

Kommentar



MARIA BRANDL

Fluch und Segen

Die Automatisierung wird nicht nur das Match Bahn gegen Straße verschärfen.

Seit Langem verliert die Bahn europaweit Marktanteile gegenüber der Straße. Der schienengebundene Verkehr sei zu unflexibel, heißt es meist.

Die geplante Automatisierung des Verkehrs könnte die Weichen neu stellen: Anders als Pkw und Lkw, die überaus exakte, erst mit viel Geld zu erstellende Geodaten neben vielen anderen Informationen brauchen, um ihre Strecke zu finden, ist dies bei den Bahnen dank der Schienen viel einfacher. Tatsächlich fahren weltweit seit vielen Jahren U-Bahnen in diversen Städten automatisch, ohne Lenker an Bord, ebenso Bahnen auf Flughäfen.

Doch sobald es sich um grenzüberschreitenden Verkehr handelt, schlägt die Tradition zu. Allein die diversen Spannungen in den Oberleitungen bringen jeden hoffnungsvollen Bahnfrachter, der etwa Züge von Rotterdam nach Mailand betreiben will, zur Verzweiflung. Und verteuert neue Lokomotiven enorm, wie auch der Vertreter von Bombardier auf dem GSVForum in Wien über die digitale und automatisierte Bahnzukunft zeigte.

Die Lkw dagegen haben europaweit freie Fahrt. Und mit dem für 2025 erwarteten „Platooning“, dem elektronischen Koppeln mehrerer Lkw auf Autobahnen, wird der Kostenvorteil des Straßengüterverkehrs gegenüber der Schiene nochmals deutlich steigen.

Wenn es der EU nicht bald gelingt, für die Bahn Vorschriften und Technik so zu harmonisieren, dass auch auf Schienen europaweit „freie Fahrt“ möglich wird, wird der Lkw weiter enorm zulegen. Und die automatisierte Bahn könnte vielfach auf chinesischer Infrastruktur samt Loks in Europa fahren. Eine große Gefahr auch für Österreichs Bahnindustrie, bislang weltweit fünftgrößter Exporteur. maria.brandl@kurier.at

KURIER Medieninhaber: KURIER Zeitungsverlag und Druckerei Ges.m.b.H., Leopold-Ungar-Platz 1, 1190 Wien **Herausgeber und Chefredakteur:** Dr. Helmut Brandstätter **Redaktion Motor:** Dr. Horst Bauer (Ltg.), Maria Brandl (Stv.), Michael Andrusio **Layout:** KURIER Produktion **Geschäftsführer:** Mag. Thomas Kralinger, Dkfm. Mark Mickasch **Verleger:** Mediaprint Zeitungs- und Zeitschriftenverlag GesmbH & Co. KG, Muthgasse 2, 1190 Wien **Hersteller:** Mediaprint Zeitungsdruckerei, 1230 Wien **Kontakt:** motor@kurier.at

ÜBERBLICK



Keiner ist durchgefallen

ARBÖ. Exzellente Ergebnisse lieferte heuer der Sommerreifentest des ARBÖ für Pneu der Dimension 235/45 ZR18. Neun von elf Modellen erhielten die Bewertung „sehr empfehlenswert“ oder „empfehlenswert“. Die detaillierten Ergebnisse finden sich auf www.arboe.at

Kawasaki Green Parade
Kawasaki Neuheiten JETZT testen

Grün ist nicht nur der Frühling! Der Monat März und April steht bei Kawasaki ganz im Zeichen der Green Parade.

Zum Saisonstart bieten die Hausmessen unserer Kawasaki Partner die erste Gelegenheit mit den neuen Kawasaki Modellen auf Tuchfühlung zu gehen.

Dort stehen für dich die brandneue Z900RS und Z900RS CAFE und viele weitere Modellneuheiten aus dem Hause Kawasaki für eine Proberunde bereit.

Alle Termine unter www.kawasaki.at/news



Das runde Heck mit dem durchgehenden Leuchtenband macht den neuen Cayenne optisch kleiner, als er tatsächlich ist. Im Cockpit ist jetzt auch hier der neue Porsche-Stil mit berührungsempfindlichen Schaltflächen eingezogen

Keine rollende Burg mehr

Porsche Cayenne S. Die neue Generation des großen Gelände-Porsche im Test



Bei den ersten Auftritten abseits der Showbühnen im Alltagsleben wird der neue Cayenne zunächst oft mit dem kleineren Bruder Macan verwechselt

BLITZTEST NR. 4386

VON HORST BAUER

Das wäre den Vorgänger-Modellen nicht passiert.

Taucht man mit dem neuen Cayenne irgendwo auf, wird man verächtlich oft mit der Frage konfrontiert, ob das denn dieser Macan sei. Aber mit dem kleineren Bruder verwechselt zu werden, ist ja in der SUV-Liga heutzutage nicht unbedingt ein Nachteil – zumindest was die Sozialverträglichkeit angeht.

Jedenfalls ist es den Designern gelungen, den Cayenne wesentlich kleiner erscheinen zu lassen als er tatsächlich ist. Das wird spätestens dann klar, wenn sich am Wegesrand ein Vorfahre der ersten Generation zum direkten Vergleich findet. Die Zeiten der rollenden Burg sind jetzt endgültig Geschichte.

