

PORSCHE SCENE LIVE

ONAFHANKELIJK LIJFBLAD VOOR DE PORSCHE LIEFHEBBER

TEST: CAYENNE V6 & DIESEL



IN DEZE UITGAVE o.a.:

PORSCHE PROJECT GLÖCKLER-PORSCHE COUPÉ

PERFORMANCE PORSCHE MANTHEY-MOTORS 'M480' UIT 2009

PORSCHE ROADSTER 986 BOXSTER S UIT 2002

PORSCHE-SCENE.NL





PORSCHE CAYENNE V6 EN DIESEL

'PORSCHE INTELLIGENT PERFORMANCE VOOR ALLE DAG'

TEKST EN FOTOGRAFIE MARK NAUTA

In de omgeving van het schitterende Grandhotel Schloss Bensberg, vlakbij Köln, maakten we kennis met beide nieuwe motorvarianten. Eigenlijk zijn de motoren niet geheel nieuw, maar een sterke doorontwikkeling van de 6-cilinders uit de vorige generatie. De benzine- en dieselmotor zijn respectievelijk 3,6 en 3,0 liter groot qua cilinderinhoud. Qua vermogen ontlopen de twee elkaar niet zo gek veel. De V6 heeft 300pk en 400Nm aan koppel, de Diesel blijft qua pk's iets achter met 240, maar maakt op het gebied van koppel weer veel goed met 550Nm die al beschikbaar zijn vanaf 2.000 toeren. In de prestaties zien we dat terug in een vrijwel gelijke acceleratietijd. 0-100 km/u gaat bij beide auto's in 7,8 seconden als ze voorzien zijn van de nieuwe Tiptronic S. Wie kiest voor een V6 benzine met handbak snoept er nog 0,3 seconde vanaf. De Diesel is niet leverbaar met een handbak en wordt alleen geleverd met de nieuwe volautomatische 8-traps versnellingsbak.



In de heuvels rondom Bensberg valt direct op dat de V6 harder moet werken dan de Diesel. Oorzaak daarvan is uiteraard het lagere koppelpel onderin, maar het nadeel hiervan is dat hij dusdanig hard aan de slag moet dat hij dat ook heel erg laat horen in het interieur. Een luide brom komt er uit het vooronder wanneer de V6 op z'n staart wordt getrapt. De Diesel doet dit veel plezieriger en met veel meer gemak en souplesse. Het gekke is zelfs dat de Diesel nog minder als diesel klinkt dan de benzinevariant. Erg stil kunnen we hem noemen, zowel bij starten als bij accelereren, hoe anders is dat bij de benzine. Extra geluid is vaak een indicatie voor extra snelheid, toch is dat hier niet het geval. De prestatiecijfers ontlopen elkaar, zoals eerder geschreven, niet veel. Toch is het de Diesel die krachtiger aanvoelt. Onderin leeft de motor meer en zeker in combinatie met de 8-traps Tiptronic S is hij erg in z'n element.

In de praktijk

Om het verbruik naar beneden te brengen zijn beide motoren voorzien van een automatische start/stopfunctie. Wanneer afgeremd wordt en bij stilstand de voet op het rempedaal wordt gehouden, slaat de motor uit. Zodra de voet van de rem gaat, slaat hij weer



aan en kan er zonder enige belemmering worden doorgereden. Het is hetzelfde systeem in beide auto's, maar toch voelt het fijner aan in de Diesel. Ook hier komt het bovenmatige geluid van de benzinemotor weer naar voren als oorzaak. De Diesel laat nagenoeg niet van zich horen bij opnieuw aanslaan, daar tegenover staat dat de V6 duidelijk laat horen weer geactiveerd te worden wanneer de voet van de rem komt. Ook lijkt het opnieuw aanslaan net een fractie later te gebeuren. Gelukkig zit er een knop op de schitterende middenconsole, waarbij het systeem kan worden uitgeschakeld.

Het start/stopsysteem heeft zijn werking echter wel bewezen. Beide motorvarianten zijn 20% zuiniger geworden. De V6 heeft met handbak 11,2 en met Tiptronic S 9,9 liter nodig per 100 km. De Diesel heeft aan 7,4 liter per 100 kilometer al genoeg. Deze cijfers worden niet alleen behaald door de start/stopfunctie, maar door een heel scala aan aanpassingen. Zo is het motormanagement aangepast, is de Diesel voorzien van een 'meedenkende' oliepomp en is vooral het gewicht van de nieuwe Cayenne aanzienlijk naar beneden gebracht. Aanvankelijk werd de auto 70 kilo zwaarder door verstevigin-

gen aan de constructie in verband met veiligheidseisen, door extra elektronische luxe en doordat de auto iets gegroeid is. Dat heeft Porsche een halt toe weten te roepen door veel van de carrosseriedelen te vervaardigen van aluminium. Dit resulteert in een totale gewichtsreductie van 165 kilo (zelfs 185kg. bij de Cayenne Turbo).

