



Érdekes bőrbe bújtatta legújabb kreációját a **Porsche**. A **Cayenne** eddig sem arról volt híres, hogy kerülne a feltűnést, de legújabb, polgárpukkasztó modellje a jó ízlés vékony határát is súrolja. Első megjelenése óta osztatlan sikernek örvend a Cayenne annak ellenére, hogy a márkahű fanatikuskok elítélték, sőt le is írták a Porsche vezetőségét, mert terepjáróra merték biggyeszteni hőn imádott jelvényüket.



Azóta sok víz lefolyt a Dunán, a bírálók tábora egyre apad, közkedvelt és nagyon sikeres modell vált a stuttgarti batárból. Több kivitele létezik, sőt abszolút márkagyalázásnak számító olajkályha aggregátot is préseltek a motorháztető alá, az egyéb, nem márkaszpecifikus megoldásokról nem is beszélve. Már a kistestvért Boxtert is nehezen lehetett legyűzni a vásárlóközönség torkán, de a Cayenne igazi kihívásnak számított még a minden hájjal megkent PR- és marketingosztálynak is.

Hiába, az olajsejkek jól tejelnek,

sőt az exhibicionista átlagpolgárnak is kell egy szekér, amivel megmutathatja, hogy van lóvé a bankszámlán. A Porsche nagy dzsipje feltűnő jelenség a forgalomban. Ami abszolút pozitívum, és a márka történelmét ismerve elvárt tény, hogy **a Cayenne bődületesen tud csapatni**. Még a legvérszegényebb alapmotor is becsületesen cibálja a méretes, két tonnát jóval meghaladó kasztnit.

A kanyarokban sportkocsi génjeihez méltóan viselkedik, sőt a gyengébb terepet is elviseli, de 20 colos papucsokkal nem ajánlatos dagonyázni menni. Legérdekesebb a Turbo és a Turbo S kivitel, melyek öt másodperc körül lezavarják a százas printet, és sportautók végsebességére képesek. Ijesztő gondolat leheletnyivel 300 km/óra alól vészfékezést lebonyolítani egy közel két és fél tonnás vassal, de hatalmas méretű féktárcsaival akár hétköznapi mutatványnak is számíthat.



Mégis az igazi V8 feeling keresőinek az egyetlen és egyben legsportosabb alternatíva a Cayenne GTS marad, mely a klasszikus autózás életérzését repíti a 21. század technológiájával. A modellfrissítés a már említett három betűs kivitel is utolérte, hogy még jobban kitűnjön a kínálatból érdekes bőrbe bújtatták.

A GTS nem egy lopakodó szekér

A még nagyobb feltűnés kedvéért nem mindennapi színpompában díszeleg az új Cayenne. Merész, egyesek szerint egyenesen sok(k) árnyalatba bújtatták a jövevényt. A neonzöld tényleg nem luxus és sportos terepjáróra jellemző árnyalat. Az első benyomás a wow effektus és a teljes idegösszeomlás pengeélén táncol. Ha eddig meg is győzték a kritikusok nagy részét, ezzel a prezentációval ismét áttérték néhányukat a szkeptikus táborba.

Túl kell tennünk magunk a festésen, mert érdemes a lakkréteg alá nézni. A GTS élete legújabb felvonásában úgy belső, mint külső átalakuláson esett át. Legszembetűnőbb a Turbo kiviteltől örökölt front, amelyet más motorral felszerelt testvéreinek mellőznie kell. Tipikus Cayenne orrész díszeleg előttünk: impozáns és sportos egyben.



Sikerült helyet találni az orrvérzésig aggatott LED-es nappali fénysornak, a formás fényszórók alatti légbeömlők tetején trónol. Igazi izomdombormű terül el a motorháztetőn, sejtetve, hogy alatta nem egy varrógép szíve dorombol. Az orrész formavilágának többi része a már modellfrissített Cayenne elemeit vonultatja fel. Az összkép megnyerő.

Oldalnézetből a csillogó feketére fényezett, neonzöld oldalcsíkos, méretes felniszett a legfeltűnőbb. Színre fújták az öblös kerékjáratokat védő műanyag elemeket is. A mezeinek nem

nevezhető alapkivitelről a különleges spojlerszett különbözteti meg. Szabadszemmel nem észlelhető, de a sportfutómű beépítése után a GTS hasa közel 24 milliméterrel közelebb került az aszfalthoz.

Hátul diffúzor, négy kályhacsővég és vasalódeszka alakú tetőspoiler. Egy Porsche esetén a kiegészítő elemek nemcsak a látvány fokozására hivatottak, itt tényleg dolgoznia kell minden egyes műanyag fűlecskének, hogy a méretes batárt a földhöz porszívózza.

Bent is eszünkbe juttatják, miben ülünk

A belvilág a külsőn ellentéte. Visszafogott, de sportos: Porsche dizájn. Alumínium, finom bőr, de kérésre akár erdők óceánjában fürödhetünk. Szénszálas betétek, Alcantara huzatok és egyéb luxuselem kényezteti az utastérbe tévedőket.

A belvilág nem sokat változott az alapkivitelhez képest: a sportülések és az egyedi színbetétek különböztetik meg a Cayenne normál kivitelétől. A fényezés színvilága egyedül a fejtámlákra hímezett GTS feliratban köszön vissza, illetve a biztonsági övek is megkapták a neonzöld kezelést.

A szívéért imádni kell

Aki sokkot kapott a külvilágtól, az terápiaként pattintsa fel a motorháztetőt, és gyönyörködjön az elképesztő aggregátban. A Cayenne GTS szíve egy 4.8 literes, V alakban munkálkodó, nyolc hengeres szívó benzines erőmű. A nem mindennapi motor 420 stuttgarti csődör erejét mozgósítja a gázpedál legkisebb érintésére. Az előző generációhoz képest ez közel 15 lóerős gyarapodás, ami tiszteletreméltó.

Száraz adatokban mégis a legmeggyőzőbb a teljesítmény. A méretes batár 5,7 másodperc alatt zavarja le a százas sprintet. Álló helyzetből 13.3 másodperc alatt lendül át a sebességmérő

mutatója a 160-on, a végsebesség pedig 261 km/h. Elhanyagolható tényező, mégis érdemes megemlíteni, hogy az átlagfogyasztási érték 10.7 liter 100 kilométeren, amely a soros hathengerek ligáját idézi.



Persze mindezek eléréséhez elengedhetetlen az elképesztően jó, 8 sebességű **Tip-tronic S** dupla kuplungos automata váltó és a

Porsche Active Suspension

Management (azaz PASM) névre keresztelt felfüggesztési rendszer.

Drágán mérik a fekete zöld mérget

Elképesztő teljesítménnyel és meghökkentő külsővel érkezett a Porsche Cayenne GTS. Egy stuttgarti sportgép génjeivel felvértezett luxusterepjáró sok magamutogató újjgazdag garázsában ékeskedik majd. De hogy nem mérik olcsón a stílust és a technikát, az nem volt kérdés. Az idén júniusban érkező újonc alapára 90 774 euró, természetesen ekkor az extrákat tartalmazó katalógus még nem járt a kezünkben.

Nem valószínű, hogy a neonzöld kivitel igazi kasszasiker lesz. Visszafozottabb színvilággal sokkal hétköznapiabb gép lehet a Cayenne GTS. Már amennyire hétköznapi lehet bármelyik Porsche.