



HGP
Cayenne S

Doppelt schnell besser

Nach RS 4 und RS 5 nimmt sich HGP den Audi-stämmigen Biturbo-V6 noch einmal zur Brust – diesmal im Porsche Cayenne S

Manche Dinge muss man nicht verstehen; erst recht, wenn es sich um Konzerninterna handelt. Dinge wie zum Beispiel die Entwicklungshoheit innerhalb der VW-Familie, die vor ein paar Jahren neu verteilt wurde. Damals bekam Audi – zuvor Erziehungsberechtigter der V8-Familie – das Sorgerecht für die Sechszylinder zugesprochen; Porsche hingegen wechselte ins V8-Lager.

Und was machten die Ingolstädter mit ihrer neuen Vormundschaft? Nun sie machten erst einmal einen

neuen Motor. Den 2,9 Liter großen V6, den wir aus RS 4 Avant und RS 5 Coupé kennen. Ein kompakter Biturbo-Wonneproppen, vollgestopft mit allem, was technisch gerade en vogue zu sein scheint. Zwei Turbos, schön nahe am Zylinder-V, dazu indirekte Ladeluftkühlung, B-Zyklus-Brennverfahren, aktives Thermomanagement et cetera pp.

So weit, so gut – wären da nicht die Jungs von Porsche, die sich mit dem bestehenden Audi-Layout irgendwie so gar nicht anfreunden konnten und den V6 für ihre Zwecke kurzerhand ein wenig „optimier-

ten“. Klassische Ladeluftkühler in der Front anstelle des Wassermantels; zwei- statt einflutige Ansaugung – mit kürzeren Wegen und vor allem viel größeren Querschnitten. Kurzum: ein deutlich konventionelleres, gleichzeitig aber auch deutlich leistungsfähigeres Arrangement, was sich die Porsche-Truppe übrigens aus einem ganz einfachen Grund erlauben konnte: Der Bug von Panamera und Cayenne bietet schlicht mehr Platz als die beengte Motorenbehausung der Audi-Modelle. Ob man das Nachzurren der Zuffenhausener bei Audi so gern

gesehen hat, bleibt fraglich. Fest steht nur, dass die Überarbeitung des V6 für HGP gleich in doppelter Hinsicht ein Glücksfall war. Denn erstens hat der Audi- und VW-Spezialist längst leistungsfähigere Datensätze im Köcher, die er nun auf die Porsche-Basis anwenden kann. Und zweitens hat Porsche für ihn und seine Hochleistungs-Algorithmen die nötige Vorarbeit schon geleistet.

So erstrahlen nach ausgiebiger Politur der Kennfelder nicht weniger als 555 PS und 790 Nm. Damit übertrumpft der HGP-Cayenne »

Technische Daten	HGP Cayenne S	Porsche Cayenne T
Motorbauart	V6	V8
Aufturbo / Ladedruck	Biturbo / 1,85 bar	Biturbo / 1,3 bar
Einbaulage	vorn längs	vorn längs
Ventile / Nockenwellen	4 pro Zylinder / 4	4 pro Zylinder / 4
Hubraum	2894 cm³	3996 cm³
Bohrung x Hub	84,5 x 86,0 mm	86,0 x 86,0 mm
Verdichtung	10,0:1	10,1:1
kW (PS) b. 1/min	408 (555) / 6000	404 (550) / 5750-6000
Literleistung	192 PS/l	138 PS/l
Nm b. 1/min	790 / 2500-5000	770 / 1960-4500
Getriebe	8-Stufen-Automatik	8-Stufen-Automatik
Antrieb	Allrad	Allrad
Bremse vorn	390 mm innenbelüftet	440 mm innenbel. / gelocht
Bremse hinten	330 mm innenbelüftet	410 mm innenbel. / gelocht
Bremsscheibenmaterial	Stahl	Carbon-Keramik
Radgröße vorn - hinten	9,5x21 - 11x21	9,5x21 - 11x21
Reifengröße vorn	285/40 R 21	285/40 R 21
Reifengröße hinten	315/35 R 21	315/35 R 21
Reifentyp	Pirelli P Zero (NO)	Pirelli P Zero Corsa (NO)
Maße L / B / H in mm	4918 / 1983 / 1696	4926 / 1983 / 1673
Radstand in mm	2895	2895
Tank-/Kofferraumvolumen	75 / 770-1710 l	90 / 745-1680 l
Normverbrauch - CO ₂ -Ausstoß	9,4 l/100 km - 213 g/km	11,9 l/100 km - 272 g/km
Abgasnorm	Euro 6b	Euro 6b

