Intro

Porsche besloot in 2002 een nieuwe markt te betreden, namelijk die van de grote SUVâ€™s. De Duitse sportwagenfabrikant wilde voor zichzelf de lat hoog leggen en besloot om een SUV te gaan produceren die zowel goede terreinprestaties als sportwagenprestaties kan leveren. De Duitsers wilde doorbreken op werelddelen waar het merk nog niet bekend was of waar de huidige sportwagens niet goed bruikbaar waren. Daarmee doelen ze vooral op China waar de populariteit van de SUV erg hoog is, maar de wegen niet toereikend zijn voor sportwagens als de 911.

Om in het SUV-segment een graantje mee te kunnen pikken moet de Cayenne het opnemen tegen onder andere de ML van Mercedes, de Q7 van Audi en de X5 van BMW. Na het introduceren van de Cayenne in 2002 vlogen de verkoopcijfers van het concern omhoog waardoor de Cayenne zelfs de verkoophit van Porsche werd. Nu, met de

vernieuwde Cayenne, hoopt Porsche op een evenaring van de feiten van afgelopen jaren. De mogelijkheid om in de nieuwe Cayenne S te rijden greep Rijtesten.nl direct met twee handen beet om zo zelf te kunnen concluderen of de auto Ã©cht zo goed is.

Het exterieur

Bij een eerste blik naar deze grote SUV denkt niet iedereen direct aan Porsche. Vragen zoals â€œPorsche is toch een sportwagenmerk?â€• ontstaan dan snel. De vernieuwde Cayenne heeft een lengte van 4,80m, een breedte van 1,93m en een hoogte van 1,70m. De auto komt zonder twijfel imposant over, vooral aan de voorzijde waar de koplampen na de facelift een stuk agressiever de medeweggebruikers toekijken. Er is een zekere herkenbaarheid terug te vinden in de Cayenne in vergelijking met zijn lagere gebroeders. Denk aan de opbouw van de motorkap en de dikke uitlaatpijpen, echter vraagt de rest om gewenning bij de Porsche-fans. Door de krachtige schouderlijn die

naar achteren toe steeds breder wordt krijgt de auto een dik uiterlijk. De voorpartij wordt in het geval van de Cayenne en de Cayenne S gesierd door een grille die uit drie delen is opgebouwd. Twee hoge delen onder de koplampen, Ã©Ã©n langgerekt deel boven de nummerplaat. Bij de Turbo hangt de nummerplaat vele centimeters verder naar onderen en is de middelste luchtinlaat duidelijk vergroot voor het koelen van de twee turboâ€™s. Hierdoor wordt er dus ook in het exterieur verschil gemaakt tussen de verschillende uitvoeringen.

De dakrails maken van de Cayenne een nog hogere auto, hij is bijvoorbeeld nagenoeg even hoog als een Volkswagen Transporter. De achterportieren zijn niet heel groot van formaat, wat de instap achterin iets bemoeilijkt. De hoge instap is echter wel prettig. Een indruk die achteraan vooral de aandacht trekt zijn de dubbele uitlaat aan elke zijden welke optioneel zijn. Standaard wordt de Cayenne S geleverd met een enkele eindpijp aan beide zijdes. De achterunits zijn na de facelift ook vernieuwd, ze zijn nu wat scherper en voorzien van LED-verlichting. Door het concept van de Cayenne zijn de portiernaden wat groter uitgevallen dan gebruikelijk. Dit is gedaan om de torsie op te vangen bij het rijden op het onverhard. Dat is iets waar je bij dit concept niet omheen kan. Daarmee rekening houdend kan het afwerkingsniveau en de constructiekwaliteit van deze Cayenne feilloos worden genoemd, al hadden we niet anders verwacht van een merk als Porsche.

Het interieur

De facelift die de Cayenne heeft gekend vloeit niet door in het interieur. Dat was ook eigenlijk niet nodig, het interieur is immers nog niet verouderd, maar eerder tijdloos. De stoelen zien er aantrekkelijk uit en bieden veel comfort. De zijdelingse steun lijkt in eerste instantie wat aan de magere kant, wat tijdens het rijden wordt bevestigd. De stoelen zijn goed verstelbaar waardoor er in combinatie met het elektrisch verstelbare stuurwiel een prima zithouding aangenomen kan worden. Je zit lekker hoog, waardoor de uitspraak â€œde koning op de wegâ€• helemaal van toepassing is. Het stuurwiel zou rechtstreeks uit een sportwagen kunnen komen, zij het niet dat de diameter groter is. Het stuur bevat diverse multifunctionele bedieningen voor radio en telefoon (optioneel) en biedt door de fijne lederen bekleding goed houvast. De achterliggende klokkenwinkel geeft een duidelijk beeld op de toerenteller en in iets mindere mate op de snelheidsmeter. Tussen deze prominente meters in is een scherm geplaatst die onder

andere informatie verschaft van de boardcomputer. De onderste regel van dit scherm biedt plaats aan de elektrische weergave van de snelheid, wat tijdens het rijden erg prettig is. Het is beter af te lezen dan de snelheidsmeter, en goed in te stellen voor gebruik van de cruise control. Deze laatste werkt overigens niet erg gemakkelijk, en wordt in het begin vaak verwisselt met de richtingaanwijzer waar de cruise control onder geplaatst is. De werking van de hendel is overigens wel gemakkelijk, maar het blijft een kwestie van gewenning.

