



Porsche Cayenne

Licht, camera, actie!

Autotest | Toen Porsche in 2002 deel één presenteerde, maakte dat een stortvloed van reacties los. Het merk brak met een lange traditie, door in plaats van een sportwagen een SUV uit te brengen. Fans en critici vroegen zich bezorgd af of een luxe terreinwagen wel een echte Porsche kon zijn. Die vraag werd snel beantwoord, want de Cayenne bleek een ware kaskraker. Daarom is het nu tijd voor de opvolger. Is Cayenne deel twee net zo goed als het origineel?

Licht, camera, actie! De show begint en de hoofdrolspeler verschijnt ten tonele. Het publiek valt even stil. Begint deze voorstelling soms met een flashback? Is dit daadwerkelijk de langverwachte opvolger? Deze auto lijkt sprekend op de voorganger!

Pas bij nadere studie blijkt dat het lijnenspel iets scherper is geworden, maar de grote lijnen zijn gelijk gebleven. Ook deze nieuwe Cayenne ziet er uit als een geheel uit proportie getrokken sportwagen; gevoelsmatig klopt het niet. Het is begrijpelijk dat Porsche vasthoudt aan de succesvolle vormgeving van de coupé-sportwagens, maar juist een SUV biedt de mogelijkheid te laten zien dat de vormgevers tot meer in staat zijn. Een gemiste kans.



Ruimte

Binnenin is de gelijkenis met de sportwagens groter geworden en dat is hier juist een aanwinst. Door het sportwagengevoel te vergroten, onderscheidt de Cayenne zich nadrukkelijk van andere SUV's. De testauto heeft een donker interieur dat daarom zelfs iets van het geborgen gevoel van de coupés geeft.



Voorin de Cayenne is geen lui bankstel te vinden, zoals in veel andere SUV's, maar relatief stevige sportstoelen. De ruimte voor- en achterin is riant. Wie zich wel aangetrokken voelt tot Porsche, maar niet tot een krappe/lage sportcoupé zal zich heerlijk voelen in de Cayenne.

Uitrusting

De sfeer in het interieur is "high tech" en doet nog het meeste denken aan de cockpit van een vliegtuig. De middentunnel, het dashboard en zelfs de hemel zijn bezaaid met knoppen en hendels. Deze zijn stuk-voor-stuk voorzien van logische symbolen, zodat het de bestuurder al snel duidelijk is waar ze allemaal voor dienen. De meeste knoppen passen het rijgedrag aan: in het terrein kan de wagenhoogte worden gevarieerd, op de openbare weg kan worden gekozen voor een comfortabel of juist een sportief karakter.



De klokken zijn 1-op-1 overgenomen van de Porsche 911. Een grote toerenteller staat centraal. Behalve een kleine, analoge snelheidsmeter, is er een meer precieze digitale snelheidsmeter. Een waar kunststukje is het ronde (!) display van het navigatiesysteem, rechts naast de snelheidsmeter. Dit is niet alleen zeer fraai, maar ook nog eens makkelijker af te lezen dan een traditioneel display in de middentunnel.

Optioneel kan de nieuwe Cayenne worden voorzien van een audiosysteem dat is gemaakt in samenwerking met "Burmester". Dit is een kleine, Duitse hifi-specialist die zijn sporen ruimschoots heeft verdiend in de muziekwereld. De klank van dit audiosysteem is daarom niet alleen zeer helder, maar ook nog eens heel muzikaal. Bovendien voorziet Burmester in een "sound conditioner" die er voor zorgt dat de klank onder alle omstandigheden (hard rijden, airco aan, etc.) even fraai blijft.



Rij eigenschappen

Bij Porsche staan prestaties voorop. Maar anno 2010

is een laag verbruik ook belangrijk. Om beide te kunnen combineren is op alle mogelijke manieren gewicht bespaard. De nieuwe Cayenne weegt gemiddeld 200 kg minder dan de voorganger, wat zowel het verbruik als de prestaties ten goede komt.



De Cayenne is voorzien van een acht-traps automatische versnellingsbak. Dit ongebruikelijk grote aantal versnellingen zorgt er voor dat in iedere situatie een optimale versnelling voor handen is. Ook dit maakt de auto sneller wanneer en zuiniger.

De hier gereden "Cayenne S" is voorzien van een stop-start systeem. Zodra de auto tot stilstand komt, wordt de motor uitgeschakeld om brandstof te besparen. Het is een vreemde gewaarwording om in een Porsche zonder ronkende motor voor het verkeerslicht te wachten; het is alsof de "soundtrack" ontbeekt. Aan de andere kant vormt die serene rust ook een aangenaam rustpuntje in de beleving.