Messwerte

Beschleunigung

0- 50 km/h	1,5 s	1,5 s
0-100 km/h	4,0 s	3,7 s
0-130 km/h	6,2 s	5,8 s
0-160 km/h	9,0 s	8,6 s
0-200 km/h	14,7 s	13,9 s
0-402,34 m (1/4-Meile)	12,21 s	11,98 s

Elastizität

60-100 km/h im 4./5. Gang	3,0 / 4,3 s	3,4 / 4,8 s
80-120 km/h im 5./6. Gang	4,0 / 5,5 s	4,3 / 5,9 s
80-120 km/h im 7./8. Gang	8,9 s / nicht messbar	9,1 s / nicht messbar

Bremsweg

100-0 km/h kalt (m/s²)	33,6 m (11,5 m/s²)	30,9 m (12,5 m/s²)
100-0 km/h warm (m/s²)	33,2 m (11,6 m/s²)	31,0 m (12,4 m/s²)
200-0 km/h warm (m/s²)	138,9 m (11,1 m/s²)	129,1 m (12,0 m/s²)

Testverbrauch

Ø auf 100 km	15,1 l Super Plus	15,1 l Super Plus
Reichweite	495 km	580 km

Gewichte

Leergewicht / Zuladung	2114 / 726 kg	2229 / 706 kg
Balance WA / HA	52 / 48 %	53 / 47 %
Leistungsgewicht	3,8 kg/PS	4,1 kg/PS

Höchstgeschwindigkeit

Herstellerangabe	285 km/h	286 km/h
------------------	----------	----------

Preise (Euro inkl. MwSt.)

Grundpreis	91 964 Euro	138 850 Euro
Leistungssteigerung	5900 Euro	-
Radsatz 21 Zoll	4052 Euro ¹⁾	1737 Euro
Differenzialsperre	-	1487 Euro (PTV Plus)
adaptives Luftfahrwerk	-	3272 Euro
Keramikbremse	-	5962 Euro
Hinterachslenkung	-	2047 Euro
Gesamtpreis	103 011 Euro²⁾	153 355 Euro

1) Werksoption; 2) inkl. Sport Chrono-Paket für 1095 Euro



Trotz Serienbremse stoppt der neue Cayenne S auf dem Niveau der alten Turbo-Cayenne. Voraussetzung: die Investition in mischbereifte 21-Zöller



V6 statt V8, weniger Ausstattung, dazu kaum aktive Fahrwerkssysteme – und schwupps, schon kommt so ein Cayenne mal eben 115 Kilo leichter

nicht nur seine Basis (440 PS, 550 Nm) um Längen, er schließt auch nahtlos zum eigentlichen Leistungskrösus, dem Cayenne Turbo, auf – und das für einen Bruchteil des sonst fälligen Aufpreises. Logische Frage also: Kann der angespitzte Sechszylinder dem V8 tatsächlich Paroli bieten?