Abgesehen von der in dieser Hinsicht eindeutigen Außenwahrnehmung, bietet der Blick von innen zwei unterschiedliche Sichtweisen. Der Pilot hat kaum je das Gefühl, in einem ausgewachsenen SUV unterwegs zu sein. So agil und sportlich lässt sich der Cayenne trotz

seiner Masse bewegen.

Die Passagiere wiederum sind mit üppigen Platzverhältnissen gesegnet. Auch die Variabilität des Kofferraums bringt in der praktischen Anwendung Pluspunkte. Durch die geteilt umleg- und verschiebbare Rückbank lässt sich das Ladevolumen gut anpassen. Und im doppelten Boden bleibt trotz der massiven Bose-Box noch viel Platz für Kleinzeug.

Schaltflächen statt Tasten

Gewöhnungsbedürftig ist die Bedienung des Bordcomputers via Touchscreen und den (sehr) berührungsempfindlichen Schaltflächen auf der hochgestellten Mittelkonsole, die klassische Schalter ersetzen. Zu oft werden hier Befehle ausgelöst, die man gar nicht will, nur weil die Hand zu nahe an der Oberfläche auf dem Weg über eine Schaltfläche hinweg zu einem dahinterliegenden Befehls-punkt will.

Im Fahrbetrieb gibt sich der neue Cayenne S wie gesagt leichtfüßiger als alle seine Vorgänger. Dank der Übertragung der neuen Porsche-Technik aus 911er und Panamera hat er

jetzt auch den Knopf am Lenkrad, mit dem er bei Bedarf in Sekundenbruchteilen alle Muskeln koordiniert spannt, was zwei Vorteile hat. Soll es beim Überholen schnell gehen, muss man einfach nur auf den Knopf drücken, um aus welcher vorhergehenden Drive-Mode-Einstellung auch immer unmittelbar in den Power-Modus zu wechseln. Das ermöglicht es andererseits im Realbetrieb viel öfter, einfach im Normal-Modus zu bleiben und mit Segel-Funktion dahin zu gondeln, weil im Bedarfsfall sofort die volle Kraft zur Verfügung steht.

Das wirkt sich auch positiv auf die Verbrauchswerte aus. Im Stadtverkehr bleibt die Anzeige am Bordcomputer zwar immer noch beharrlich jenseits von 14 Litern, im Autobahn-Landstraßenmix bei winterli-

chen Verhältnissen kommt man aber mit rund 11 Liter aus.

Was angesichts des Gebotenen in Hinsicht auf Platz, Leistung und Luxus durchaus akzeptabel ist.

Die Luftfederung lässt sogar so etwas wie Komfort aufkommen, ohne die Sportlichkeit zu beeinträchtigen. Per Tastendruck können ohnehin auch härtere Gangarten gewählt werden (auch wenn man sonst im Normal-Modus unterwegs ist).

Die 8-Gang Automatik ist sehr aufmerksam beim selbsttätigen Zurückschalten bei Verzögerung (vor allem im Sport-Modus) und wenn es bergab geht. Ansonsten arbeitet sie so unauffällig, wie es sein soll.

Will man es ganz sportlich haben, kann man immer noch zu den Schalt-Wippen am Lenkrad greifen.

STECKBRIEF

Porsche Cayenne S

Antrieb: 6-Zylinder-Benziner, 4 Ventile pro Zylinder, 2 Turbolader, Leistung 324 kW (440 PS) bei 5700-6600 U/min. 8-Gang-Automatik, Allradantrieb, 0-100 km/h in 5,2 Sekunden, Spitze 265 km/h. Abgasklasse Euro 6.

Hubraum: 2894 cm³
maximales Drehmoment: 550 Nm bei 1800-5500 U/min

Fahrwerk: Einzelnradaufhängung, Mehrlenkerachse vorne und hinten, elektromechanische Servolenkung, Hinterachslenkung, elektronische Hinterachs-Differenzialsperre, Adaptive Luftfederung inkl. aktiver Dämpfer-Verstellung PASM, Porsche Fahrstabilisierungssystem mit ABS, ASR, ABD, MSR und Gespannstabilisierung, 4 Scheibenbremsen, innen belüftet. Elektrische aktive Wankstabilisierung.

Maße (L x B x H):	4918x1983x1696 mm	
Wendekreis:	12,1 m	Radstand: 2895 mm
Böschungswinkel:	v/h 52,2/22,1 Grad	
Rampenwinkel:	18,7 Grad	Bodenfreiheit: 162 mm
Watttiefe:	500 mm	Eigengewicht: 2020 kg
Gesamtgewicht:	2840 kg	
Maximale Anhängelast:	gebremst 3500 kg	
Tankinhalt:	75 l	Kofferraum: 770-1710 l
Bremsweg warm:*	34,7 m	Bremsweg kalt:* 35,5 m
Normverbrauch: 9,4 l/100km	Testverbrauch: 11,1 l/100km	
	213 g/km CO ₂	

Preis: 113.792 € | **Preis Testwagen:** 162.085 €
Motorbezogene Versicherungssteuer: 2575,44 €

