

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Indrukwekkende SUV met sportief hart

Porsche voor stoere mannen

Over snelheid had de Porsche-koper nooit te klagen, maar veelzijdige gebruiksmogelijkheden daar moest je bij dit prestigieuze merk niet mee aankomen. Dat is met de komst van de Cayenne verandert. De markante SUV presteert als een échte Porsche, maar biedt plaats aan vijf personen met bagage. Zelfs buiten de gasfalteerde wegen geeft die niet snel op.

Wie voor het eerst oog in oog staat met de Cayenne, kan er niet omheen: Porsche heeft er wél iets van gemaakt! Het publiek reageert opvallend positief op z'n indrukwekkende uitstraling.

Porsche bouwt twee varianten van de Cayenne: de S en de Turbo. De eerste is voor Porsche begrippen nog wel betaalbaar gehouden (hij kost € 84.950,-), maar de Turbo slaat werkelijk alles en is met zijn basisprijs van € 142.000,- de absolute topper in SUV land. Zelfs de duurste 8-cilinder Range Rover blijft daar € 23.000,- onder, evenals de in zijn meest kostbare vorm 'slechts' € 111.340,- kostende BMW X5 4.6. Maar Porsche geeft er ook wel heel wat voor terug, zoals geweldige techniek en een schitterend gebouwde, bijna dreigend uitzijnde carrosserie. De neus bestaat bijna helemaal uit vier grilles. De koplampen zijn opgebouwd uit bi-xenon groot- en dimlicht, stadslucht en een hoeklicht dat met een gedraaid stuurwiel alvast de zijweg in schijnt. De flanken van de 170 cm hoge Cayenne worden beheerst door een sportieve lijn en drie zijruiten met opvallend brede aluminium ruitlijsten. Aan de achterkant heersen een achterklep met pet en integraal derde remlicht, twee immense achterlichten, vier brutale, grote, rechthoekige uitlaatpijpen en een opstapdrempel. Alles is groot, imposant en poenig aan de Cayenne. Maar tegelijkertijd is ie nergens onelegant. Zelfs de alu wielen zijn mooi en ook de uitbouwen van de wielkasten blijven nog beschaafd. Maar dat gaat ook makkelijk, want

de 4,78 meter lange Cayenne Turbo is 1,93 meter breed en daar past het brede rubber prima onder.

Beresterke V8

Voor de voortstuwing zorgt een gloednieuwe 4.5 liter V8 motor. Onder de benzinemotoren is deze 331 kW sterke twin-turbo een geweldenaar die qua kracht hooguit door auto's als de Bentley Arnage wordt geëvenaard. Porsche ontwikkelde deze achtcilinder vanaf een schoon vel papier en voorzag deze van twee turbocompressoren met interkoelers. We noemden al het maximum vermogen van 331 kW bij 6000 t/min, maar minstens even indrukwekkend is het maximum koppel van 620 Nm waarvan een groot deel al bij 2250 t/min voorhanden is. De V8 krachtpatser kan de 2330 kg zware Cayenne Turbo meer dan gemakkelijk aan. Als op een wolk zweeft je door het drukste verkeer en begeleid door een lichte maar lekker potent klinkende motorbrom vanuit het vooronder, accelereert de zware Cayenne volstrekt moeiteloos door tot zeer hoge snelheden. De Cayenne Turbo is onvoorstelbaar snel en de brute kracht van de overigens zeer dorstige motor, wordt heel volwassen en op een bijna achteloze manier op de vier permanent aangedreven wielen overgebracht. Je moet alleen bij het wegrijden bliksems goed uitkijken dat je niet teveel gas geeft want een hitsige reactie is het gevolg. Een onmisbare hulp bij dit alles is de 6-traps automaat, die dankzij knappe elektronica

steeds op het juiste moment de juiste versnelling beschikbaar heeft. Overigens kan de bak ook handmatig via de tiptronic worden geschakeld, naar keuze via de pook of met de knoppen op het stuurwiel.

Onze Cayenne produceerde opvallend veel windgeruis langs de zijruiten en dat begon al bij 120 km/h. Dat hadden we bij zo'n dure auto absoluut niet verwacht.

