

PORSCHE CAYENNE TURBO

SNOWFEVER

AVONDSPITSEN VAN RUIM 800 KILOMETER FILE. GEDACHTEN AAN ERWTENSOEP, DE ELFSTEDENKOORTS DIE WEER OPDUIKT EN VEEL SNEEUW. WINTER IN NEDERLAND. WIJ GLIBBEREN EN GLIJDEN IN DE SNEEUW MET DE NIEUWSTE PORSCHE CAYENNE TURBO.

TEKST EN FOTOGRAFIE MARK NAUTA



Minus drie graden geeft de boordcomputer aan en voor ons ligt een behoorlijk laag sneeuw. Misschien niet de meest ideale weersomstandigheden om een 500 pk sterke Cayenne op zomerbanden aan te tand te voelen, maar leuk is het wel. Om te kijken waartoe de Cayenne Turbo in staat is, mag hij z'n krachten tonen op de Veluwe. In de omgeving van Rheden ligt de Posbank, een natuurmonument op negentig meter boven NAP. Normaliter zijn er in dit jaargetijde de meest prachtige herfstkleuren te bewonderen, maar vandaag is de berg gehuld in een laag verse sneeuw.

SLEUTELWOORD: TRACTIE

Vanaf het centrum van Rheden is het enkele honderden meters door een woonwijk met prachtige huizen voordat de rand van het bos opdoemt. Van daaruit is het via schitterende kronkelwegen en heuse haarspeldbochten alleen nog maar omhoog. Wat opvalt is dat de Turbo geen enkele moeite heeft met het besneeuwde, gladde asfalt. Met gemak rijdt hij omhoog. Daarbij moet je wel een fluwelen gasvoetje hebben. Bij een fractie meer gas komt er een extra dot koppel vrij en zorgt dat direct voor een portie wielspin op alle vier de wielen. Want ja, koppel heeft deze Cayenne met de 4,8-liter V8 biturbomotor meer dan voorradig. Het enorme maximumkoppel van maar liefst 700 Nm is beschikbaar tussen 2.250 en 4.500 toeren. Wanneer al die krachten op het besneeuwde wegdek worden losgelaten, zorgt dat voor enig tractieverlies en een kont die van links naar rechts schuift. *Porsche Traction Management* (PTM) is op dat moment hard aan het werk en probeert via een elektronisch geregelde lamellenkoppeling de aandrijfkraften te verdelen over de voor- en achteras om zo toch een maximale tractie te krijgen.

De aandrijving van de Cayenne Turbo is vergelijkbaar met die van de Panamera en 911 Turbo. In normale situaties is 100% van de aandrijving beschikbaar voor de achterwielen. Maar in bepaalde omstandigheden – gladde wegen door sneeuw bijvoorbeeld – kan de gehele aandrijving naar voren worden verplaatst. Het is dan ook niet de aandrijving die hier de belemmerende factor vormt, maar het zijn de banden. De zandwitte Turbo staat namelijk nog op zomer-schoeisel in combinatie met grote 21 inch velgen. Toch zorgt het PTM samen met het stabiliteitsprogramma PSM voor meer tractie dan dat je bij deze weersomstandigheden zou mogen verwachten. Het wiel dat slipt wordt afgeremd en de aandrijving gaat naar de wielen waar wel grip op te vinden is. De werking van het systeem wordt op een ijzige parkeerplaats heel duidelijk. Sta je naast de auto en

wordt er gas gegeven, dan is te zien hoe de wielen waar tractie op wordt verloren direct worden afgeremd. Daarna krijgen ze grip waardoor de auto wel vooruit komt. Een prachtig staaltje elektronica.

