



PORSCHE



Allar helstu tækniupplýsingar

Nýr Porsche Cayenne / Cayenne S / Cayenne Turbo

Árgerð 2007

Innihald:

Það sem hæst ber		3
	Ný hönnun, ný tækni	
	Meira vélarafli með minna eldsneyti	
	PDCC: Ný meðvirk hallastjórnun	4 og 9
	Endurbætt stöðugleikastjórn (PSM)	4 og 10
	Fjór hjóladrif fyrir vegi sem vegleysur	5
	Stefnuvísandi beygjuljós o.fl.	5 og 11
	Hallanemi sem forvörn - aukið öryggi	5
Nýr Cayenne	2. kynslóðin: 3 gerðir; Aukið vélarafli	6
	Minna loftviðnám	
	Nýjar vélar - meira afl - minni eyðsla	7
	Sterkari gírbúnaður	8
	Sport-takkinn - staðalbúnaður	8
	PTM bætir viðspyrnu og veggrip	9
	Enn fullkomnari biðvirkur öryggisbúnaður	10
	Nýr áhugaverður þægindabúnaður	11
Porsche Cayenne:	Tæknilýsing	12
Porsche Cayenne S:	Tæknilýsing	15
Porsche Cayenne Turbo:	Tæknilýsing	18

Janúar 2007

Það sem hæst ber hjá nýjum Porsche Cayenne

Ný hönnun, ný tækni

Öflugri í öllu tilliti - það lýsir einna best hvernig 2. kynslóð Porsche Cayenne birtist á markaðnum: Að framan er bíllinn áberandi breyttur; með nýjum og glæsilegum ökuljósum og breiðari hjólbogum sem gefa bílnum öflugra yfirbragð og undirstrika, ásamt ýmsu öðru, mikilvægar tæknibreytingar.

Allar þrjár gerðirnar hafa öflugri vélar undir hlífinni sem eiga þá nýjung sameiginlega að vera búnar innsprautun bensíns beint inn í brunahólf. Slagrými vélanna hefur verið aukið og V8-vélarnar eru nú búnar *Porsche VarioCam Plus* - ventlastýribúnaði sem einnig er nýjung í 2. kynslóð Cayenne. Árangurinn er aukið vélarafli, í 290 hö (213 kW) hjá í 6 sílindra v-vélinni og í 385 hö (283 kW) hjá 8 sílindra v-vélinni. Hins vegar hefur hámarksafli Porsche Cayenne Turbo aukist í nákvæmlega 500 hö (368 kW).

Meira vélarafli með minna eldsneyti

Bein innsprautun bensíns í brunahólf (í stað innsprautunar í sogport) og umtalverðar endurbætur á straumlínu, en vindviðnámsstuðull allra þriggja gerðanna hefur lækkað ($C_d = 0,35$), hefur leitt til umtalsverðra endurbóta. Ekki einungis hefur vélaraflið aukist jafnramt aukinni sparneytni heldur hafa aðrir eiginleikar allra þriggja gerðanna verið endurbættir. Hámarkshraði Cayenne er nú 227 km/klst. Aukinn hámarkshraði Cayenne S er ekki síður athyglisverður, 252 km/klst. Mest munar þó um aukinn hámarkshraða Cayenne Turbo sem nú er 275 km/klst.

Þrátt fyrir þessi eftirtektarverðu auknu afköst vélanna vekur ekki síður athygli að eldsneytisnotkun þeirra allra er minni en áður, t.d. um 8% samkvæmt nýja evrópska mælistaðlinum (NEDC). Hins vegar hafa hefðbundnar mælingar í eðlilegum blönduðum akstri staðfest allt að 15% minni eyðslu en hjá fyrstu kynslóð Cayenne.

