mit dem auf 1,6 bar angehobenen maximalen Ladedruck steigen Wirkungsgrad und Leistung. Zur Verbesserung des Ansprechverhaltens und der Performance wurde der sogenannte Vorspanngrad der Turbolader bei höheren Drehzahlen gesteigert. Damit wird im Teillast- und Schubbetrieb eine Ladedruckreserve zwischen Lader und Drosselklappe aufgebaut, die beim Tritt aufs Gaspedal freigesetzt und spontan in Drehmoment umgesetzt wird. Um die Klopfgrenze nicht zu überschreiten, wurde das Verdichtungsverhältnis des Motors von 10,1:1 auf 9,7:1 reduziert. Drei zusätzliche Kühler stellen sicher, dass der Fahrer die Motorleistung unter allen Bedingungen konstant und ohne Einschränkungen abrufen kann.

Spezialanfertigung: Sportabgasanlage aus Titan

Die serienmäßige Sportabgasanlage mit mittig angeordneten Endrohren ist eine Spezialanfertigung. Ab Fahrzeugmitte besteht der Abgasstrang einschließlich der Endschalldämpfer aus Titan. Dieser Werkstoff ist deutlich leichter als das direkt ab Motor verwendete Edelstahl und zeichnet sich zudem durch eine hohe Korrosions- und Temperaturbeständigkeit aus. Zudem entfällt beim Cayenne Turbo GT der Mittelschalldämpfer. Insgesamt ist das System rund 18 Kilogramm leichter als die Sportabgasanlage des Cayenne Turbo. Die beiden Abgasstränge verlaufen voneinander getrennt. Eine stufenlos schaltbare Klappe pro Strang öffnet je nach Last und Drehzahl einen Bypass um den Hauptschalldämpfer ganz oder teilweise. Der Effekt: ein besonders markantes Klangbild, das an den Motorsport angelehnt ist und den Cayenne Turbo GT auch akustisch differenziert.

Überarbeitete Achtgang-Tiptronic S schaltet schneller und emotionaler

Die Achtgang-Tiptronic S verhält sich bereits im Normalmodus spürbar anders als die Automatik des Cayenne Turbo: Sie schaltet schneller und quittiert Rückschaltungen im Schubbetrieb mit emotionalem Backfire. Im Sport-Modus verkürzen sich die Reaktionszeiten bei den Schaltvorgängen mit deutlicher akustischer Rückmeldung. Der Sport Plus-Modus ist auf maximale Performance ausgelegt. Er bietet das optimale Setup für die Rundstrecke und wurde auf der Nordschleife des Nürburgring erarbeitet. Der Sport Plus-Modus ermöglicht es zudem, während eines Bremsvorgangs manuell einen kleineren Gang vorzuwählen, in den automatisch geschaltet wird, sobald die Drehzahl dies zulässt.

Die signifikante Mehrleistung und die rundstreckentaugliche Fahrdynamik verlangten auch nach einer speziellen Abstimmung für den Allradantrieb. Die spontane Kraftentfaltung des doppelt aufgeladenen V8-Motors kann die Räder potenziell noch schneller in den Schlupf ziehen. Daher wurde die Reaktionsgeschwindigkeit des Regelsystems Porsche Traction Management (PTM) weiter gesteigert und die Kraftverteilung auf die Anforderungen auf der Rundstrecke optimiert. Das PTM regelt die Verteilung der Antriebskraft zwischen Hinterachse und Vorderachse adaptiv und variabel. Zusätzlich überwacht das System

permanent den Fahrzustand und spannt den Allradantrieb gegebenenfalls präventiv vor. Durch die höheren Belastungsspitzen wird der thermische Grenzbereich des Hang-on-Systems nach oben verschoben. Eine exklusiv für den Cayenne Turbo GT installierte Wasserkühlung des Getriebes wirkt diesem Effekt entgegen.

Design und Farben

Selbstbewusster Auftritt

Der Cayenne Turbo GT, der ausschließlich als Coupé mit stark nach hinten abfallender Dachlinie erhältlich ist, trägt unverkennbar die Merkmale eines Sportwagens im Stil der Porsche Design-DNA: eine gestreckte Silhouette, mächtige Lufteinlässe, eine ausgefeilte Aerodynamik, eine breite Spur und ein markantes Finish. Viele spezifische Anpassungen grenzen das sportliche Topmodell von den übrigen Cayenne-Derivaten ab.

