



Sovjet RAIDER

De Transsiberia Rally voert in veertien dagen van Moskou naar Mongolië, dwars door Siberië. Porsche bouwde er een speciale Cayenne voor, Autovisie speelde er even mee.

Tekst Paul van Splunteren Fotografie Arno Lingerak



DE ECHTE liefhebber van langeafstandsritten kijkt niet op een paar kilometer meer of minder, is niet bang voor wat tegenslag en ontbering. Het autorijden in ons eigen land kent voor hem te veel beperkingen. De wegen zijn verstopt en de stukjes waar nog kan worden doorgereden staan vol met flitspalen. Nee, hij zoekt zijn heil ergens anders. Rijavonturen met exotische bestemmingen als Dubai, Mexico of Lapland zijn goed bezet. Je wilt immers wat beleven met je auto, de belichaming van je onafhankelijkheid. Of het nu met een klassieker, een licht aangepaste straatauto of een echte *special* is, de heilige koe is nog steeds een fantastisch transportmiddel om op zelf gekozen snelheid een gebied mee te doorkruisen. De cockpit als eigen leefomgeving,

en klassementsproeven, navigatie en uithoudingsvermogen als belangrijkste uitdagingen.

ZO ZAL DE Transsyberia Rally ook zijn, een rit van bijna 6600 kilometer van Moskou naar Ulaanbaatar in Mongolië, dwars door Siberië. Uitdagens, avontuurlijk, maar wel goed te doen. Vorig jaar stapten twee privé-teams elk in een licht aangepaste Porsche Cayenne en legden prompt beslag op plaats 1 en 2. Aangestoken door het succes en in overleg met de betrokken organisaties besloot Porsche een *special* te maken op basis van de Cayenne S. Achterbanken, isolatie- en dempingmateriaal werden verwijderd en de zware, elektrisch bediende stoelen vervangen door veel lichtere (handbediende) sportstoelen. Ook gingen de deurpanelen en zij-airbags eruit, waarbij de handgrepen werden vervangen – à la oude

RS – door oranje kunststof lussen. Verder zijn de achterraut en de zijramen van de achterdeuren niet meer van glas, maar van het veel lichtere polycarbonaat. Ten slotte werden de broodnodige hulpmiddelen toegevoegd: twee reservewielen, lichtgewicht rijplaten, een lier, twee 20-liter brandstoftankjes, twee brandblussers, een hydraulische krik, een tweepersoons tent, isomatten en twee opbergkisten met gereedschap erin.

NAAST EEN GELASTE rolkooi is de Cayenne voorzien van een versterkte bodemplaat, aangepaste voorwielophanging en een lichtere uitvoering van de uitstekend klinkende sportuitlaat. De speciale 18-inch offroad banden in combinatie met de 7 procent kortere eindoverbrenging maken de auto nog beter geschikt voor het zware terreinwerk. Het *Porsche Dynamic*

Chassis Control zorgt voor extra bewegingsvrijheid van de wielen in het terrein en op normale wegen beperkt dit systeem het overhellen. Motorisch is er niets gewijzigd. De onlangs geïntroduceerde, directingespoten V8 meet 4806 cm³ en levert 385 pk bij 6200 toeren per minuut. Het koppel bedraagt 500 Nm bij 3500 min⁻¹ en dat is meer dan genoeg. De Cayenne spurt in 6,8 seconden naar de honderd, de banden begrenzen de topsnelheid op 190 km/h. De tankinhoud is met 100 liter eveneens standaard. Met alle spullen erin zou deze Cayenne 2580 kilo hebben gewogen, maar door het ingrijpende dieet is dat toch maar 2260 kilo.

IN EERSTE INSTANTIE roept de Cayenne S Transsyberia gevoels van plaatsvervangende schaamte op. Hoe kun je nu de suggestie willen wekken dat een zwaar-

▷

“Walter Röhrl laat tijdens een demonstratie op indrukwekkende wijze zien hoe je met een Cayenne tekeer kunt gaan”





De keizer van de Nordschleife spreekt...

Tijdens de introductie van de Cayenne S Transsyberia veegde Walter Röhrl plichtsgetrouw zesmaal een onverharde links/rechtscombinatie aan voor de aanwezige fotografen. Daarna dronk Paul van Splunteren gezellig een watertje met de 60-jarige rallygod. Walter nam - zoals gewoonlijk - geen blad voor de mond.

DE KAT

"Ik wilde geen kinderen. Toen ik wedstrijden reed, was ik ervan overtuigd dat ik er langzamer van zou worden. Ineens was ik veertig en toen was het de moeite niet meer. Maar anderhalf jaar geleden is mijn leven enorm veranderd. Toen heb ik een kat genomen. En daardoor ben ik gaan beseffen wat ouders voor hun kinderen kunnen voelen. Als hij op mijn schoot ligt te slapen kan ik er twee uur naar kijken en niet bewegen."