De elektronische hulpmiddelen die je in crisis-situaties zo goed helpen en het rijden op gladde wegen zo aangenaam maken, zijn ook uit te schakelen. Raadzaam is dat niet bij deze weersomstandigheden, maar ook nu weer: leuk is het wel. Op de besneeuwde vlaktes boven op het gebied is het niet alleen een prachtig vergezicht over de heidevelden ook is het een perfecte plek om de Cayenne eens flink de sporen te geven in de sneeuw. Met uitgeschakeld PSM is een korte stoot gas genoeg om de kont van de Cayenne opzij te gooien. Niet alleen de knop van de PSM is ingedrukt in dit geval, ook de dempers zijn ingesteld op de hardste stand en de 'Sport'-knop voor de versnellingsbak is geactiveerd. Dit zorgt ervoor dat de Turbo razendsnel op het gas reageert. Het maakt de auto enorm speels. Vele malen speelser dan je zou verwachten van een SUV. De gasrespons is zoals je van een auto met turbo verwacht, net een fractie later dan die van een atmosferische auto. Je houdt daar rekening mee en geeft eigenlijk net iets eerder gas dan je normaal zou doen. Wat bij de Cayenne opvalt, is dat hij het gas iets langer lijkt vast te houden, ook al geef je heel kort gas. Dat is in dit geval niet erg omdat het de kont nog maar verder opzij laat schuiven en voor meer speelplezier zorgt, maar voor te stellen is dat dit niet in iedere situatie wenselijk is.

VERBAZINGWEKKEND

De precisie waarmee de Turbo te sturen is, is van ongekend niveau in deze klasse. Hij voelt aan als een echte Porsche; geen andere SUV kan hierbij in de buurt komen. Wanneer we de sneeuw laten voor wat het is en schonere wegen opzoeken om het weggedrag aan de tand te voelen, wordt snel duidelijk dat deze auto in staat is handelingen te verrichten die voorheen met dergelijke auto's uit den boze waren. Het stuurgevoel en het weggedrag zijn zo exact en messcherp, dat je lange bochten met één sturbeweging in kunt zetten en daar met ongehoord hoge exit snelheden weer uit kunt komen. De hydraulische sturbekrachtiging veroorzaakt dat gedrag en exacte gevoel gedeeltelijk, maar vooral ook het optionele *Porsche Torque Vectoring Plus* (PTV Plus) waarmee deze auto is uitgerust helpt mee. Een elektronisch geregeld achteras-sperddifferentieel zorgt - afhankelijk van de stuurinslag en -snelheid, gaspedaalstand en rijsnelheid - voor een verbeterd stuurgedrag en



stuurprecisie door het gericht afremmen van het linker of het rechterachterwiel.

Pas op asfaltwegen kan de Turbo maximaal laten voelen hoeveel vermogen hij echt bezit. De 500 paardenkrachten komen werkelijk met een enorme explosie los. Wanneer het gaspedaal volledig naar beneden wordt getrapt vanaf een snelheid ongeveer 30 km/h, dan schiet de auto als een kanon naar voren. De 911 Turbo is sneller in een rechte lijn, maar voelt niet zo explosief als deze Cayenne Turbo. Het zal komen door de auto zelf, natuurlijk is de beleving anders dan in een regelrechte sportwagen, maar juist dat maakt het zo bizar. Voor de sprint naar honderd heeft de Cayenne Turbo slechts 4,7 seconden nodig en pas bij 278 km/h is de koek op. Het zijn niet alleen de harde cijfers die indruk maken, het is vooral de manier waarop het gaat waar-van de mond van verbazing open valt. Hij mag dan wel een fikse 185 kilo lichter zijn dan de vorige Cayenne Turbo, toch legt hij nog steeds bijna 2.200 kilo in de schaal. Beter dan ooit te voren weet hij dit gewicht te maskeren en vormt het geen enkel probleem. Ook het bewegen van de koets is aangepakt. Optioneel is *Porsche Dynamic Chassis Control* (PDCC) leverbaar. Samen met de voor de Turbo standaard luchtvering en actieve dempers (PASM) zorgt dit voor meer stabiliteit en een betere wegligging. De Cayenne registreert al bij het ingaan van de bocht het overhellen van de auto waarna de elektronica de actieve stabilisatoren hierop direct aanpast. Zowel op dynamisch vlak als op het gebied van comfort wordt er een hoger niveau bereikt. Enerzijds is er de extra souplesse bij elke snelheid, anderzijds is er een evenwichtiger respons op lastwisselingen en zijn ongekende bochtensnelheden haalbaar.