Die Frontpartie visualisiert den Performance-Anspruch des Cayenne Turbo GT. Das Bugteil ist überwiegend in Exterieurfarbe lackiert, Lufteinlassgitter und weitere Details sind in Mattschwarz gehalten. Die vergrößerten seitlichen Kühlluftteinlässe gewährleisten die erforderliche Luftzufuhr für den Biturbo-Motor. Eine ausgeprägte Spoilerlippe sorgt für aerodynamischen Abtrieb an der Vorderachse und rundet das Bugteil nach unten hin ab. Serienmäßig verfügt der Cayenne Turbo GT über abgedunkelte LED-Hauptscheinwerfer inklusive Porsche Dynamic Light System (PDLS), wahlweise sind LED-Matrix-Hauptscheinwerfer inklusive Porsche Dynamic Light System Plus (PDLS Plus) erhältlich.

Der Cayenne Turbo GT sucht die Nähe zum Asphalt: Die Karosserie ist gegenüber dem Cayenne Turbo Coupé um 17 Millimeter beziehungsweise im Vergleich zum Cayenne GTS Coupé um sieben Millimeter tiefergelegt. In der Seitenansicht fallen die 22 Zoll großen und im Farbton Neodyme lackierten Räder sowie die mattschwarzen Seitenschweller und Radhausverbreiterungen auf. Serienmäßig ist außerdem das konturierte Carbondach, das sowohl den Schwerpunkt als auch das Gesamtgewicht senkt. Auch die Oberschalen der Außenspiegel sind aus Carbon, während die Spiegelunterschale und der Fuß im Kontrast dazu glänzend schwarz lackiert sind.

Auch das Heckdesign spiegelt die Performance-Abstimmung des Cayenne Turbo GT wider. Den adaptiv ausfahrenden Heckspoiler schließt eine im Vergleich zum Turbo Coupé um 25 auf 50 Millimeter vergrößerte Spoilerlippe ab, die an der Hinterachse bis zu 40 Kilogramm Abtrieb erzeugt. Den schwarzen Dachspoiler zieren Sideplates aus Carbon. Der

Modellschriftzug „turbo GT“ auf der Heckklappe ist mattschwarz ausgeführt. Der Heckdiffusor in Carbon mit vier stark ausgeprägte Rippen rahmt die beiden mittig angeordneten Endrohre der Titan-Sportabgasanlage ein. Sobald diese das erste Mal erhöhter Temperatur ausgesetzt waren, schimmert das Titan an den Innenseiten bläulich.

Große Auswahl an Exterieurfarben

Für den Cayenne Turbo GT führt Porsche die neue Sonderfarbe Arktikgrau ein. Darüber hinaus steht mit dem Angebot „Individualfarbe“ für den Turbo GT und die gesamte Cayenne-Reihe eine umfangreiche Möglichkeit zur individuellen Außengestaltung bereit. So kann der Kunde die Außenfarbe ganz auf seinen eigenen Geschmack abstimmen. Mit dem Angebot „Individualfarbe“ bietet die Porsche Exclusive Manufaktur eine breite Palette von über 50 Farbtönen an. Das Angebot besteht aus bereits freigegebenen Farben, wie zum Beispiel historischen Porsche-Farben.

Interieur und Ausstattung

Sportliches Umfeld

Dass der Innenraum des Cayenne Turbo GT auf Funktionalität und optimale Ergonomie für dynamische Kurvenfahrten ausgelegt ist, spürt man sofort, wenn man hinter dem Multifunktions-Sportlenkrad Platz genommen hat. Der Lenkradkranz aus schwarzem Alcantara® ist nicht nur ein optisches Highlight, sondern sorgt auch für optimale Griffigkeit. Die 12-Uhr-Markierung in Racinggelb bietet in jeder Fahrsituation einen optischen Anhaltspunkt für den aktuell eingeschlagenen Lenkwinkel. Beim Blick durch das Sportlenkrad auf das Kombiinstrument fällt der analoge Drehzahlmesser mit silbergrauem Zifferblatt, racinggelbem Zeiger und „turbo GT“ Schriftzug auf. Rechts und links neben dem Drehzahlmesser befinden sich Cayenne-typisch zwei Full-HD-Displays, die je nach Einstellung unterschiedliche, konfigurierbare Fahrzeuginformationen anzeigen. Der „turbo GT“-Schriftzug findet sich außerdem auf den serienmäßig beleuchteten Türeinstiegsleisten in Carbon.

