



Bjorn Blokzijl
14 december 2014

Verleidelijke aanbieding

Bestaan ze nog, heilige huisjes? Tot 2002 wist je dat als je een Porsche bestelde, je een sportwagen kreeg die de concurrentie zou laten zweten. In dat jaar brak het Duitse merk met alle positieve vooroordelen die het in ruim een halve eeuw had opgebouwd. Met de introductie van de grote SUV 'Cayenne' deed Porsche iets wat ooit enkel Lamborghini had aangedurfd met de spectaculaire LM002. Dikke motoren waren vanaf het begin leverbaar, maar uit de schappen van concerngenoot Audi werd zelfs een diesel gepakt en in de SUV gelepeld. In 2010 kwam een geheel nieuwe generatie, die dit jaar wat werd bijgepunt. Deze facelift is aangegrepen om een hybride-aandrijflijn aan te bieden. Is deze keuze een dieptepunt in de historie van Porsche, of juist een goede zet?



Statement

Dat de Cayenne is voorzien van een elektromotor wordt niet onder stoelen of banken geschoven. Niet alleen de kenner ziet aan het uiterlijk van de auto dat er iets bijzonders mee is. Gifgroene accenten rond de typeaanduidingen op zowel de achterzijde als de flanken zijn nog maar het topje van de ijsberg. Het zijn de remklauwen in diezelfde kleur die duidelijk maken dat er niet zomaar een Cayenne voor je staat. Zeker in combinatie met de witte carrosserie valt de felle kleur extra op. Optioneel zijn 'normale' kleuren verkrijgbaar, maar als je een statement wilt maken, zouden wij het lekker zo laten. Een statement maak je sowieso als je het aandurft een Cayenne te rijden. Het uiterlijk is wat beschaafder dan dat van de eerste generatie, maar nog steeds is de auto er niet eentje in de categorie 'dertien in een dozijn'. Toen de huidige Cayenne werd geïntroduceerd, viel al op dat de auto ranker lijkt dan zijn voorganger, maar het niet is. De facelift lijkt op het oog qua uiterlijk weinig te veranderen. Toch, als je de auto's naast elkaar zet, valt op dat de voor- en achterbumpers, lichtunits, buitenspiegels - met geïntegreerde knipperlichten - en zelfs de motorkap en voorspatborden opnieuw zijn ontworpen. Zet je auto op 'contact', dan gaat de standaard aanwezige



Porsche Cayenne s E-Hybrid

led-dagrijverlichting aan. Door zijn bijzondere indeling - vier ronde punten - zul je de Cayenne op basis zijn verlichting niet snel met een andere auto verwisselen. Tegen meerprijs zijn grote wielen te verkrijgen tot enorme maten, maar omdat de door ons gereden auto is voorzien van winterbanden, blijft het bij 19 inch. Hoewel een maatje of twee groter de wielkasten net wat beter vult, heeft de full-size SUV met deze maat wielen een beschaafd voorkomen. Bestel je hem in het stemmig zwart met de fraaie hoogglans raaml ijsten in diezelfde kleur, dan kun je er zonder gêne mee voor komen rijden bij de klant.



Lekker tegendraads

Gaat Porsche met een hybride aandrijflijn helemaal mee met de trends in autoland, in het interieur gaan ze juist tegen de stroom in. Minder knoppen is het devies bij het gros van de automerken. Bediening geschiedt dan via een centraal scherm, waardoor het aantal knopjes op het dashboard en middenconsole drastisch vermindert. Zo niet in de Cayenne. Tig bedieningsknoppen liggen verspreid over het interieur. Zo op het oog lijkt het een wirwar en weinig toonbeeld van ergonomie te zijn. Toch is dit in de praktijk niet



Porsche Cayenne s E-Hybrid

zo. Alles zit behoorlijk waar je denkt dat je het moet zoeken. Het grote voordeel van de 'ouderwetse' keuze is dat je niet door allerlei menuutjes hoeft te scrollen om bijvoorbeeld het onderstel of de gasrespons in te stellen. Een simpele druk op de knop en de Cayenne reageert feller op de bewegingen van de rechtervoet. Hij is er - met deze aandrijflijn - 'al' vanaf zo'n 84 mille, maar kleeft je hem aan zoals de auto waar wij mee onderweg zijn, dan word je verzocht 125.029 euro over te maken naar de Porschedealer. Een hoop geld, maar dan heb je ook wel wat. Onder andere leer zover je oog reikt, een fraai bruin alcantara hemeltje, een uitmuntende klinkend Bose audiosysteem en een navigatiesysteem waarvan de kaart ook tevoorschijn is te toveren in de klokken. Ondanks het feit dat de bagageruimte is geslonken met 90 liter - door het accupakket in de vloer - is de Cayenne nog steeds een praktische auto. Voorin zit je ruim, maar wel 'ingebouwd' tussen de deur en de middentunnel. Dit geeft een extra sportief gevoel. Achterin zit je als in een directielimousine.