Dynamischer dan ooit

Acht verzetten kent de nieuwe automatische versnellingsbak. Deze Tiptronic S wordt standaard geleverd op bijna alle Cayenne modellen. Alleen de V6 wordt standaard voorzien van een handgeschakelde 6-bak, maar of er ook mensen zijn die het geld voor een automaat in hun zak houden en voor de handbak gaan, betwijfelen we ten zeerste. De 8-traps laat zich namelijk zo geweldig makkelijk bedienen en glijdt werkelijk door z'n verzetten heen, dat je niet eens merkt wanneer er geschakeld wordt. Bij een rustige rijstijl wordt bij 70km/u zelfs al gereden in de 7e versnelling. De bak past zich perfect aan de rijstijl van de bestuurder aan. In de normale modus schakelt hij snel op en laat neer, om zo efficiënt mogelijk te werken. Daarnaast is de bak voorzien van een speciale stand voor terreinrijden. Zodra de Offroad-modus door de bestuurder



goede komt. Van voren lijkt de Cayenne nu beter te passen in de rest van de Porsche-familie. Onmiskenbaar een Porsche-snuit en vooral in Turbo uitmonstering zeer indrukwekkend door de extra opvallende Powerdome en de grotere luchtinlaten. De Diesel en de V6 doen het wat dat betreft iets beschaafder, maar omdat de wagen bijna twee meter breed is, zal hij in menig achteruitkijkspiegel als dreigend worden ervaren.

Kleiner en toch groter

Door gebruik te maken van enkele slimme designtrucs is de nieuwe Cayenne voor het oog

kleiner geworden. Toch is hij aan alle kanten gegroeid. In de lengte werd hij 5 centimeter groter, wat zorgde voor een met 4 centimeter vergrote wielbasis. In de breedte en hoogte is ie met ongeveer een centimeter gegroeid. Veel van die groei komt ten goede aan het interieur. Meer ruimte achterin en voorin een bredere en daardoor meer in het oog springende middenconsole. De middenconsole kent veel overeenkomsten met die van de Panamera. Toch is het onmiskenbaar Cayenne door het integreren van de karakteristieke 3-hoekige handgrepen op de deur en de middentunnel. Voor de liefhebbers van

knopjes is het dashboard een waar festijn. Voor alle zaken zijn knoppen aanwezig, dus geen centrale regelknop voor alle functies zoals dat bij enkele concurrenten zo is. Samen met de rechtopstaande ventilatioorosters en het grote TFT-display vormt het een zeer fraai en smaakvol geheel en ademt het allemaal echt Porsche.

Qua zit is er ook vooruitgang geboekt. De stoelen bieden meer steun en wanneer je houdt van wat meer steun langs de zijkanen, dan zijn de optionele adaptieve sportstoelen een must. Achterin is het ook goed toe-

gekozen wordt, past de versnellingsbak zich hierop aan en focust hij zich vooral op het leveren van extra tractie. Wanneer je wat sportiever aan het rijden bent laat hij wat extra toeren toe en schakelt hij later op. Wil je even een kort sprintje trekken en vol op het gas gaan dan is hij erg snel bij de les en schiet hij direct een aantal versnellingen terug. Daarnaast kan je het schakelen ook zelf in de hand nemen door te spelen met de knoppen op het stuur. Oké, eerlijkheid gebiedt te zeggen, de PDK (Porsche Doppelkupplung) zoals we die van de 911 en de Panamera kennen is sneller, maar voor een conventionele automaat voelt hij erg snel aan en ook dienen we niet te vergeten dat we hier niet op pad zijn met een sportauto maar met een SUV. De Cayenne laat je dat echter heel snel vergeten door z'n rijeigenschappen en is absoluut de meest sportieve SUV op de markt.