PDCC: Ný, meðvirk (active) hallastjórnun

PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control) er nýr sérbúnaður sem er fánlegur með PASM (Porsche Active Suspension Management). (PDCC er kerfi sem ökumaður getur beitt til að lágmarka halla bílsins í kröppum beygjum en jafnframt til að hámarka fjöðrunarslaglengd í torfærum. PASM er tölvustýrð fjöðrun, sem beitir m.a. sjálfvirkri stillingu dempara til að auka stöðugleika og stilla veghæð bílsins. Loftfjöðrun má fá sem sérbúnað með PASM).

Nýja meðvirka hallastjórnin byggir, eins og í fyrstu kynslóð Cayenne, á sérútbúnum jafnvægisstöngum fram- og afturhásinga. Breytingin, endurbótin sem nú kemur fyrst í Cayenne 2007, er að jafnvægisstangir eru stilltar sjálfvirk af tölvubúnaði bílsins í venjulegum akstri til að auka stöðugleika og öryggi eða til að hámarka aksturseiginleika, t.d. þegar ökumaður velur sportlegan akstursmáta með því að virkja til þess gert forrit með takka. Annað veigamikil atriði er að PDCC-hallastjórnin gerir bílinn þægilegri í akstri, ekki síst fyrir farþega. Þegar ekið er í torfærum í lága drifinu teppa nýju jafnvægisstangirnar ekki slaglengd fjöðrunarinnar og aftengjast því ekki eins og í fyrstu kynslóð Cayenne.

Endurbætt stöðugleikastjórn (PSM)

Nú er PSM (Porsche Stability Management) - sem er sjálfvirk kerfi sem eykur stöðugleika í akstri, búið ýmsum endurbótum og nýjungum: Fyrst mætti nefna sérstakt fyrirkomulag sem er hluti af ABS-bremsubúnaðinum og virkar þannig að um leið og ástigi er létt af inngjöf fer bremsubúnaðurinn í viðbragðsham; klossarnir færast sjálfkrafa nær diskunum, sem gerir það að verkum, ásamt ýmsum tölvustýribúnaði, að svörun bremskerfisins, skapist hættuástand, verður ákveðnara og kröftugra. PSM-kerfið er einnig búið skynjurum sem nema sveiflu og/eða slátt á vagni í eftirdragi. Við ákveðin mörk dregur kerfið úr hættu og tryggir stöðugleika bílsins með því að beita bremsunum á sjálfvirkan hátt.

Fjór hjóladrif aðlagð fyrir veg sem vegleysu

PTS (Porsche Traction Management) er samheiti á fjór hjóladrifskerfinu í Cayenne en það hámarkar veggrip án tillits til aksturs og ástands vegar. Fjór hjóladrifið, sem er sitengt, miðlar átaki sjálfvirkt á milli fram- og afturdrifa með rafeindastýrðri átaksmiðlun í því hlutfalli sem best hentar aðstæðum hveju sinni. Í lága drifinu eflir þessi búnaður torfærugetuna gríðarlega.

Stefnuvísandi beygjuljós - ný og aukin þægindi

Á meðal staðalbúnaðar hjá nýja Cayenne Turbo eru stýrð beygjuljós til viðbótar föstu hliðarljósnum sem verið hafa fram að þessu. Beygjuljósin eru hluti af Bi-Xenon-ökuljósunum - ökuljósunum sem lýsa upp veginn framundan á óviðjafnanlegan hátt. Samverkandi föst og stefnuvísandi beygjuljós auka öryggistilfinningu ökumanns í myrkri og slæmu skyggni þegar ekið er hægt. Beygjuljósin eru fáanleg sem sérbúnaður með Cayenne og Cayenne S.