SOUPLESSE EN EXPLOSIVITEIT

Net als alle andere Cayennes is ook de Turbo standaard voorzien van de acht-traps automaat Tiptronic S. De bak voelt erg op z'n plek in combinatie met de turbomotor. Ook de keuze om zelf te kunnen schakelen is erg prettig. Toch zou het fijn zijn als de bak niet altijd direct automatisch terug-schakelt bij gas geven. Je zou wel eens willen doortrekken in z'n zes, maar de bak schakelt dan zelf altijd terug naar vijf, vier of zelfs naar de derde versnelling. De test-auto was voorzien van een PDK-stuur dat

we kennen uit de andere Porsche modellen. Oké, het is geen PDK in de Cayenne, maar de souplesse heeft hij wel. En met behulp van de flippers achter het stuurwiel kan je ook dezelfde ervaring met het schakelen beleven als in bijvoorbeeld de 911. Je moet je echter afvragen of een auto als deze een dergelijke optie nodig heeft. Het stuur mist nu namelijk al z'n multifunctionele toetsen, luxe die je juist aan boord van een Cayenne wel zou willen hebben. Zo moeten nu radio, telefoon en navigatie via de middenconsole worden bediend en niet meer met de handige sneltoetsen op het stuur.

Het zelf schakelen met de flippers zorgt vaak automatisch voor een wat snellere rijstijl, toch is de Turbo prima rustig en comfortabel te rijden. De Tiptronic S laat dat ook prachtig toe. Bij 100 km/h draait de auto in het achtste verzet slechts 1.500 toeren. Eerlijkheid gebied te zeggen dat dat rustige rijden met de Turbo nooit van lange duur is. De 'Sport'-knop heeft een bepaalde aantrekkingskracht en vraagt continu om ingedrukt te worden. De bak schakelt in dat geval veel later op en bij remmen schakelt hij actiever terug en remt hij meer af op de motor. Over remmen gesproken: dat doet de Turbo erg goed. De remmen zijn prachtig te doseren en voelen zeer vertrouwd aan. Dat was bij de Cayenne Hybrid die we eerder reden wel anders. De Turbo beschikt dan ook over schijven met een diameter van 390 millimeter, waar de Hybrid het moet doen met 360 millimeter grote exemplaren en zeventig kilo meer wagengewicht. Mocht je kiezen voor de keramische remmen van Porsche, dan zijn de diameter van de schijven op de achteras 370 millimeter in diameter en op de vooras zelfs 410 millimeter.

De keerzijde van het snellere rijden is het verbruik. Wanneer je de brochure er op naslaat, lees je dat de Turbo 23% minder benzine verbruikt dan z'n voorganger. Porsche zegt dat de achtcilinder gemiddeld 11,5 liter per 100 kilometer nodig heeft. Tijdens het rijden bleek echter dat dit wat te hoog gegrepen is. Aan het einde van de testperiode gaf de boordcomputer een gemiddelde van 19 liter aan, oftewel 5,2 km per liter.

HOOGWAARDIG

In eerdere ontmoetingen met de nieuwste Cayenne generatie hebben we het interi-



PORSCHE CAYENNE TURBO	
Prijs	€ 155.500
Prijs testauto	€ 204.707
Topsnelheid	278 km/h
Acceleratie	0-100 – 4,7 sec
Motor	V8 biturbo
Cilinderinhoud	4.806 cm³
Max. Vermogen	500 pk bij 6.000 t/min
Max. Koppel	700 Nm tussen 2.250 - 4.500 tr/min
Aandrijving	8-traps automaat Tiptronic S
	actieve 4-wielaandrijving
Leeggewicht	2.170 kg



PORSCHE AFKORTINGEN

Sla de brochure van de Cayenne Turbo er maar op na: Porsche is gek op afkortingen. Maar wat is nu eigenlijk wat? Waar staan ze voor en wat doen ze? Een kort overzicht van de belangrijkste afkortingen en op welke modellen ze leverbaar zijn.