Door lichtere materialen te gebruiken op zowel de voor als achteras, is hij net wat preciezer geworden bij het insturen. Het wa-

gengewicht van ruim twee ton is geen enkel obstakel wanneer er redelijk sportief wordt gestuurd. Er is nauwelijks sprake van een hellende koets. Porsche Dynamic Chassis Control, dat optioneel leverbaar is, neemt het laatste beetje hellen geheel weg. Dit is trouwens alleen aan te vinken in combinatie met luchtvering. Het is vooral die luchtvering die de Cayenne zo veelzijdig maakt. Door middel van de keuzehendel in de middenconsole kan de hoogte van de auto worden bepaald, natuurlijk een beetje afhankelijk van de ondergrond waarop gereden wordt. De terreincapaciteiten zijn ook vergroot en de luchtvering heeft een speciale stand waarbij de auto 58mm omhoog komt, om zo genoeg vrijheid te genereren om zich door ruiger terrein te ploegen. Waarschijnlijk zal 99% van de Cayenne's het asfalt nooit verlaten, maar al bij de vorige generatie hebben we zelf aan den lijve ondervonden dat het een uitstekende auto is om het onverhard op te zoeken. Nu is dat op een nog hoger niveau gebracht.

Op binnendoor wegen en natuurlijk de snelweg of de Autobahn is de Cayenne echt in z'n element. Het verschil tussen de Diesel en de V6 is hier een stuk kleiner. Beide auto's zijn stil in het interieur en laten je kilometer na kilometer zonder problemen opvreten. Mocht je je in Duitsland begeven en de auto eens flink op z'n staart kunnen trappen, dan is het verschil tussen de V6 en de Diesel echter makkelijk aan te tonen. De Diesel houdt het bij 218km/u voor gezien, waar de V6 nog door gaat tot een zeer respectabele 230km/u.

Over het uiterlijk van de Cayenne is bij de introductie, enkele maanden geleden, al het nodige gezegd en geschreven. De achterkant van de auto is daarbij het punt dat de meeste kritiek kreeg te verduren. Eén ding is zeker en dat is dat het een frisse en moderne verschijning is geworden die weer de nodige jaren mee kan gaan. De oude dreigde toch al lichtjes gedateerd te raken. De achterlichten zijn voorzien van LED-technologie en reageren daardoor extra snel, wat de veiligheid ten





ven, meer dan genoeg been- en hoofdruimte is aanwezig. Doordat de achterbank in lengterichting maximaal 160mm te verschuiven is, kan zelf gekozen worden voor extra been- of bagageruimte. Voor extra luxe achterin zou je kunnen kiezen voor de 4-zone airconditioning of de Rear Seat Entertainment. Wat voor alle inzittenden een optie is om zeker in overweging te nemen, is het fenomenale High-End audiosysteem van Burmester. 16 luidsprekers en een vermogen van ruim 1.000 Watt laten dan ook op dat gebied niets te wensen over.

Hoe ver te gaan?

Meer ruimte, meer vermogen, betere prestaties, fraaier uiterlijk... 'zal wel duurder zijn', horen we u denken. Niets is minder waar. Door de verlaging van de CO2 uitstoot is de nieuwe Cayenne namelijk aanzienlijk goedkoper dan z'n voorganger. De V6 kost zelfs een flinke 3.000 euro minder. Een Cayenne V6 met Tiptronic S is de uwe voor €80.500. De Diesel wisselt voor een prijs vanaf €81.990,- van eigenaar. Wanneer echter de optielijst bij de

hand wordt gepakt en her en der wat aangevinkt wordt, loopt de prijs wel aardig snel op. Het eerder genoemde Burmester systeem staat bijvoorbeeld voor net geen 6.000 euro in de prijslijst en voor de, voor het eerst op de V6 en Diesel leverbare, keramische remmen (PCCB) dient een fikse €10.000,- te worden afgerekend. De fantastische Bi-xenon koplampen met Porsche Dynamic Light System en de door ons geprezen adaptieve sportstoelen worden voor respectievelijk €2.143 en €2.366 aan uw auto toegevoegd. Al snel loopt de teller dan richting, of over de 90.000 euro - nog steeds onder de ton die voor de Cayenne Hybrid wordt gevraagd. Zelf bepaalt u dus hoe ver u wilt meegaan in het Porsche Intelligent Performance programma, Porsche en de Cayenne zijn er in ieder geval klaar voor. In Nederland zal naar verwachting ruim 50% van de Cayenne-kopers er voor kiezen te gaan dieselen. Gezien onze bevindingen in de vergelijking tussen de nieuwe V6 en de nieuwe Diesel ook de meest logische keuze.