Die Alcantara®-Ausstattung mit erweiterten Lederumfängen sorgt im Cayenne Turbo GT für ein exklusives und sportliches Ambiente. Die Haltegriffe, der Aufsatzträger des Schalttafeloberteils, die Türbrüstung inklusive der Armauflagen, die Abdeckung der Mittelkonsole, der Dachhimmel, die Verkleidung von A-, B- und C-Säule sowie die Umrandung der Mittelkonsole im Fond, die perforierten Sitzmittelbahnen der Achtwege-Sportsitze vorn und der beiden Sitzplätze im Fond sind in dem hochwertigen Material ausgeführt. Für farbliche Akzente sorgt das GT Interieur-Paket mit Kontrastnähten in Neodyme oder optional in Arktikgrau. Der „turbo GT“-Schriftzug auf den vorderen und hinteren Kopfstützen, sämtliche Ziernähte auf Sitzen, Mittelkonsole, Schalttafel und Türbrüstung sowie alle Sicherheitsgurte sind in der entsprechenden Farbe gehalten.

Abgerundet wird die sportliche Optik des Innenraums durch das serienmäßige Interieur-Paket Carbon sowie durch GT-spezifische, umlaufende Akzentleisten in mattem Schwarz.

Hierbei sind die diversen Zierrahmen und Leisten wie beispielsweise an den Lüftungsdüsen nicht wie sonst beim Cayenne üblich in Silber, sondern erstmals in Schwarz lackiert.

Neben den serienmäßigen Achtwege-Sportsitzen stehen optional die adaptiven Sportsitze mit 18-Wege-Verstellung zur Verfügung. Und alternativ zu den Alcantara®-Umhängen sind Glattleder-Ausstattungen in schwarz und schwarz-bordeauxrot bestellbar. Dann entfallen die GT Interieur-Pakete mit den farbigen Kontrastnähten.

Infotainment

Neues PCM: weiß mehr, kann mehr, hört besser zu

Die sechste Generation des Porsche Communication Managements (PCM) hält in allen Cayenne-Modellen Einzug. Zu den wichtigsten Neuerungen zählt die Tiefenintegration der Streamingdienste Apple Music und Apple Podcasts ins PCM ebenso wie die erstmalige Einbindung von Android Auto. Zudem versteht der Sprachassistent Voice Pilot nun Anweisungen in natürlicher Sprache und ist lernfähig. Das Navigationssystem rechnet schneller und stellt seine Informationen übersichtlicher dar. PCM 6.0 sorgt auch dafür, dass Software-Updates der Steuergeräte künftig mithilfe der Over-The-Air-Technologie, also drahtlos und ohne Werkstattbesuch vorgenommen werden können.

Flexibel jetzt auch in der Nutzung von Android Auto

Zum Lieferumfang des neuen PCM 6.0 zählt die Einbindung von Android Auto. Neben den iPhones von Apple können nun auch die Smartphones mit dem Google-Betriebssystem Android ins Infotainmentsystem der Porsche-Modelle integriert werden. Das geschieht automatisch, sobald man das Mobiltelefon via USB-Kabel mit dem Fahrzeug verbindet: Telefonfunktionen und Smartphone-Apps, die die Fahrsicherheit nicht beeinträchtigen, sind dann über das PCM 6.0 bedienbar.

Porsche integriert Apple Podcasts und Apple Music nahtlos ins Fahrzeug

Abonnenten von Apple Music können über eine dreijährige kostenlose In-Car-Internetverbindung werbefrei mehr als 75 Millionen Songs. Sie können darüber hinaus tausende Playlists streamen und täglich unter den aktuell besten Musikexperten der Welt auswählen. Zusätzlich haben sie Zugriff auf alle Künstler und Moderatoren, die über die globalen Livestream-Radiosender Apple Music 1, Apple Music Hits und Apple Music Country senden. Porsche-Fahrern stehen zudem mehr als 1,5 Millionen Sendungen der weltweit führenden Podcast-Plattform Apple Podcasts zur Verfügung, um bei jeder Fahrt informiert, unterhalten und inspiriert zu werden. Dazu müssen sie nur ihre Apple-ID mit ihrem Fahrzeug

verbinden. Um Apple Podcasts oder Apple Music nutzen zu können, muss das Smartphone nicht im Auto liegen.