Mooie werkplek

De instap is ruim en gemakkelijk, de linker voorstoel schuift bij het afzetten van het contact al automatisch naar achteren. En komt weer op z'n ingestelde plek terug wanneer de semi permanente start sleutel wordt omgedraaid. Starten doet die overigens alleen wanneer die de computersleutel herkent, die je gewoon in de broekzak kunt laten zitten. Bij de Turbo is het gehele interieur, dus ook het dashboard en de binnenkant van de portieren, met leder bekleed. De verdere afwerking bestaat uit echt aluminium en dus geen plastic namaak. Lekker zittende, elektrisch bediende sportstoelen met drie geheugenstanden, een indrukwekkend instrumentarium voor de bestuurder, met voornamelijk analoge meters maar ook een extra digitale weergave van de snelheid, maken deel uit van de geweldige werkplek van de bestuurder. Verder behoren tot de uitrustung onder meer een PCM Porsche Communication Management (navigatie) en een uitgebreide boordcomputer, voorts een



Agressief en dreigend staat de Cayenne Turbo hoog op z'n vier dikke wielen. Aan de neus en speciaal de gazen grilles kun je direct het verschil zien tussen de Turbo en de S.



Het interieur is tot en met de bovenrand van het dashboard bekleed met echt leder en het is ook afgewerkt met echte aluminium delen. Het is smaakvol en ruim. Alleen de instap naar achteren is nogal krap door de smalle deur.

Het is niet druk op het dashboard. Vele functies zijn gecombineerd in één commandocentrum met multifunctioneel beeldscherm.

Aan de achterkant vallen de vier uitlaatpijpen misschien nog wel meer op dan de uit twee delen bestaande achterklep (de ruit kan apart open) en de grote achterlichten.



De achterbank is geschikt voor drie personen. Hij kan geheel of in delen worden omgeklapt en beschikt over een middenarmsteun en een skiluk met skizak.

Op de console vinden we onder meer de handige bedieningshendels en knoppen voor de instelling van de rijkhoogte, de lage gearing en van de dempingskarakteristiek.

De bestuurder heeft een prachtige werkplek. Een grote variatie aan analoge meters en een digitaal display voor de boordcomputerinfo. Schakelen kan ook via knoppen op het stuurwiel.

Exclusief voor autotechnicus

De Cayenne zal altijd wel een exclusieve verschijning blijven, en al helemaal voor het werkplaatspersoneel. De servicehandelingen zijn namelijk tot een minimum beperkt. Kleppenstellen hoeft niet en de distributie wordt verzorgd door een onderhoudsvrije ketting. De transmissieolie hoeft pas na

240.000 km of 16 jaar(!) ververs te worden (Tiptronic olie JWS 3309 Esso 9 l). Wat wel periodiek moet gebeuren is olieerversen. Ondanks de high-tech motortechniek hoeft dat slechts elke 30.000 km of twee jaar met een dunne 0W-40 of 5W-40. De bougies houden bij de Turbo

Bose Surround Sound System met een vermogen van 350 W en 14 luidsprekers, plus nog heel veel meer luxe artikelen. Minimale zaken als elektrische bediening van allerlei functies en een automatische klimaatregeling spreken bij zo'n kostbare auto als vanzelf. Maar er is ook aan de praktische kant gedacht in de vorm van diverse handige bergruimten in het interieur waaronder een schuiflade onder de rechter voorstoel. En s'jor ogen op de koffervloer, zes



In de Turbo treffen we deze 4.5 liter, 450 pk sterke V8 turbomotor aan. De Cayenne S doet het zonder drukvulling en schopt het tot 340 pk. Via een zestraps automaat worden de vier wielen permanent aangedreven.

60.000 km of vier jaar stand en bij de S nog iets langer, namelijk 90.000 km.

Het luchtfilter gaat 120.000 km mee en het interieurfilter 60.000 km.

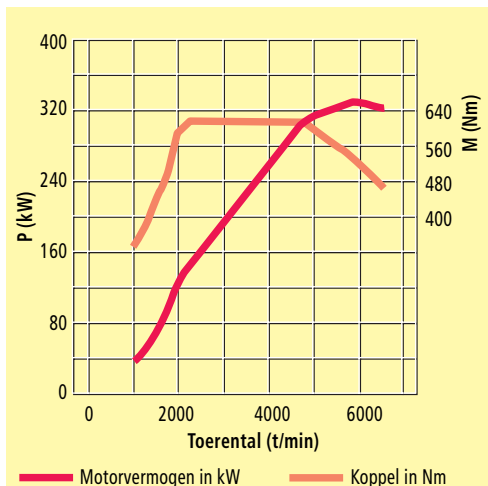
12 V stopcontacten, een grote kofferbak en een gedeeld neerklapbare achterbank zorgen er voor dat je met de Cayenne Turbo veel meer kunt dan alleen heel snel rijden. Standaard zijn fullsize airbags voorin, zij-airbags in de voorstoelen en gordijn airbags van voor tot achter.

