

## Echte Porsche?

Het waren vooral de puristen die op hun achterste benen stonden toen de eerste Cayenne werd geïntroduceerd. Een sportwagenfabrikant die een 'terreinwagen' op de markt brengt, dat valt toch niet met elkaar te rijmen? Inmiddels kennen we het commerciële succes: sinds 2002 is grofweg de helft van de verkochte Porsches een Cayenne, waarmee hij de 911 van zijn troon heeft gestoten als populairste model. In de loop der jaren heeft de Cayenne bewezen één van de sportiefste SUV's te zijn, toch bleven de puristen sceptisch. Kan de nieuwe Cayenne zelfs hen overtuigen?



## Groene maatregelen

We kunnen de ingenieurs van Porsche in ieder geval niet verwijten dat ze niet hun best hebben gedaan. Want hoewel hij in alle dimensies is gegroeid, is de Cayenne beduidend lichter geworden; afhankelijk van de uitvoering weegt hij 150 tot bijna 200kg minder dan zijn voorganger. Die gewichtsreductie veroorzaakt een sneeuwbal-effect: hij is lichter, daardoor is hij zuiniger en dat zorgt weer voor een belangrijk fiscaal voordeel. Zo verbruikt de geteste Turbo bijna een kwart minder benzine en dat scheelt maar liefst 15.000 euro aan slurptaks, toch zo'n 10% van de aanschafprijs.



Sowieso is de Cayenne een stuk groener geworden. Het nieuwe model is bijvoorbeeld voorzien van een automatische start-stopfunctie, een efficiënter injectiesysteem en een zuinige achtraps automaat. Bovendien is de Cayenne Hybrid gelanceerd: een full hybrid SUV met een verbruik van 1 op 12 en groen B-label. Dat Porsche al deze maatregelen neemt, komt niet helemaal uit de lucht vallen. De laatste jaren zijn de verkopen van SUV's steeds meer onder druk komen staan, zowel door de publieke opinie ('asobakken') als door alle ontmoedigende overheidsingrepen zoals de slurptaks. Het is de fabrikanten er dus alles aan gelegen het tij te keren.



## Geïnspireerd interieur

Niet alleen onderhuids is het nodige gewijzigd, ook het design is flink op de schop gegaan. Het resultaat is een ontwerp dat goed in balans is en dat deze SUV bovendien kleiner doet lijken dan hij is. Vooral wanneer er geen andere auto in de buurt is, lijkt de nieuwe Cayenne het formaat te hebben van een Q5, terwijl hij toch een stuk groter is. De brochure rept over een motorkap die "is afgeleid van racewagens uit de jaren '60" en een "op de Carrera GT geïnspireerde" dakspoiler. Dat is misschien wat vergezocht, het zijn namelijk slechts subtiele verwijzingen, die overigens wel geslaagd zijn.



Binnenin vinden we weer zo'n verwijzing: de hellende middenconsole, bekend van de – daar is hij weer – Carrera GT. Het interieur maakt een luxe en hoogwaardige indruk. De afwerking is fantastisch, net als het materiaalgebruik. Geheel volgens traditie zit het contactslot links van het stuur en is de toerenteller prominent in het midden van het instrumentarium geplaatst. Erg fraai is de manier waarop één van de tellerplaten dienst doet als multifunctioneel display. Bijzonder is het briljant klinkende Burmester audiosysteem, goed voor 1.000 watt, afkomstig van niet minder dan zestien speakers.

## Adembenemende prestaties

Qua cijfers is de nieuwe Cayenne Turbo een adembenemende auto: 500pk, 700nm, 278km/h. Dat zijn waarden die niet direct koppelt aan een SUV. En het mooiste komt nog: 0-100km/h in 4,7s, waarmee hij menig sportwagen achter zich laat. Rijdend met de Cayenne lijkt hij de natuurwetten te tarten, want hij weegt nog altijd ruim 2 ton en echt klein is hij niet. De motor levert zijn maximale trekkracht al bij 2.250 toeren, zodat je nooit tekort komt. Even inhalen, zo gepiept. Echt indrukwekkend wordt het wanneer je, cruisend op hoge snelheid, het gaspedaal vloert en zelfs dán in je stoel wordt gedrukt.



Tot zover de prestaties in rechte lijn, want de uitdaging ligt bij een doorsnee SUV – met zijn relatief hoge



gewicht en dito zwaartepunt - vooral in bochten. Gelukkig staat de grootste Porsche ook daar zijn mannetje, want hij gaat simpelweg heel hard door de bocht, waarbij hij nauwelijks overhelt. Ter illustratie: een Brits automagazine liet een Cayenne Turbo op een bochtig testcircuit rijden tegen een 911 Carrera 4S. Het resultaat: de Cayenne eindigde slechts één seconde achter de 911. Dat gebeurt er dus, wanneer een sportwagenfabrikant een SUV ontwikkelt.

## Ander gezicht

Dat betekent echter niet dat je met deze SUV niet heel ontspannen kunt rijden. Want dat is een ander gezicht van de Cayenne, dat van de comfortabele reisauto. Rijd je bijvoorbeeld 'rustig' 150km/h, dan geeft de toerenteller net 2.000 aan en zoemt de motor stilletjes in het vooronder. Met dank aan de achtraps automaat, die de twee hoogste versnellingen als overdrive gebruikt. Handmatig schakelen via het stuur is overigens geen aanrader: de knoppen werken niet bepaald intuïtief, met op- en terugschakelen aan beide kanten en in de gevoelsmatig de verkeerde richting.



Voor de vorm zijn we ook nog even het terrein in gereden. De Cayenne mag dan geen echte terreinwagen zijn, hij beschikt wel over een aantal systemen die terreinrijden mogelijk maken. Denk bijvoorbeeld aan luchtvering met een hoge stand voor extra bodemvrijheid, een sperdifferentieel en hill descent control. Allemaal te bedienen via het knoppencluster op de nogal drukke middenconsole. In het terrein hield de Cayenne aardig stand, maar hij had geluk dat het droog was: in modderige omstandigheden zullen de 'mooiweerbanden' waarschijnlijk roet in het eten gooien.



## Alleskunner

De Cayenne is meer dan ooit een echte Porsche: hij is lichter, sneller én sportiever dan het vorige model. Met de Turbo kun je bovendien menig sportwagen het leven zuur maken, zowel in rechte lijn als op een bochtig parkoers. En in tegenstelling tot de rappe tweezitters kun je in een Cayenne een heel gezin meenemen, met genoeg ruimte voor ieders bagage. Voor een gemiddeld gezin zal hij nog steeds onbereikbaar zijn, maar wie het zich kan veroorloven heeft aan de Cayenne een alleskunner van jewelste, die wat ons betreft het Porsche embleem dik verdient.



Fotografie: Martijn Koevoets

## Plus

- + Sportieve rijeigenschappen
- + Prachtig interieur
- + Machtige motor

## Min

- Bediening schakelknoppen