Hallanemi sem forvörn - nýtt viðmið varðandi öryggi

Allar 3 gerðirnar af nýja Cayenne eru búnar skynjara, sem gefur til kynna hvort hætta sé á að bíllinn missi jafnvægið og velti við óvenjulegar aðstæður og óhöpp. Um er að ræða nýja tækni sem ekki hefur áður verið í Cayenne. Skynjarninn eykur öryggi þeirra sem ferðast í bílnum: Halli bíllinn, af einhverjum orsökum, þannig að hætta sé á að hann velti, undirbýr hallaskynjarinn öryggisbúnað bílsins þannig að hann virkar fyrr og veitir auka vernd. Sem dæmi má nefna strekkjun bílbeltanna, og virkjun öryggispúðanna í hliðunum. Til viðbótar 6 öryggisloftpúðum eykur þessi nýja tækni öryggi Cayenne enn frekar og tryggir áframhaldandi forsystu Porsche Cayenne varðandi öryggi lúxusjeppa.

Nýr Cayenne 2007

Önnur kynslóðin, 3 gerðir: Aukið vélarafli

Porsche Cayenne af 2. kynslóð mætir til leiks í ferskri hönnun, með nýjar vélar og enn betri aksturseiginleika. Fyrstur er lúxusjeppinn Cayenne með 290 ha 6 sílindra vél. Slagrými hefur verið aukið úr 3,2 í 3,6 lítra sem, ásamt öðrum breytingum, hefur aukið vélaraflið um 40 hö (29 kW) miðað við fyrri V6-vélinna.

V8-vélin í nýja Cayenne S, sem er án forþjöppunar, er með 0,3 lítrum meira slagrými en áður; 4,8 lítra og 385 ha hámarksafl (hefur aukist um 45 hö/33 kW).

V8-vélin, með tveimur forþjöppum, í nýja Cayenne Turbo er enn tilkomumeiri. Þessi íburðarmesta gerð hefur nú 50 hö meira vélarafli en áður - 500 hö (368 kW).

2. kynslóðin, allar þrjár gerðirnar af nýja Cayenne, eru nú með búnað sem sem sprautar bensíninu beint inn í brunahólfin. Sú tækni hefur ekki einungis í för með sér verulega aflaukningu heldur jafnframt umtalsvert minni bensínnotkun. Tæknin, sem nefnist DFI hjá Porsche, er mikilvæg framför sem minnkar eldsneytisnotkun hvarrar gerðar um rúmlega 8% samkvæmt nýjum samræmdum evrópskum staðli um eyðslumælingu með aksturprófunum (NEDC) - en þýðir í raun að eldsneytisnotkunin hefur minnkað um allt að 15% í venjulegum akstri.

Meira afl - minna viðnám

Ný hönnun framhlutans með mýkri sveigðum línunum og ný og breytt hjólhúsin að framan með beiðari boga ásamt áberandi breytingum á þaklínunni, undirstrika kröftugt yfirbragð Cayenne af 2. kynslóðinni. Niðurfærð ökuljósín, sem jafnframt hafa færst utar og eru með áberandi glæsilegum glerhlífum gefa nýju gerðunum áberandi útlit og ákveðinn stíl.

Með nýju hönnuninni hefur straumlínan verið bætt. Þannig hefur vindviðnám bílsins minnkað verulega; vindviðnámsstuðull (C_d) allra gerðanna er nú 0,35 (úr 0,38 hjá fyrri V6-gerðum og úr 0,39 hjá fyrri V8-gerðum). Þessi mikla lækkun vindviðnáms* er árangur tæknilegra breytinga á frágangi samskeyta, nýs forms vindskeiðar að framan, með sérstakri „neðri vör“, auk ýmissa smærri breytinga á yfirvagni sem bæta straumlínu og minnka vindhljóð.

* C_d -stuðullinn er lógaritmísk tala og því er mismunur mun meiri en tölugildið eitt segir til um.

Nýi Cayenne er á 17" felgum en Cayenne S og Cayenne Turbo eru á nýjum 18" felgum. Nú er jafnframt hægt að fá allar gerðirnar á 19" heilsársdekkjum á nýjum glæsilegum 10-ríma felgum (sportfelgum) eða marg-ríma 21" felgum (SportPlus) af nýrri gerð sem gera bílinn enn sportlegri útlits og bæta aksturseginnleika á þjóðvegi. Athygli vekur að nýju 21" felgurnar eru ekki þyngri en 20" sportfelgurnar sem einnig eru boðnar sem sérþúnaður.