DFI – DIRECT FUEL INJECTION

Het directe benzine inspuiting-systeem spuit de brandstof onder een druk van maximaal 120 bar direct en tot op de milliseconde nauwkeurig door middel van elektromagnetisch aangestuurde verstuurvers in de verbrandingsmotor. Zo verloopt de verbranding optimaal terwijl het brandstofverbruik daalt. Boxster S, Boxster Spyder, Cayman S, 911, 911 Turbo, *Panamera, Cayenne*

PASM – PORSCHE ACTIVE SUSPENSION MANAGEMENT

De elektronische verstelling van het schokdemper-systeem regelt actief en continu de demping van de afzonderlijke wielen en houdt daarbij rekening met factoren als rijstijl en rijdsituatie. *Alle modellen*

PCCB – PORSCHE CERAMIC COMPOSITE BRAKES

Keramische remschijven, gemaakt van speciaal behandelde koolstofvezels, die onder een hoog vacuüm bij een temperatuur van 1.700 graden Celsius gesiliconiseerd zijn. Het eindproduct is een remschijf van een aanmerkelijk hogere hardheid en een hogere temperatuurbestendigheid vergeleken met gietijzeren schijven. *Alle modellen*

PCM – PORSCHE COMMUNICATION MANAGEMENT

Het PCM fungeert als een centraal informatie- en communicatiesysteem en valt op door zijn veelzijdigheid en verrassend eenvoudige bediening. Belangrijkste kenmerk is het grote touchscreen scherm waarmee het systeem te bedienen is. *Alle modellen*

PDCC – PORSCHE DYNAMIC CHASSIS CONTROL

Een actief stabilisatiesysteem dat dwarsrotaties tegengaat. De auto helt daardoor minder over in bochten omdat het systeem deze bewegingen al bij het insturen herkent en aanzienlijk beperkt. Bovendien slingert de auto minder op golvende bewegingen. Dit wordt gerealiseerd door actieve stabilisatoren op beide assen die - afhankelijk van stuuruitslag en dwarsacceleratie - doelgericht krachten opbouwen, die de neiging tot overhellen van de carrosserie compenseren. *Panamera, Cayenne*

PDK – PORSCHE DOPPELKUPPLUNG

Een 7-traps automaat voorzien van handschakeling voor extra snel schakelen. PDK bestaat uit twee in één gezamenlijke behuizing ondergebrachte deeltransmissies. Voor twee transmissies zijn twee koppelingen nodig. Koppeling één bedient de eerste deeltransmissie met de oneven versnellingen (1, 3, 5, 7). Koppeling twee bedient de tweede deeltransmissie met de even versnellingen (2, 4, 6 en achteruit). *Boxster, Cayman, 911, 911 Turbo, Panamera*

PDLS – PORSCHE DYNAMIC LIGHT SYSTEM

Deze dynamische bochtenverlichting laat de koplampen afhankelijk van de stuurinslag en de rijnsnelheid in de bocht meezwenken, terwijl de statische bochtenverlichting de extra koplampen inschakelt voor een betere verlichting in nauwe bochten of bij het afslaan. *Panamera, Cayenne*

POSIP – PORSCHE SIDE IMPACT PROTECTION SYSTEM

Dit veiligheidssysteem omvat de twee-kamer zijairbags voor bekken en thorax, de gordijnairbags die de volledige dakconstructie en de zijramen van de A- tot de C-stijl bedekken én de dwarsbalken in de portieren die bescherming bieden bij een aanrijding van opzij. *Alle modellen*

PSM – PORSCHE STABILITY MANAGEMENT

Een automatisch regelsysteem voor de stabilisering in kritieke rijddynamische situaties. Bij een afwijking van de gewenste koers stuurt het PSM doelgerichte remcommando's naar de afzonderlijke wielen om de auto te stabiliseren. *Alle modellen*

PTM – PORSCHE TRACTION MANAGEMENT

Een permanente vierwielaandrijving met elektronisch geregelde lamellenkoppeling, een automatisch remdifferentieel (ABD) en aandrijfslipregeling (ASR). *911 Carrera 4, 911 Turbo, Panamera, Cayenne*