„Wir haben es geschafft, das klassische Radioerlebnis mit der modernen Streaming-Experience zu verbinden“, sagt Martin Bayer, Teamleiter Navigation und Infotainment bei der Porsche AG. „Dabei geht es nicht nur um das bloße Musikhören, sondern um die Tiefenintegration von Apple Music ins Porsche-Infotainmentsystem: Der Fahrer kann ein Lied, das er im Radio hört, einer Apple-Playlist hinzufügen, um es später immer wieder abzuspielen. Oder er kann, wenn ihm ein Künstler im Radio besonders gut gefällt, auf eine spezielle Apple-Station umschalten, die nur Lieder genau dieses Künstlers abspielt.“

Porsche-Fahrzeuge, die mit dem neuen PCM 6.0 ausgestattet sind, verfügen zudem über eine drahtlose Apple CarPlay-Unterstützung. Damit können die Kunden ihr iPhone unkompliziert kabellos mit dem Fahrzeug verbinden. Durch einfaches Tippen auf das Touchscreen-Display oder über die Siri-Sprachsteuerung erhalten sie verkehrsoptimierte Wegbeschreibungen, können telefonieren, Nachrichten senden und empfangen sowie Musik und Podcasts abspielen. Den Verkehr behalten sie dabei jederzeit im Blick.

Der Voice Pilot ist menschlicher geworden

Künftig genügt es, wie zuvor schon beim Taycan möglich, einfach „Hey Porsche“ zu sagen. Das Fahrzeug ist bereit, Befehle auszuführen, ohne dass der Fahrer die Hand vom Lenkrad oder den Blick von der Straße nehmen muss. Der Satz „Ich brauche Benzin“ lässt das Navigationssystem eine Route zur nächsten Tankstelle finden, eine Formulierung wie „Mir ist kalt“ erhöht automatisch die Innenraumtemperatur, und auch Massagesitze oder die Ambientebeleuchtung können gezielt angesprochen werden. Der Voice Pilot ist permanent online und lernt dadurch ständig neue Formulierungen: Über die Zeit wird das System also immer besser und kann den Fahrer mehr und mehr unterstützen.

Das Navigationssystem ist nun leistungsfähiger

Die neue Hard- und Softwarearchitektur des PCM 6.0 erlaubt noch schnellere Berechnungen des Navigationssystems – immer unter Berücksichtigung von Verkehrsinformationen, die in Echtzeit hereinkommen. Zur Geschwindigkeit der Informationsvermittlung trägt auch die deutlich reduzierte und übersichtlicher gestaltete Kartenansicht bei. Mithilfe von Echtzeit-Verkehrsdaten werden die Straßen je nach Verkehrslage in unterschiedlichen Farben angezeigt. Der Routenmonitor erlaubt einen schnellen Zugriff auf alle relevanten Informationen. Unter anderem werden hier Staus und Zwischenstopps entlang der Route übersichtlich dargestellt. Außerdem zeigt das Porsche-Navigationssystem die Verkehrsinformationen jetzt auch fahrspurgenau an.

Mensch und Maschine kommunizieren intensiver

Mit dem PCM 6.0 überträgt Porsche die Digitalfunktionen des elektrischen Sportwagens Taycan erstmals auf Modelle mit Verbrennungsmotor. So ist die interaktive digitale Bedienungsanleitung „Gut zu Wissen – die Anleitung“ ins System integriert, Kalendereinträge des Smartphones werden über die Porsche Connect App auf dem Touchscreen des PCM 6.0 angezeigt, und bei aktiver Bluetooth-Verbindung zwischen Auto und Smartphone können sich Porschefahrer mithilfe des Kalenderdienstes auch in Telefonkonferenzen einwählen. Software-Updates des Infotainment-Systems können außerdem per Over-the-Air-Technologie vorgenommen werden.