Nýjar vélar: Bensíneyðslan minnkar - aflið eykst

Grunngerðin, Cayenne, af 2. kynslóð er, sem áður, með V6-vél. Með því að minnka hornið á milli sílindraraða úr 15° í 10,6° eykst slagrymi vélarinnar í 3,6 lítra. Bein innsprautun í brunahólf (DFI) með stýrðum breytilegum þrýstingi (40-120 bör) eykur ekki einungis aflið umtalsvert heldur eykur hún jafnframt hámarkstogið úr 310 í 385 Nm - og um þá aukningu á togi munar heldur betur í viðbragði bílsins. Cayenne fer frá kyrrstöðu í 100 km/klst á 8,1 sek. Hámarkshraði er 227 km/klst. (áður 9,1 sek. og 214).

Auk beinnar innsprautunar í brunahólf er V8-vélin í Cayenne S jafnframt búin VarioCam Plus-kambási. Það er sá kambásinn, af tveimur á hverju heddi, sem knýr sogventlana og breytir opnun þeirra sjálfvirkir eftir álagi á vél. Með því að stýra þannig flæði lofts inn í brunahólf, eftir ákveðnum breytum, með VarioCam Plus, vinnst margt í senn: Á meðal þess er 500 Nm hámarkstog V8-vélarinnar (án forþjöppunar) í Cayenne S (áður 420 Nm) og aukin snerpa; Handskiptur er 6,6 sek. frá kyrrstöðu í 100 km/klst. (áður 6,4 sek) og hámarkshraði 252 km/klst. (áður 242).

Nýi Cayenne Turbo V8 er með tvær afgang-forþjöppur og státar nú af 500 hö og 700 Nm hámarkstogi. Snerpan er 5,1 sek. frá kyrrstöðu í 100 km/klst. og hámarkshraði 275 km/klst. (áður 5,6 sek. og 266 km/klst).

Jafnvel þótt snerpan og hámarkshraði séu meiri er bensínnotkun allra gerðanna minni samkvæmt nýja EU-staðlinum um mælingu á eyðslu í akstri (NEDC*). Handskiptur Cayenne notar að meðaltali 12,9 l/100 km (0,3 lítrum minna en áður). Sparneytni sjálfskipts Cayenne (með Tiptronic S) hefur aukist enn meir (notar 0,6 lítrum minna á hundraðið en áður).

* NEDC = New European Driving Cycle.

Handskiptur Cayenne S (V8) notar nú 14,9 lítra að meðaltali í blönduðum akstri (0,9 lítrum minna áður). Og sérstaklega athyglisvert er að S-gerðin

sjálfskipt (Tiptronic S) er enn sparneytnari en meðalbensínnotkun hans í blönduðum akstri er 13,7 l/100 km (1,2 lítrum minna en áður). Cayenne Turbo er með sjálfskiptingu sem staðalbúnað. Bensínnotkun nýja bílsins hefur minnkað úr 15,7 í 14,9 l/100 km eða um 0,8 lítra að meðaltali í blönduðum akstri.

Megurinn málsins er, að sparneytni nýs Cayenne, samkvæmt NEDC-staðlinum, hefur að jafnaði aukist um rúmlega 8%. En við eðlilega hversdagsnotkun, þ.e. akstur í miðborg, í þéttbýli á þjóðvegum og þýsku hraðbrautunum, mælist bensínnotkunin allt að 15% minni að jafnaði.

Sterkari gírbúnaður

Bæði Cayenne og Cayenne S eru með sterkbyggðari handskiptan 6 gíra kassa sem staðalbúnað. Cayenne Turbo er hins vegar með sjálfskiptingu sem staðalbúnað (6 gíra Tiptronic S) sem jafnframt er boðinn sem sérbúnaður með Cayenne og Cayenne S. Tiptronic S hefur verið endurbætt að ýmsu leyti og sérstaklega styrkt fyrir átakaakstur í lága drifinu.

