

Porsche Cayenne: un SUV che si guida come una Porsche

E' sempre lecito chiedersi se un grosso SUV da due tonnellate possa anche permettere le **sensazioni di guida** di una vera **Porsche**. Ebbene, non sarà una 911, però la nuova **Porsche Cayenne** è certamente degna di appartenere al celebre club di Zuffenhausen. Qui si fa gran turismo spinto, solo che invece di sedersi rasoterra si sta parecchio in alto, sempre però con un'impostazione sportiva per la posizione di guida. Weekend lussuosi e sportivi, nonché decisamente esclusivi dati i prezzi. D'altra parte, parliamo di Porsche.

LA PORSCHE CAYENNE REGALA LE SENSAZIONI DI UNA VERA PORSCHE



La gamma di modelli è sempre quella: abbiamo la Porsche Cayenne "modello base", la Cayenne S e la Cayenne Turbo. L'ultima costa quasi il doppio della prima, del resto le

differenze sono nette in fatto di motori. V6 3.0 a singolo turbo la prima, V8 4.0 biturbo la Turbo, 340 cavalli contro 550. Abbiamo già illustrato **le caratteristiche e i prezzi** della Porsche Cayenne 2018 e della Cayenne Turbo, potete rileggere **questo articolo per base e versione S**, oppure **quest'altro articolo per la Turbo**.

Concentramoci ora sulla **guida** della **Porsche Cayenne S** di terza generazione. Rispetto alla Cayenne base, il **motore** è leggermente diverso. Sempre V6 ma cilindrata 2.9 e doppio turbocompressore invece di uno. Questo basta per far salire la potenza di cento cavalli, 440 in totale. Saliamo, letteralmente, è un SUV bello grosso da 4,91 metri di lunghezza e 1,69 di altezza, nonché 1,98 di larghezza. **L'abitacolo** è ovviamente spazioso e lussuoso, molto vicino a quello di una Panamera. Dietro due persone viaggiano con tutto lo spazio che vogliono; c'è posto anche per un adulto al centro, sebbene in questo caso abbia meno spazio. Il **bagagliaio** è abbastanza capiente e versatile per trasportare di tutto, andiamo da 770 a 1.710 litri e il portellone è motorizzato.



La postazione di guida è sportiva come si deve. Nel **cruscotto** ci tranquillizza il contagiri analogico al centro, così siamo sicuri di essere su una Porsche. Mentre ai lati non si può evitare il tutto digitale, i due display da sette pollici possono essere configurati come si vuole. Al centro della plancia c'è la differenza più vistosa rispetto alla serie precedente; infatti lo schermo da 12,3 pollici si trova in alto, mentre le bocchette d'aerazione sono state abbassate. Spariti quasi tutti i pulsanti e le manopole. Ora quasi tutti i comandi sono a sfioramento, tecnologia che richiede un certo adattamento, soprattutto psicologico. Ricordiamo anche la **connessione internet permanente** grazie alla SIM di bordo, per i vari servizi Porsche Connect Plus.



Ora guidiamo. Il **suono** è Porsche, e lo diventa sempre di più al salire dei giri, siamo quasi travolti dalla spinta possente che quasi ci fa dimenticare di condurre un veicolo la cui massa a secco è di 2.020 Kg. Andare forte sul dritto è bello, ma questo tutti (o quasi) sono capaci di farlo; il vero divertimento arriva quando cominciano **le curve**. Uno dei maggiori problemi dinamici dei SUV, dovuto proprio alla elevata altezza da terra rispetto alle auto convenzionali, è quello dell'eccessivo coricamento in curva, il cosiddetto rollio. In Porsche hanno molto attenuato questo inconveniente dettato dalla fisica ricorrendo alle **barre antirollio attive**: quando la centralina rileva l'imminente superamento di un certo angolo nell'inclinazione, essa lo previene facendo muovere le barre (tramite attuatori elettrici) nella direzione contraria. A questo si aggiungono le **quattro ruote sterzanti** e, come optional, le sospensioni pneumatiche attive.

Il risultato è eccezionale. Si entra in curva con una precisione quasi da coupé; le ruote posteriori sterzanti eliminano il fenomeno del sottosterzo; aiuta molto anche il

fatto di avere la trazione quasi sempre completamente al retrotreno e ciò aumenta le sensazioni sportive. Il sistema di trazione integrale interviene elettronicamente quando serve. Lo **sterzo** a rapporto variabile completa quel pacchetto di incredibile precisione che ci fa dimenticare di essere su un SUV.



Il motore spinge come un forsennato, ma questo ce lo aspettavamo. Il **cambio** Tiptronic è stato modificato per assecondare l'accelerazione nelle marce basse (fino alla quarta), mentre le superiori sono quelle da "crociera". Non si può viaggiare così forte se non si hanno **freni** adeguati. Nessun problema per la Porsche Cayenne S: sempre ricordando che la fisica ha leggi inviolabili (generalmente se la velocità raddoppia lo spazio di arresto va quadruplicato), la frenata è decisa, potente e sicura. I più esigenti possono richiedere l'optional dei dischi trattati al carburo di tungsteno, capaci di smaltire più rapidamente il calore

dell'attrito. Gli esagerati possono anche scegliere i freni carboceramici. Dimenticavamo lo spoiler posteriore mobile: una piccola ala ad inclinazione variabile per aumentare il carico aerodinamico ad alte velocità; consente anche l'effetto opposto, come in un aereo: assiste aerodinamicamente la frenata a velocità superiori a 170 Km/h; per quello viene chiamato anche aerofreno. Per sentirsi ancora di più come su una 911.