DE NORDSCHLEIFE

"Ik denk dat ik er duizenden ronden heb gereden, maar hij fascineert me nog elke keer en ik kan er geen genoeg van krijgen. Er is geen circuit dat in de buurt komt van de Nordschleife, als uitdaging en ook als potentieel risico. Elke keer als ik uitstap, denk ik: dit was mijn laatste rondje hier. Maar als ik dan weer in een auto stap en de deur dicht trek, voel ik mij meteen weer achttien. Dan gaat het maar om één ding: de stopwatch."

DE RONDETIJDEN VAN SPORTAUTO

"Ik weet niet wat Horst von Saurma (hoofdredacteur van *SportAuto* en DE man van de snelle rondetijden, *red.*) de laatste tijd aan het doen is. Hij rijdt met een 911 Turbo 7 minuut 54 op Pilot Sport Cup-banden. Ik rijd met dezelfde Turbo op straatbanden 7.46. Met de GT3 RS rijdt hij dezelfde tijd als met een GT3 en ik doe het fluitend 4 seconden sneller. Waarbij je moet bedenken dat een RS veel makkelijker is op hoge snelheid. Een gewone GT3 is gewoon listig als je de Antoniusbuche neemt met 295 km/h."

DE MYTHE

"Ik denk dat het nu wel een beetje genoeg is met die rondetijden. Het is voor de gewone mens onder de 7 minuut 50 eigenlijk geen doen meer. Zelfs de testrijders van Porsche kunnen maar tussen de 90 en 95 procent van



het potentieel van een auto benutten. Het gaat ondertussen zo verschrikkelijk hard; de reproduceerbaarheid en echte waarde van die tijden nemen sterk af. Het gaat een keer goed fout..."

DE NIEUWE GT2

"Volgende week test ik weer met de nieuwe GT2, nu wel met een sportief afgesteld PSM. Echt een bom van een auto. Met of zonder PSM scheelt maar 4 seconden. Ik rijd er 7 minuut 35 mee en geloof me: nog redelijk ontspannen ook. Makkelijker te beheersen op de limiet dan een Carrera GT, die als middenmotorauto op het randje een handvol is. Dat is ook het sterke

van Porsche: door mijn werk op de Nordschleife maken we de auto's echt af, tot in het absolute grensbereik."

DE CAYENNE GT

"Zo'n Transsyberia is natuurlijk een leuke pr-stunt, maar de Cayenne GT wordt pas een interessante auto. Hij wordt onder andere lichter gemaakt door het weglaten van de tussenbak en de achterbankconstructie. Het wordt een vierzitter die een flink stuk verlaagd is. Ik ga er binnenkort mee aan de slag op de Nordschleife, maar mijn jongens zeggen dat hij al heel behoorlijk gaat."





Veel oranje accenten op de Transsyberia, zoals deze daklampen. Rechts: Achterin liggen de nodige hulpmiddelen voor een zware rally.



“In eerste instantie roept de Cayenne S Transsyberia gevoelens van plaatsvervangende schaamte op”

gewicht als de Cayenne iets te maken heeft met een verfijnd stukje lichtgewicht techniek als de RS? Dat lijkt bijna heiligschennis. Maar misschien ben ik als echte GT3-fan overgevoelig; fotograaf Arno Lingerak vindt de oranje accenten en de opzichtige extra verlichting op het dak er wel lekker uitzien. Achter het stuur er wel lekker ik langzaam maar zeker. Van binnen ziet de stoere Cayenne eruit als *serious business*: rollbar, traanplaten op de vloer, minimalistisch interieur, alcantara stuur en de

uitstekend zittende stoelen uit de 911. In de achteruitkijkspiegel zie ik alle toegevoegde attributen en de donker getinte kunststof ramen.

ER ZIJN MAAR 26 exemplaren gebouwd van deze auto en die doen allemaal mee aan de Transsyberia Rally. Tijdens het theoriegedeelte van de vierdaagse rijopleiding die alle deelnemers van Porsche krijgen, mag ik heel kort rijden met de Cayenne S Transsyberia op het Porsche-testterrein. De sportuitlaat

en het ontbreken van isolatiemateriaal zorgen voor een heerlijke brul in het interieur. Het geringere gewicht is direct voelbaar en komt de agilitieit ten goede. Ik ontdek dat deze Cayenne met de juiste banden en het *Porsche Traction Management* systeem blijft verbazen; de steilste hellingen worden met gemak genomen. Ook oud-rallyrijder Walter Röhrl laat tijdens een korte demonstratie op indrukwekkende wijze zien hoe je met een Cayenne tekeer kunt gaan.

ALLE 26 EXEMPLAREN zijn inmiddels al verkocht voor de lieve som van € 135.000,- exclusief BTW en BPM. Op Nederlands kenteken zou dit ongeveer 220.000 euro betekenen... De Duitsers werken ook aan een officiële FIA-homologatie in de T2-categorie. Dan zou de Cayenne S Transsyberia ook aan allerlei andere officiële offroad-evenementen kunnen deelnemen, zoals Parijs-Dakar. In de komende maanden verwacht Porsche daar verdere mededelingen over te kunnen doen. ●