



Porsche Cayenne 3.2 v6



Dennis van 't Kruis
22 november 2005

Intro

Deze keer geen rijtest in een splinternieuwe auto. Nee, ditmaal heb ik gereden in een auto van bijna 2 jaar oud en met 38.000 km ervaring. De reden hiervoor ligt in het feit dat ik niet slaagde in mijn zoektocht naar een rijtest in de nieuwe Grandeur of Jetta. Beide auto's staan inmiddels wel in de showroom, maar zijn als demo nogal schaars of telkens bezet. Min of meer toevallig zag ik toen de testauto van vandaag staan. De Porsche Cayenne: Een auto die zo fout is, dat hij daardoor ongelooflijk lekker wordt.



Porsche Cayenne 3.2 v6



Het exterieur

Dat de Cayenne bij zijn introductie veel stof deed opwaaien, is voor weinigen een echte verrassing geweest. Een echte Porsche hoort zijn motor aan de achterzijde te hebben, aldus de puristen. En die deden al moeilijk toen de 914, de 924 de 928 en de 944 op de markt kwamen. Kun je dus nagaan hoe groot de rode vlekken in de nekken waren toen ze er achter kwamen dat hun merk met een terreinwagen zo komen. En wat hadden de designers bedacht voor het potentieel SUV-kopers? In ieder geval wilden ze de liefhebbers te vriend houden door hem een neus Æ la de 911 mee te geven. De rest van de auto heeft minder lijnen van dit merk. Maar een vraag die je jezelf kan stellen is: hoe kan je de 911 succesvol vertalen naar een SUV-thema? Wie het weet, mag het zeggen. Toch zijn er genoeg mensen te vinden die de Cayenne wel mooi vinden en daardoor is



Porsche Cayenne 3.2 v6

het model een groot succes voor het merk.



Het interieur

Het interieur mag misschien wel wat sober zijn, maar dit is een mooi voorbeeld van hoe het echt hoort. Je kunt zoeken tot je een ons weegt, maar zult echt geen enkel schoonheidsfoutje vinden. Wel is het dashboard vervaardigd van een onverwacht hard materiaal. Het stuur is van het juiste formaat en dikte en het is onnodig om te zeggen dat het perfect in de hand ligt. Het zitmeubilair voor de bestuurder oogt vlak, maar geeft meer zijdelingse steun dan je in de meeste andere auto's van dit type krijgt. Ook de zitting loopt precies tot in de knieholtes en helpt daarmee het zitcomfort naar een hoger plan. Het is wederom aan de stand van de bestuurdersstoel te danken, dat



Porsche Cayenne 3.2 v6

de beenruimte op de achterbank niet meer dan voldoende is. De kofferbak heeft een zeer bruikbare inhoud van 540 liter, die uit te breiden is naar 1770 liter wanneer de achterbank is weggeklapt.



Het rijden

Hoe snel zou deze auto kunnen zijn, als het gewicht vergelijkbaar was geweest met de Lexus RX. Met 2170 kg is de Oosterbuur maar liefst 335 kg zwaarder dan de Oosterling. De 3.2 heeft echter maar weinig moeite met de zware koets en bereikt na 9,7 seconden de 100 kilometer per uur. Daarvoor heeft het blok 250 pk bij 6000 tpm en 310 Nm bij 2500 tpm tot zijn beschikking. Begraaf je het gaspedaal in het tapijt, dan wordt je op een ordinaire schop in je rug getrakteerd. Het snelheidsgevoel tijdens de



Porsche Cayenne 3.2 V6

acceleratie is navenant hoog. En dan te bedenken dat deze motor ook in de veel lichtere Golf R32 hangt. Die weegt 1445 kg en haalt na 6,6 seconden de 100 km/uur. De Cayenne heeft met deze motor een enigszins nerveus karakter, je voelt constant het potentieel dat de auto heeft. Een auto met dergelijke prestaties en gewicht behoort goede remmen te hebben, en de bestuurder die deze aanspreekt zal niet teleurgesteld worden. Met overtuiging en oplopende G-krachten doen de stopijzers hun werk. De stuurbekrachtiging doet zijn werk, maar blijft ruim op de achtergrond. Dit voorkomt nerveus en zoekerig weggedrag op een slechte ondergrond. De automaat voel je bij normaal rijgedrag bijna niet van versnellingen wisselen. Opvallend is het gebrek aan heftig schokken, wanneer je de motor harder laat werken. Het getuigt van vakkundigheid van de porsche-technenuten dat ze dit voor elkaar hebben gekregen. De Cayenne zit vol met nog veel meer van dit soort fraaie staaltjes van techniek. Met een knop tussen de voorstoelen kun je de hardheid van de demping in stellen. Zet je hem in comfortabel, dan verwordt de weg tot een glad biljartlaken, waar alle oneffenheden worden gladgestreken. Maar met deze instelling is het maken van bochten een Porsche-onwaardige ervaring. Schakel je de sport stand in, dan waan je je in een grote 5-deurs sportwagen. Zelfs de minirotondetest werd feilloos voltooid. Daar staat natuurlijk tegenover dat op slecht wegdek elke dwarsrichel en zelfs elk kiezelsteentje in het interieur wordt doorgegeven.

Maar er viel mij iets belangrijkers op tijdens het rijden met de Cayenne. En dat is de manier waarop het overige verkeer op deze auto reageert. Ik had echt het gevoel dat er een groot aantal automobilisten expres langzamer gingen rijden, wanneer ik ze volgde. Tijdens een stukje snelweg moest ik meerdere malen hard afremmen, omdat een op de eerste baan rijdende auto toch nog op het laatste moment zijn voorganger wilde inhalen, en dat terwijl de Cayenne niet ver weg meer was. Opvallend was het ook hoe ik in de binnenstad van Alkmaar maar bar weinig voorrang kreeg op voorrangskruisingen. In eerdere tests met dit soort terreinwagens, waaronder de duurdere Discovery 3, had ik dat gevoel absoluut niet. Tijdens het nagesprek met de verkoper, vertelde hij dat het een veel gehoorde klacht is van Cayenne-rijders. Het is voor velen zelfs de reden dat ze hem weer verkopen. Met deze Stuttgarter in je bezit wordt je door het gros gezien als patser, en dat laten ze je merken ook.



Porsche Cayenne 3.2 v6



Slot

Ga je de Cayenne vergelijken met zijn belangrijkste concurrent, de Lexus RX, dan valt op dat de Porsche toch een stuk volkser en minder verfijnd aanvoelt dan de Japanner. Daar moet wel bij vermeld worden dat de geteste Duitser de instapper en de Lexus die ik langere tijd geleden testte een rijker aangekleed exemplaar was. Belangrijk verschil is dat de Cayenne wel de indruk geeft dat hij het terrein in kan en zeker ook geen slecht figuur zou slaan, als je er een grote paardentrailer achter zou hangen. Persoonlijk denk ik dat bij de keuze tussen beide auto's, een overweging gemaakt moet worden of je bereid bent om aan het imago te wennen.



Porsche Cayenne 3.2 v6

Plus

- + Afwerking interieur
- + In te stellen demping
- + Remkracht

Min

- Hard materiaal dashboard
- Niet zo verfijnd
- 'Fout' imago