Klare Antwort: Je! Denn natürlich merkt man dem aufgepumpten V6 an, dass er sich deutlich mehr reinknien muss. Der (echte) Turbo klingt auf eine sehr angenehme Art ausgesprochen stüffig, unterfüttert seinen Schub mit mehr Hubraum und gräbt sich entsprechend fleischiger übers Drehzahlband. Der

HGP-V6 schnaubt hingegen ziemlich heiser, braucht stets ein Zehntelchen mehr, ehe er seine maximalen 1,85 Bar beisammen hat, und handelt sich insgesamt deutlich aufgekratzt übers Drehzahlband. Soweit das Gemoser zur B-Note. In der A-Wertung, den Fahrleistungen, oder besser gesagt: dem, was wirklich zählt, schlägt sich der HGP nämlich durchaus wacker.

Ausgerechnet im Durchzug, der vermeintlichen Paradedisziplin des voluminöseren Achtenders, schlägt er Porsche sogar ein Schnippchen. Egal welche Ela-Messung man sich anschaut, in jeder einzelnen lade-drückt sich der 2,9-Liter ein paar



Wo Porsche es bei 440 PS und 550 Nm bewenden lässt, traut HGP dem V6 555 PS und 790 Nm zu. Klingt nach Himmelfahrtskommando für die beiden Serienlader, fuhr sich im Test aber stets harmonisch, unaufgeregt und allzeit leistungskonstant. Step 2 mit größeren Ladern bringt 615 PS und 819 Nm



Trotz HGP-Software bleibt der Cayenne S voll diagnosefähig. Dem Service in der Vertragswerkstatt steht demnach nichts im Wege

Zehntel schneller voran. Fast noch bemerkenswerter jedoch: die pieksaubere Kraftentfaltung, die er dabei an den Tag legt. Der Schub setzt früh und gleichmäßig ein, entfaltet sich sehr linear und wirkt zu wirklich keinem Zeitpunkt so, als müssten sich die Lader über Gebühr verausgaben.

Einzig zur Drehzahlspitze hin bricht der Sechsender dann doch ein wenig ein, was im Vergleich zum V8 jedoch eher mess- denn wirklich spürbar ist. 4,0 zu 3,7 Sekunden auf hundert, 14,7 zu 13,9 auf zweihundert, so die Bilanz gegen den Werks-Turbo, der seinerzeit ziemlich gut im Futter zu stehen schien. Die ei-

gentlichen Werksangaben des Cayenne Turbo (3,9/14,6 s) hat HGP nämlich ebenso im Griff wie die angegebene Höchstgeschwindigkeit, die hüben wie drüben bei rund 285 Sachen liegt – mit einem sechszylinderigen 2,1-Tonnen-SUV!

Und es ginge sogar noch mehr. Denn neben der reinen Software-Variante (5900 Euro) bietet der Tuner auch ein Turbolader-Upgrade an (14 200 Euro), das vor allem die Ausdauer obenherum weiter stählen soll und den Leistungsgipfel dabei auf 615 PS hebt. Spätestens dann bräuhete es wohl eher den noch ausstehenden Turbo S, um den Sechszylinder in Schach zu halten.



Der große V8-Turbo grummelt dezent und füllig, der Cayenne S klingt dagegen eher heiser und fiebrig. Zumindest mit der Serien-Abgasanlage

FAZIT

Manuel Iglitsch

Antrieb	★★★★★	Sieht man vom heiseren Klang einmal ab, gelingt HGP auf Basis des Biturbo-V6 wirklich ein formidables Achtzylinder-Double. Der Durchzug begeistert ebenso wie das Ansprechverhalten und die einmal mehr bilderbuchartige Kraftentfaltung. Einzig zur Nennleistung geht den Serienladern ein wenig die Puste aus – wogegen der Tuner ebenfalls Abhilfe im Angebot hätte.
Fahrleistungen	★★★★★	
Bremse	★★★★★	
Handling/Fahrspaß	★★★★★	
Querdynamik	★★★★★	
Komfort	★★★★★	
Alltag	★★★★★	
Preis/Leistung	★★★★★	
gesamt	(4,1) ★★★★★	