In theorie erg zuinig

Ten opzichte van de 'normale' Cayenne S, kost de E-Hybrid bijna 27 mille minder én rijdt



Porsche Cayenne s E-Hybrid

je de auto zakelijk, dan heb je 14 in plaats van 25 procent bijtelling. In een perfecte wereld hoef je voor een lagere prijs geen concessies te doen. Helaas is dit niet helemaal het geval. Zo is de E-Hybrid bijna 300 kilogram zwaarder geworden - door het accupakket en toevoeging van de elektromotor - en levert hij minder vermogen. Hoewel dat laatste wel meevalt als je over zowel de elektro- als de verbrandingsmotor kan beschikken. Met een gecombineerd vermogen van 416 pk sla je absoluut geen modderfiguur. Daarbij is het koppel met 590 Nm zelfs hoger dan dat van de versie met alleen een V6 aan boord. Ondanks de zuinige insteek van de E-Hybrid moet de '100' bereikt worden binnen de zes seconden en pas bij 243 km/u houdt het versnellen op. Toch moet de auto - in theorie - een verbruik halen van 3,4 liter per 100 kilometer. In de praktijk is dit natuurlijk nooit haalbaar. Zelfs als je het gaspedaal met een fluwelen voet bedient en je het accupakket zo efficiënt mogelijk gebruikt, is de fabrieksopgave niet te halen. Op de eerste dag dat wij met de auto op pad waren, maakten we veel snelwegkilometers en waren we niet in de mogelijkheid de auto 'aan de stekker' te hangen. De tweede dag daarentegen hebben we optimaal gebruik gemaakt van de brandstofbesparende mogelijkheden van de auto. Zo schakelt de motor zich volledig uit als je het gaspedaal los laat - ook op de snelweg - en kun je tot 120 km/u volledig elektrisch rijden. Laad je de auto dan ook nog eens regelmatig op, dan daalt het verbruik tot een waarde rond de 7 l / 100 km. Door de onzuinige eerste dag en de winterbanden met extra weerstand, kwamen we uiteindelijk uit op een gemiddeld testverbruik van 12 liter per 100 kilometer. Zoals gezegd, als je altijd gebruik maakt van de zuinigheidshulpjes, dan is een praktijkverbruik van minder dan één op tien zeker haalbaar.



Tweeslachtig

Zoek je een auto met weinig bijtelling en wil je je toch onderscheiden, dan is de Cayenne S E-Hybrid één van de mogelijkheden. Maar de vraag rijst of deze auto nog wel een échte Porsche is. Het antwoord is hierop is niet eenduidig. Verwacht je een auto met een opzwepend karakter, een rijgedrag voor gevorderden en een spektakel om mee te rijden, dan zal de Cayenne teleurstellen. Toch heeft de auto een tweeslachtig karakter. Aan de ene kant kun je er comfortabel en relatief zuinig mee cruisen, maar zet je de luchtvering - á 2.000 euro - en de afstelling van motorrespons en directheid van het sturen op 'Sport Plus', dan is er geen één grote SUV die aan de Cayenne kan tippen. Met een directheid van een hot hatch gaat de auto de hoek om, waarbij de carrosserie verrassend weinig overheelt. Uiteraard voel je dat de auto meer weegt dan een Golf GTI, maar puur afgaand op het stuurgedrag zou je niet verwachten dat je met een auto van bijna 2.500 kilo onderweg bent. Alleen bij volgas optrekken en bij een noodstop merk je dat de auto wat in zijn vering duikt. De gang er in houden is dankzij het hoge vermogen en dito koppel geen probleem. Daarbij schakelt de sequentiële achtraps automaat razendsnel. Bijzonder is dat de elektromotor vóór de



Porsche Cayenne S E-Hybrid

versnellingsbak is geplaatst. Hierdoor schakelt de bak ook over als je volledig elektrisch rijdt. Hierdoor maak je altijd optimaal gebruik van de kracht van de motor. Het overschakelen tussen de elektromotor en de drieliter V6 gaat zijdezacht. Schokken zul je niet voelen. Enkel aan het geluid zul je merken dat de motor is gestart.



Zakelijk 'koopje'

Sinds de introductie van de Cayenne in 2002 verkocht het merk ruim 3.000 exemplaren. Met een aandeel van meer dan 35% in de totale verkopen van Porsche in Nederland, is de auto een belangrijke gebleken. Door de introductie van een bijtellingsvriendelijke versie, zal dit aandeel ongetwijfeld alleen maar toenemen. Financieel gezien is de Cayenne S E-Hybrid een ontzettend scherpe aanbieding. Met slechts 14% bijtelling is de auto verrassend aantrekkelijk voor zakelijke rijders die net wat meer willen. Uitgaande van 52% loonbelasting, kost de auto - als je de absolute basisversie kiest - 513 euro per maand. Dit scheelt ruim 400 euro ten opzichte van de 25% bijtellingscategorie. Zelfs al kleeft je de auto aan tot het niveau van 'de onze', betaald je netto 'slechts' 758 euro per maand. Kiezen van een auto puur op fiscaal



Porsche Cayenne S E-Hybrid

voordeel leidt meestal tot een deceptie als je er eenmaal mee rijdt. Dat zal je bij de Cayenne echter niet gebeuren. De auto heeft ruim voldoende vermogen en biedt hetzelfde comfort en luxe als de andere Cayennes. Dat Porsche met de S E-Hybrid weer een heilig huisje omver gooit, is enkel een logische stap. Bloedsnelle sportwagens bouwen juichen we alleen maar toe, maar het merk bewijst zichzelf met de Cayenne S E-Hybrid een grote dienst. Door zijn aantrekkelijke prijskaartje, dito bijtelling én zijn vele kwaliteiten zullen zakelijke rijders meer dan ooit voor deze auto kiezen. Hierdoor komt extra geld in het laatje, om ook in de toekomst ons te verwennen met pk-monsters.

Plus

- + Krachtige aandrijflijn
- + Lage bijtelling
- + Ruim en comfortabel interieur

Min

- Dure opties
- Fabrieksopgave echt onhaalbaar
- Behoorlijk zwaar