



Érdekes helyzetben van a Porsche, hiszen nemrég még kizárólag sportos, legtöbb négy ülőhellyel felvértezett sprintbajnokokat gyártott, de az elmúlt tíz év trendhullámainak beáldozva, terepjáróknak, sőt **sport limuzinoknak is életet adott.**

A véletlennek egyáltalán nem mondható brandpolitika legújabb képviselője egy kisméretű, **kom**
pakt luxusterepjáró
, melynek szegmense jelenleg éli aranykorát.

A Merciek GLK-ja, az Audi Q5 és a propelleres márka X1, X3 vetélytársainak már sikerült bizonyítaniuk a hétköznapiakban, közkedvelt és igen sikeres modelleknek mondhatják magukat, busás hasznót hozva gyártóiknak.

A kompakt-luxus-áterepek szegmens tortájából szeretne egy méretes darabot magáénak tudni a Porsche, ezért **igazi hideg vizes kúrának vetette alá a Cayenne luxus óriását**, hogy megszülethessen jóval kisebb ikertestvére, a Macan.

Hogy érdemes volt-e lefelé bővíteni a kínálatot, vagy befürödve merül felejtésbe a kísérlet? Ki-kik magának eldöntheti, hogy kedveli, vagy nem az új trónkövetelőt.

Volt ahonnan inspirálódni.

Jó dolog a VAG csoport, legalább is a felszínen annak tűnik. Kézről-kézre, azaz gyártósorról-gyártósorra adják a fejlesztéseket, platformokat, technikai megoldásokat, így jelentős költségcsökkentéssel, egyik-másik képviselőjük relatív olcsó új modellt tud álmodni.



Persze ennek az a hátránya, hogy valóságos klóninvázióvá fordul a kínálat, egy-egy modellt csak a hűtőrácsos trónoló márkajel különböztet meg.

Elég ciki lenne a csoport luxusdivíziójának, hogy lennebből, az olcsóbb kivitelekéből használnak fel alkatrészeket, de úgy látszik, **sem az Audi, de még a Porsche sem retten vissza a gondolattól.**

Az első „csak kölcsönbe kéne, de maradhat, ha nem baj” megmozdulás képviselője a négykarikás márka volt, amely a VW Tiguan alapjait importálta a luxusosztályba, hogy megszülethessen a Q5.

Most a stuttgartiakon a sor, hogy hasonló méretű, de exkluzívabb modellt alkossanak. Bár a végsőkéig állítják, hogy az inspiráció és egyben kiinduló pont a Cayenne dzsip volt, átlátható és egyértelmű, hogy honnan származik a padlólemez.

Sebaj, elhiszük nekik, hiszen ha csak fele annyira jó, mint a már említett luxus összkerekes, akkor már most megérte a mutatvány.

Távolról nehéz beazonosítani.

Annyira jól sikerült a nagyobb testvér arculatát imitálni, hogy **a copy-paste mutatványt csak nagyon közelről lehet beazonosítani.**

Ha a nyers méreteket nézzük: a 4,6 méter hosszúságot, az 1,89 m szélességet és az 1,65-ös magasságot tekintve már érthető, miért is hívja a Cayenne-t bátyónak.

Az orrész teljes mértékben hozza a Cayenne hangulatát, sportos, agresszív, de ugyanakkor elegáns. Csak megfelelően közelről látható, hogy **jóval kisebb a masina.**

A hangulatos LED nappali fénysor sokat segít a szekér optikai megszüelésítésén, de valós méreteit nem tudja letagadni a Macan.

Kicsi, azaz helyesebb kifejezéssel élve kompakt. Hiába megtévesztő hasonlóság a fronton, **az oldalnézet elárulja a kilétét.**



Sokkal ívesebb a tetővonal, kisebbek a kerékjáratok és az oldallemezek pro porciói is észrevehetően kisebbek.

A csomagtér fedelének meredek íve enyhén ront az összképen, de a lendületes vonalvezetést csak így sikerült megvalósítani. A hátsó ablakfelületek nagyon kicsik, még mindig

hódít a tank feeling.

Hátulról a legviccesebb. **Sajnos a far rész nem nevezhető a gépcsoda legsikeresebb pontjának.**

Sokat ront az összképen a hatalmas méretű hátsólámpa-pár. Hiába LED-es, attól még lehet csúnya. Butácskának néz ki a hátsó áldiffúzor is, rég láttam ekkora kipufogó dobokkal ellátott farrészt, amelyből ilyen pici méretű végek kandikálnak ki. Ezen még lehetett volna csiszolni egy keveset.

A technika szépít az eredményen.

Motorizáció terén igazi közönség kedvenc lehet a Macan. Az alap aggregát egy két literes turbó benzines, amely nem kevesebb, mint 220 lovat mozgat meg. Akinek drága a benzin, annak azonos lökettérfogattal diesel-t kínálnak, amely meglepő módon már 190 lóerőt teljesít.



Az igazi izompacsirták a V6-os szegmensből érkeznek, turbósítottak és közel három literesek. Az olajkályha nyomatékkirály 250 stuttgarti diesel pacival büszkélkedhet, míg a benzin rakéta 370 lovas és 540 Nm forgató nyomatékkal terheli mind a négy kereket.

Fogyasztáscsökkentő kütyüként a Start-Stop rendszert küldik játékba, az igazán fanatikusoknak még a fékerő-visszanyerő rendszer is szerepel az extralistájukon.

Az erőátvitelről az új, 911-es sportgépből ismert, hét előre meneti fokozattal rendelkező

manuális váltó gondoskodik. Akinek a kézi kapcsolgatás nyűg, annak ott a szintén hét fokozatú fantasztikus PDK dupla kuplungos automata.

Állítólag a Q5 Hybrid-ben megismert rendszert is átmentik a Macanba, amely egy két literes turbó benzinszívből, 211 lóerővel, illetve egy 54 elektromos pacis villanymotorból tevődik össze.

A Lipcsében gyártásba kerülő Porsche mini dzsip **2013-ban gördül majd le a futószalagról.**

Az árképzésről egyelőre kevés információ áll a rendelkezésre, de mérvadó lehet, hogy a Porsche direkt vetélytársaként a világokkal szebb és érdekesebb Range Rover Evoque-t nevezte meg.

Hogy mennyire lesz ütős a hideg vízbe dobott Cayenne a Macan fedőnév alatt, kíváncsian várjuk.

Tény viszont, hogy a hajdan egy modellből megélő német sportautógyár mára szinte átlagmárka-méretű kínálattal rendelkezik. Az igazi kérdés az, hogy **ezzel a politikával mennyit veszettek eredetiségükből.**