Prestaties

Die rust past bij de auto, want de Cayenne is zeker niet bedoeld als een terreinwaardige sportwagen. In plaats daarvan is de Cayenne uiterst comfortabel. De 4.8 liter achtcilinder in de "Cayenne S" doet z'n werk met zo veel gemak, dat er voor Porsche-begrippen een ongebruikelijke rust in het interieur heerst. Ter illustratie: bij 160 km/u werd de rust verstoord door een subtiele metalen tik, als een triangel in de

achtergrond van een muziekstuk. Dit bleek het geluid van de ring van de sleutelhanger die tegen het dashboard tikte!

Wanneer het gaspedaal iets minder voorzichtig wordt beroerd, snapt de automatische versnellingsbak de hint direct. De Cayenne schakelt een tandje terug en laat zich van de sportieve kant zien. De sprint vanuit stilstand naar 100 km/u wordt in in 5.9 seconden geklaard.

De krachtbron is echter zo sterk (400 pk / 500 Nm) dat pas boven de 100 km/u de echte kracht loskomt. Vooral een sprint van 150 naar 200 km/u wordt met een imposante hoeveelheid agressie en overmacht neergezet. Dat is waar de Cayenne schittert: dit is een comfortabele reisauto die desgewenst ook nog eens verpletterende prestaties levert.



Het comfort en de prestaties hebben wel een prijs. Ondanks een overwegend kalme rijstijl en alle brandstofbesparende maatregelen, bleef de verbruiksmeter steken op 15.5 liter per 100 km (1 op 6).

Weggedrag

Toen Porsche de eerste Cayenne op de markt bracht, rees onmiddellijk de vraag of een SUV wel zou kunnen rijden als een Porsche. Met name in de "sport"-stand is de besturing zeer direct en het onderstel stug. Zelfs in snelle, scherpe bochten helt de Cayenne nauwelijks over.

Toch is de belevenis, ook in de meest sportieve stand, veel minder intens dan met een Porsche 911 Coupé. Voor de prijs van de Cayenne biedt Porsche andere auto's die meer rijplezier en meer sensatie bieden. De Cayenne biedt echter ruimte aan vier personen en gaat verder waar de openbare weg ophoudt. Bovendien zijn ook in deze SUV de genen van Porsche onmiskenbaar aanwezig. Daarom is het weggedrag beduidend sportiever (en veiliger!) en dat van veel andere SUV's. En dat is de moraal van dit verhaal.

Conclusie

Alledaagse, onopvallende auto's zijn er al genoeg. Bij een Porsche gaat het om de show en de bijbehorende belevenis. Dat geldt zeker voor deze Cayenne, waar geen twee maar zelfs vijf personen van kunnen genieten.

In vergelijking met de vorige generatie biedt de nieuwe Cayenne merkbaar meer Porsche-genen en onderscheidt zich daarmee meer van de concurrentie. De nieuwe Cayenne is lichter dan voorheen om zowel het verbruik te verlagen als de prestaties te verbeteren. Het verbruik is echter nog steeds (zeer) hoog, maar de prestaties zijn nog beter dan voorheen. De wegligging is ongekend voor een SUV. Het (optionele) Burmester audiosysteem is het beste dat er op dit moment in een auto leverbaar is en dat maakt de voorstelling compleet. Applaus! ■



Specificaties

Porsche Cayenne 4.8 V8 S

Maten en gewichten

| | |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 485 x 194 x 171 cm |
| Wielbasis | 290 cm |
| Gewicht | 2.065 kg |
| Aanhanger | n.b. |
| Aanhanger geremd | 3.500 kg |
| Tankinhoud | 85 l |
| Bagageruimte | 670/1780 l |
| Bandenmaat | 255/55R18 |

Motor en prestaties



| | |
|--------------------------|---------------------|
| Motorinhoud | 4806 cc |
| Cilinders / kleppen | 8/4 |
| Vermogen | 400 pk @ 6500 tpm |
| Koppel | 500 Nm @ 3500 tpm |
| Aandrijving | vierwielaandrijving |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 5,9 sec. |
| Topsnelheid | 258 km/u |
| Verbruik gemiddeld | 10,5 l / 100 km |
| Verbruik stad | 14,5 l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | 8,2 l / 100 km |
| CO2 uitstoot | 245 gr. / km |

Prijs

| | |
|-------------------|-------------|
| Prijs | € 104.200,- |
| Prijs instapmodel | € 85.900,- |