De middenconsole is fors van opzet en bevat in deze configuratie een hoop knopjes. Het kleurenscherm geeft onder andere informatie weer van telefoon, radio en navigatiesysteem en doet dat in voldoende mate waardoor het goed afleesbaar is en duidelijk wordt geprojecteerd. De bediening van de systemen is ergonomisch, de bediening van de elektronische klimaatregeling is echter wat anders van opzet en de bedieningsknoppen zijn van een wat goedkoop aanvoelend plastic. Deze zelfde materialen komen helaas terug in de bediening van wagenhoogte, luchtvering en 4x4-aandrijving die achter de versnellingspook zijn geplaatst. De algemene afwerking van het interieur is van een zeer hoog niveau. Zo is het dashboard bekleed met zwart leder en op de vloer liggen dikke hoogwaardige vloermatten. Het geheel straalt hierdoor veel professionaliteit en degelijkheid uit.

Op de achterbank komen we dezelfde hoogwaardige lederen bekleding tegen en die ook hier de hoogwaardige kwaliteit aangeeft. De bank zit in principe prima, maar ook hier geldt dat bij een sterk staaltje stuurwerk de achterpassagiers weinig houvast hebben op de bank. Verder is de bank deelbaar neer te klappen (40/60) en heeft een middenarmsteun met opbergvak die tevens eens skiluik met skizak bevat . Beenruimte is er voldoende ook al houdt het tegelijkertijd niet over. De hoofdruimte is in het gehele interieur ruim voldoende, als er voor een elektrisch schuifdak wordt gekozen komt de hemel uiteraard iets lager uit.

De kofferruimte wordt in dit testexemplaar automatisch geopend en biedt een grote hoeveelheid ruimte, om precies te zijn 540 liter. Wanneer de achterbank wordt neergeklapt neemt de ruimte zelfs toe tot 1.770 liter inhoud. De achterklep kan

overigens geopend worden onder de nummerplaat op de klep zelf, door middel van een hendel in de deurportier van de bestuurder en door een knop op de afstandbediening. Sluiten kan door een knop op de kopse kant van de klep. In de gereden Cayenne S is geen reservewiel aanwezig, op deze plaats is in dit geval een subwoofer geÃ¯nstalleerd voor de Bose-installatie die in totaal 14 speakers telt en een totale 350 Watt op de been brengt. Een subliem systeem met vanzelfsprekend een subliem geluid.

Het rijden

De Porsche Cayenne S beschikt over een V8 benzinemotor. De cilinderinhoud bedraagt 4806cc met vier kleppen per cilinder. Het maximumvermogen van 385pk wordt vrijgegeven bij 6200tpm, en het maximum koppel van 500Nm bij 3500tpm. Dat houdt in dat de V8 op toeren gehouden moet worden om de vaart er stevig in te houden. De motor geeft bij het starten een flinke brul van brutaliteit, maar daarna zakt het geluid af

tot een straf â€œsoundjeâ€•. De brul is in dit testexemplaar afkomstig van de optionele sportuitlaat (â‚¬3.836) en geeft absoluut de prestaties van de krachtbron weer. Het is een optie die elke cent waard is, want wat geeft deze sportuitlaat een brede glimlach tijdens het rijden. De uitlaat wordt overigens pas geactiveerd wanneer de â€œSportâ€• stand wordt ingeschakeld, dan worden de kleppen in de uitlaat geopend en gaan alle remmen los! Zonder deze sportstand maakt de sportuitlaat een bescheiden geluid dat overeenkomt met de standaard uitlaat. De krachtbron zelf is uitzonderlijk soepel en draait geraffineerd zijn rondjes. Het is een heerlijke V8 die in alle omstandigheden zijn mannetje staat. Heerlijke cruisen over de Autobahn geeft geen problemen, en van een flinke acceleratie is de Cayenne ook niet vies. De optionele automatische Tiptronic S zesversnellingsbak (â‚¬3.888) werkt goed in combinatie met de V8. De automaat is niet altijd bij de les, maar zorgt er vaak genoeg voor dat de 2.225kg zware Cayenne behoorlijk vlot van zijn plek komt in elke gevraagde situatie. Als alles uit de automaat wordt gehaald is een acceleratie van nul naar honderd km/u in 6,6 seconden en een topsnelheid van 252 km/u mogelijk.