Hærra drifhlutfall er nú í öllum þremur gerðunum.

Handskiptingin er búin nýjung (PDOA = Porsche Drive Off Assistance). Þessi staðalbúnaður, sem tengist bremsukerfinu, auðveldar ökumanni að taka af stað upp í móti með því að bíllinn getur ekki runnið eða sigið aftur á bak svo lengi sem staðið er á kúplingunni. Sams konar baksperra er innbyggð í sjálfskiptinguna og kemur hún jafnframt í veg fyrir að bíllinn geti runnið með auknum hraða niður brekku þegar inngjöf er ekki beitt.

Sport-takkinn breytir viðbrögðum bílsins

Í nýju Cayenne, Cayenne S og Cayenne Turbo á ökumaður kost á að breyta fjöðrun og viðbrögðum bílsins með því að styðja á takka. Með sport-takkanum, sem er staðalbúnaður, velur ökumaðurinn á milli tvenns konar fjöðrunar; venjulegrar og sportlegrar. Sé stutt á sport-takkann verður fjöðrunin stinnari og viðbrögð vélarinnar við inngjöf verða snarpari. Þegar sport-takkanum er beitt í sjálfskipta bílnum, búnum loftfjöðrun og tölvustýrðum dempurum (PASM), verða sportlegir taktar bílsins jafnvel enn áhrifameiri.

PDCC: Nýr sérbúnaður dregur úr hliðarhalla

Cayenne og Cayenne S fjaðra á gormum en Cayenne Turbo er búinn loftfjöðrun með tölvustýrðum dempurum (PASM). Sú mjög svo sérstæða fjöðrun er boðin sem sérbúnaður í Cayenne og Cayenne S, ekki einungis með því að velja þrenns konar mismunandi verkun demparanna heldur einnig með þeim möguleika að stilla hæð bílsins yfir vegi, t.d. allt að 217 mm undir lægsta punkt í venjulegum akstri (271 mm í torfærum hjá Cayenne Turbo með loftfjöðrun).

Tölvustýrða fjöðrunin (PASM) er nú í fyrsta sinn boðin ásamt stöðugleika- og hallastjórninni (PDCC) til að auka enn stöðugleika bílsins og þægindi í akstri. Búnaðurinn gerir það að verkum að yfirvagninn hallar minna í beygjum og vegna halla vegyfirborðs. Þegar sport-takkanum er beitt virkar þessi búnaður þannig að bíllinn hallar nánast ekkert í beygjum, þótt rösklega sé ekið.

Árangurinn er ekki einungis enn betri aksturseiginleikar Cayenne en áður heldur umtalsvert aukinn stöðugleiki bílsins í venjulegum akstri, jafnari og mýkri hreyfingar sem gera Cayenne enn þægilegri en áður.

PDCC byggist á tveimur jafnvægisslám sem tengdar eru með glussamótorum sem eru innbyggðir í hásingarnar. Á broti úr sekúndu stilla mótornir, en þeir vinna með þrýstingi sem er allt að 180 bör, mótvægi (átak) slánna áður en utanaðkomandi kraftar ná að halla bílnum í beygju. Stillisvið slánna er það mikið að í torfærum leyfa þær fulla slaglengd fjöðrunarinnar - öfugt við það sem var í eldri gerðum eru slárnar nú sítengdar; þær aftengjast ekki og því breytast eiginleikar Cayenne sem lúxusbíls/torfærujeppa á sjálfvirkari og hraðvirkari hátt en áður.