PTV – PORSCHE TORQUE VECTORING

PTV werkt met een variabele koppelverdeling op de achterwielen en een elektronisch (mechanisch op 911 Turbo) geregeld sperdifferentieel op de achteras. Afhankelijk van de stuurinslag en -snelheid, de stand van het gaspedaal, giermomenten en de snelheid verbetert het PTV het stuurgedrag en de stuur nauwkeurigheid door gericht afremmen van het rechter- of linkerachterwiel. *911 Turbo, PTV Plus op Panamera & Cayenne*

RDK – REIFENDRUCKKONTROLLSYSTEM

Een veiligheidssysteem dat waarschuwt bij geleidelijk of plotseling drukverlies in de banden. De bestuurder kan de bandenspanning van alle vier de banden op het instrumentenpaneel controleren. *Alle modellen*

VTG – VARIABLE TURBINE GEOMETRY

De variabele turbinegeometrie van de twee vloeistofgekoelde, parallel geschakelde turbo's heft het turbogat dat conventionele turbosystemen kennen grotendeels op. Het uitlaatgas wordt door elektronisch geregelde, verstelbare geleidingschoepen zo naar het turbinewiel gestuurd dat zowel de verhoudingen van een 'kleine' als die van een 'grote' turbolader te realiseren zijn. Zo is er voor iedere bedrijfsstoestand een optimale stromingsconditie te realiseren. *911 Turbo, GT2 RS, Cayenne Diesel*

CAYENNE TURBO **PORSCHE RIJTEST**

eur al lovend besproken. Ook in de Turbo is het vanzelfsprekend genieten. Het op de Panamera gebaseerde interieur is van hoge kwaliteit en voorzien van alle gemakken. De Turbo heeft standaard glad leder en een alcantara hemel. Het geeft het interieur een erg chique uitstraling. Uiteraard is het geheel nog volledig naar eigen smaak in te richten. Zo is deze testauto voorzien van een uitgebreid lederpakket op de deurgrepen, de zonnekleppen en het stuurwiel. Daarnaast is hij onder andere voorzien van elektrische zonnegordijnen, vier-zone climatronic, stoelventilatie en een kompas op het dashboard. Twee zaken verdienen aparte aandacht. De voortreffelijk werkende adaptieve cruise control en het audiosysteem. De cruise control werkt op basis van een radar in de grill voor. Die detecteert voertuigen voor de auto en past hierop de ingestelde snelheid aan. Het systeem werkt tot stilstand en geeft enorm veel vertrouwen. Keer op keer laat je de Cayenne zelf het werk doen om tot stilstand af te remmen achter het voertuig voor je. Een korte tik op het gaspedaal brengt de auto dan weer in beweging en hij volgt weer vrolijk de voertuigen voor hem. De Cayenne is optioneel uit te rusten met een waanzinnig High-End Surround Sound systeem van Burmester. In het interieur zijn dan zestien luidsprekers en een actieve subwoofer verstopt, goed voor een vermogen van duizend Watt. De hoge tonen zijn werkelijk kraakhelder en de lage tonen geven geen enkele vervorming. Door gebruik te maken van dubbel glas blijft het geluid ook binnen de auto. Ook wanneer je voor het stoplicht staat zal niemand je dan raar aankijken wanneer je je favoriete muziek luid aan hebt staan.

GRENSVERLEGGEND

Is het dan louter positiviteit wat de klok slaat bij de Cayenne Turbo? Voor wat betreft de motor zeker. Hij is voorzien van een beul van een V8 en is met z'n 500 pk absurd snel te noemen. Het gemeen ogende front met z'n *powerdome* op de motorkap en de grote luchtinlaten in de voorbumper boezemen angst in bij z'n voorliggers. Oké, het verbruik is 1 op 5 en hij kost met de nodige opties meer dan twee ton en je hebt er eigenlijk helemaal niets aan op ons veel te volle wegennet. Maar de Turbo is een enorm indrukwekkende auto. Het is een sportieve SUV, een echte Porsche en één die het menig serieuze sportauto het leven erg zuur kan maken. De Cayenne Turbo is angstaanjagend en grensverleggend tegelijk. 

Met dank aan Porsche Centrum Gelderland