Met een variabele instelling voor vering en demping (optioneel â‚¬4.361) kan voor iedereen een fijne afstelling worden gevonden. Met een druk op de knop wordt het onderstel ingesteld. Wanneer er voor â€œsportâ€• gekozen wordt brengt de luchtvering de bodemplaat dichter bij het asfalt en worden de dempers stugger ingesteld, ook klinkt er plotseling een diepe zware roffel onder de motorkap en de vier dikke uitlaatpijpen vandaan. Vooral rond de 2000 tpm en 5500 tpm laten de uitlaten een heerlijke sound door. Met bochtenwerk heeft deze Cayenne geen enkele moeite door het optionele Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) wat in dit testexemplaar is geÃ¯nstalleerd (â‚¬4729). Deze continu actieve voorziening gaat overhellen van de auto in bochten tegen en zorgt ervoor dat de auto horizontaal blijft. Ook in de praktijk is dit uitermate goed merkbaar, de auto gaat op geen mogelijkheid op â€œÃ©Ã©n oorâ€• hangen en blijft zeer neutraal in zijn bochtengedrag. Daarbij behoort ook de zeer directe besturing die deze auto met zich meebrengt. Elke beweging wordt doorgegeven aan de voorwielen en de auto kan precies geplaatst worden waar gewenst. Een uiterst fijne besturing in combinatie met de PDCC maakt deze Cayenne tot een absoluut verrassende auto in dit segment en geeft daarbij de concurrentie het nakijken.

Het Porsche Traction Management (PTM) zorgt ervoor dat het vermogen optimaal wordt overgebracht naar de weg. Het PTM systeem verdeelt het vermogen van de achtcilinder standaard in een 38:62-verhouding tussen voor- en achteras. Via de lamellenkoppeling kan, indien nodig, het volledige vermogen naar alleen de vooras of alleen de achteras worden gestuurd. De standaard vrije hoogte van de Cayenne bedraagt 21 centimeter, maar met de luchtvering is deze tot maximaal 30 centimeter te vergroten. Dan krijgt de Cayenne een bodemvrijheid die de echte off-roaders laat zweten. Hierdoor staat deze beul onverwachts goed zijn mannetje. De zware SUV geeft geen krimp bij een zandpad en ploegt zich er goed doorheen. De Cayenne zal echter slechts door een enkeling in de vrije natuur worden uitgelaten.

De bediening van de pedalen spreekt voor zich. De werking van de automaat op de pedaalbeweging hangt af van de gekozen instelling van het chassis, maar is altijd in staat om aan de verwachtingen te voldoen. De Tiptronic automaat is in eerste instantie een leuk speeltje om met de flippers aan het stuur te werken, na verloop van tijd zal er echter voornamelijk gebruik worden gemaakt van de automatische bak gezien het feit dat deze ook naar behoren functioneert. De remmen werken op de Cayenne zoals we van Porsche mogen verwachten: heerlijk doseerbaar en vooral bijterig. Het verbruik tijdens de testperiode viel wat tegen. Volgens de fabriek verbruikt de Cayenne S gemiddeld 15 liter per 100km, bij ons kwam het niet lager uit dan 16,5/100km. Hierbij moet wel gezegd worden dat er weinig snelwegkilometers mee zijn gereden.

Slot

De nieuwe Porsche Cayenne is in deze configuratie echt een dijk van een wagen. De stabiliteit, die mede door het PDCC-systeem ontstaat, is fenomenaal voor een SUV met een gewicht van dik 2,2 ton en waarschijnlijk door geen enkel ander merk te evenaren. De combinatie van Tiptronic met de 385pk sterke V8 is erg prettig. De uitstekende rijeigenschappen op zowel het geasfalteerde wegdek als op het onverharde maken van deze Porsche een wagen waar het merk terecht trots op kan zijn.

De vorige Cayenne was voor Porsche al een absolute verkoophit, maar nu de nieuwe Cayenne is gearriveerd en Porsche de lat nogmaals hoger heeft gelegd zullen de verkopen waarschijnlijk niet inzakken. De meeste kopers zullen voor een â€œvolgehangenâ€• Cayenne kiezen wat gezien de optielijst makkelijk kan. Deze lijst is lang en de opties zijn prijzig. De opties zijn echter noodzakelijk wanneer de auto

aangekleed dient te worden gezien het feit dat de standaarduitrusting nogal karig is. De basisprijs van de Cayenne S bedraagt â,¬92.500 maar door het flink aantal opties die op dit testexemplaar aanwezig waren, liep de prijs van dit testexemplaar op tot â,¬145.262.

Echt veel concurrenten heeft de Porsche Cayenne S niet. EÃ©n van de grootste concurrent zou de Mercedes ML 500 moeten zijn met zijn 338pk sterke V8. Een goede partij voor de Cayenne Turbo zou de ML 63AMG kunnen zijn. Met een vanaf prijs van â,¬100.900 is de ML 500 in de standaard configuratie duurder dan de Cayenne S, heeft 47pk minder en bovendien mist hij de fun die er in deze nieuwe Cayenne te beleven valt. Want keer op keer verschijnt er een grote glimlach op je gezicht bij het rijden in deze auto.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

+ Zeer goede rijeigenschappen
+ Communicatieve besturing
+ Fascinerend geluid met sportuitlaat

Min

- Weinig zijdelingse steun
- Hoog brandstofgebruik
- Karige standaard uitrusting