PTM bætir viðspyrnu- veggrip

Með því að beita tölvutækni til að tryggja hámarksveggrip á sjálfvirkan hátt við mismunandi aðstæður eru eiginleikar Cayenne nú enn betri, bæði í venjulegum akstri og í torfærum. Kerfið nefnist PTM (Porsche Traction Management og skyldi ekki rugla saman við spólvörn (ASR). PTM-kerfið byggist á rafeindastýrðu fjölplötutengi í millikassa sem, við eðlilegar aðstæður, beinir vélarátaki/togi á fram og afturdrif í hlutfallinu 62:38 en getur breytt því sjálfvirk í allt að 100% átak, á annað hvort fram- eða afturdrif, ef þörf krefur.

PTM-gripstjórnin gerir meira en að hámarka veggrip. Með skynjurum nemur kerfið hraða bílsins, hröðun, stöðu stýris og ástig inngjafar og notar þær breytur með inngrípi til að tryggja öryggi við afbrigðilegar aðstæður eða háskalegan akstur. Í torfæruakstri getur PTM-kerfið beitt lága drifinu (2,7 :1) með 100% læsingu á milli fram- og afturdrifa, skyldi eitt hjóla vera án veggrips.

PSM eykur einnig stöðugleika á malarvegi

PSM (Porsche Stability Management) er staðalbúnaður í Cayenne; tölvustýrð stöðugleikastjórn (og skriðvörn) sem vinnur með tölvustýrðri gripstjórninni (PTM) - en grípur einungis inn í þegar aksturslag og/eða aðstæður teljast háskalegar. Innifalið í PTM er sérstakt öryggiskerfi sem skynjar virkni og stöðugleika þegar bremsað er á lausu undirlagi, t.d. í lausamöl á malarvegi, og beitir þá ABS-læsivörninni til að tryggja að ökumaður hafi sem besta stjórn á bílnum. Þessi endurbætta ABS-læsivörn sem virkar, að öðru leyti, á sama hátt og hefðbundin, hefur enn einn kost umfram: Hún virkar einnig þegar ekið er í snjó og/eða sandi og kemur þá jafnframt í veg fyrir að hjól „grafi sig niður“ þegar tekið er af stað.

Bremsukerfið er búið enn einni merkilegri tækninýjung: Samspil PSM- og ABS-kerfanna innifelur tölvustýringu sem undirbýr bremsukerfið þannig að viðbrögð þess verða öflugri og virkari en ella við ákveðnar kringumstæður. Annars vegar er um að ræða sjálfvirka aukningu bremsuátaks beiti ökumaður bremsunum með þyngra ástigi, t.d. greini hann hættu framundan og getur stöðvað bílinn á stystu mögulegu vegalengd. Hins vegar er um að ræða viðbragðskerfi sem einnig eykur afl og skjótvirkni bremsukerfisins: Um leið og ökumaður sleppir inngjöfinni eykst þrýstingur umsvifalaust í bremsukerfinu, klossarnir færast nær diskunum og þegar stigið er á bremsuna vinnast nokkur sekúndubrot sem geta ráðið úrslitum. Aukna öryggið, sem af þessu hlýst, myndar búnaðurinn með sjálfvirkum hætti. Til viðbótar er Cayenne búinn sjálfvirku kerfi sem eykur öruggi þegar bíllinn dregur vagn. Kerfið nemur slátt og/eða sveiflu eftirvagns og beitir þá ABS-kerfinu þar til eftirvagninn er aftur í eðlilegu jafnvægi.

Enn fullkomnari biðvirkur öryggisbúnaður

Tveir öryggisloftpúðar, af fullri stærð, fyrir ökumann og farþega í framstól, tveir hliðarpúðar í hliðum stóla ásamt tveimur ofan-hliðarpúðum til varnar við hliðarrúður fram- og afturhurða, skapa innra biðvirkt öryggi (passive safety), sem skipar Cayenne í sérflokk. Að undanskildu miðsætinu aftur í eru allir

bílbeltalásarnir búnir sjálfvirkri skotstrekkingu og lásar framstólanna auk þess búnir sjálfvirkri endurslökun til að girða fyrir áverka af völdum beltanna.