Zwaar rijden

Porsche bouwt de tweezijdig verzinkte koets van de Cayenne op een zelfdragend chassis dat is voorzien van permanente 4WD en luchtvering. Elektrisch inschakelbare lage gearing en ook een elektrisch instelbare wagenhoogte, geven de Cayenne echte terreineigenschappen. Overigens is dat niet z'n sterkste kant, want de terreinbanden die daarvoor geschikt zijn en die de extreem hoge snelheden aan kunnen, moeten nog worden uitgevonden. Daar is deze dure auto dus ook niet in de eerste plaats voor gemaakt.

De rijhoogte is instelbaar voor het nemen van lastige hobbels en de vering kan op drie standen worden afgesteld: comfortabel, normaal en sportief. Ze zijn alle drie goed bruikbaar, met een minimaal verschil in rijcomfort en stabiliteit tussen comfort en normaal, en een duidelijk voelbare verharding in de sportstand. In geen van deze drie standen helt de carrosserie overigens noemenswaardig over, de Porsche blijft ook in zeer snelle bochten heel stabiel en voelt in de besturing erg zwaar aan. Prettig is dat wel, want je hebt mede daardoor steeds het gevoel de auto volledig baas te zijn, ook wanneer het snoeihard gaat. Dat laatste komt nogal eens voor. Het blijft tenslotte een Porsche!

Dick Schornagel



Testmetingen



Max vermogen (fabrieksopgave):	..... 331 kW bij 6000 t/min
Max. koppel (fabrieksopgave):	..... 620 Nm bij 2250 t/min
Acceleratie:	
0-80 km/h:	4,1 sec. ....0-100 km/h: 5,5 sec. ....80-120 km/h: 4,6 sec.
Geluidsmetingen:	
80 km/h:	62 dBA .....100km/h: 63 dBA .....120 km/h: 67 dBA
Brandstofverbruik EC 93/116:	
Stadsrit:	21,9 liter op 100 km .....Buitenweg: 11,9 liter op 100 km
Combinatierit:	.....15,6 liter op 100 km
Gemiddeld testverbruik:	.....23,5 liter op 100 km
Topsnelheid (fabrieksopgave):	..... 266 km/h
Meting:	Porsche



Een van de grootste genoegens van het rijden met de Porsche Cayenne Turbo is de geweldige motor, die begeleid door een verrukkelijk klinkende brom, enorme huzarenstukjes met deze zware auto kan uithalen. Niets is 'm teveel. Daarbij wordt deze V8 heel knap bijgestaan door een perfecte elektronisch geregelde zestraps automaat.



Grootste minpunt aan de Cayenne en dan vooral aan de Turbo, is de onmogelijk hoge prijs. Daarbij is de auto ook zeer dorstig, want een gemiddeld testverbruik van nog niet eens 1 op 5 bleek voor ons alleen haalbaar wanneer we niet voortdurend al te krachtig op het gaspedaal leunden. Een tegenvaller was verder het windgebruik langs de zijruiten. Dat mag niet bij zo'n dure auto.

Modelserie en prijzen

Porsche Cayenne S:	.....€ 84.950,-
Porsche Cayenne Turbo:	.....€ 142.000,-
ABS:	.....standaard
ASR:	.....standaard
Stabiliteitsregeling:	.....standaard
Remassistent:	.....standaard
Luchtvering met niveauregeling:	.....standaard op Turbo (S + € 4.360,-)
Zij-airbags:	.....standaard
Windowbags:	.....standaard
Xenon-verlichting:	.....standaard op Turbo (S + € 1.743,-)
Parkeersensoren:	.....standaard op Turbo (S + € 1.191,-)
Bandenspanningscontrole:	.....+ € 892,-
Elektrische ruiten:	.....standaard
Elektronische klimaatregeling:	.....standaard
Cruise control:	.....standaard op Turbo (S + € 613,-)
Navigatiesysteem:	.....standaard op Turbo (S + € 3.818,-)
Automaat:	.....standaard
Lederen bekleding:	.....standaard
Elektrisch schuif/kanteldak:	.....optie € 1.646,-

Importeur: Pon Porsche Import, (033) 494 91 61