Stefnuvísandi beygjuljós

Tvígeisla xenon-ökuljós er staðalbúnaður á Cayenne og þeim til viðbótar má fá hliðarljós. Þá er Cayenne Turbo jafnframt, í fyrsta sinn, auk xenon-ökuljósanna, búinn stefnuvísandi beygjuljóssum til viðbótar hliðarljósunum. Stefnuvísandi beygjuljósinn kvikna þegar hraði bílsins er 3 km/klst eða minni og auka lýsingu umtalsvert næst bílnum að framan. Þar sem þau lýsa á þá hlið sem beygt er auðvelda þau akstur þar sem veglýsing er ófullnægjandi eða engin, t.d. í innkeyrslum, á krókóttum afleggjurum að sumarhúsum o.s.frv.

Aukaljósasamstæðuna má fá sem sérbúnað á Cayenne og Cayenne S sem búnir eru ökuljóssum með H7-perum sem staðalbúnaði.

Nýr áhugaverður búnaður

Með 2. kynslóð Cayenne lúxusjeppans kemur nýr og spennandi þægindabúnaður til viðbótar þeim sem fyrir var. Sem dæmi er sjálfvirk opnun og lokun afturhlerans með takka á fjarstýringunni (sérbúnaður). Athyglisverður kostur þessa nýja búnaðar er að forrita má hve hátt upp hlerinn opnast til að minnka hættu á skemmdum í bilageymslum eða bílskúrum með takmarkaða lofthæð. Annar sérbúnaður auðveldar meðhöndlun og flutning farangurs, m.a. með sleða, sem felldur er í gólf farangursrýmis og öryggis- og festineti sem minnkar hættu á skemmdum á viðkvæmum hlutum í flutningi og eykur öryggi með því að tryggja að farangur geti ekki kastast til.

Önnur nýjung er einstaklega glæsileg leðurklæðning (sérbúnaður). Leðurklæðningin er fánleg sem náttúrulegt leður, svart eða kastaníubrúnt.

Nú er Cayenne í fyrsta sinn einnig fánlegur á 21" léttmálmsfelgum, annars vegar eru 10 rima „Sport-felgur“ og hins vegar fjölríma „SportPlus-felgur“. Til að auka sportlega ímynd bílsins enn frekar er Cayenne S með Tiptronic S-sjálfskiptingunni frá Porsche nú fánlegur með tveimur tvöföldum útblástursstútum.

Porsche Cayenne: Tæknilýsing*

Yfirvagn:	Einstykkis léttbyggt burðarbúr úr stáli sem er galvanhúðað báðu megin, öryggispúðar af fullri stærð fyrir ökumann og farþega fram í, hliðarvörn með efri og neðri öryggispúðum í hliðum; 5 sæta.
Loftviðnám:	Loftviðnámsstuðull $C_d = 0,35$ Flatarmál framhluta $A = 2,78 \text{ m}^2$ $C_d \times A = 0,973$
Vélbúnaður:	6 sílindra V-vél með blokk úr steypustáli og heddi úr álblöndu. Bein innsprautun eldsneytis í brunahólf (DFI); smurningur frá þrýstidælu, panna; 6 lítrar af smurólíu við endurnýjun. 2 ofanálíggjandi kambásar á hvoru heddi, 4 ventlar á hverju brunahólfi. Kambásar eru með breytilegri opnunartíma. Hvirfilinntak á soggrein sem er með sjálfstillanlega skálmengd; tveggja greina útblásturs-kerfi með 3ja efna hvarfa (for- og aðalhvarfa) á hvorri grein; 4 súrefnisskynjarar greina og stýra loftblöndun bensíns; bilanagreiningarkerfi (gerð II); vélstýrikerfi MED 9.1, rafeindakveikjakerfi með 6 sjálfstæða spenna; inngjöf er rafeindastýrð (barkalaus).
Borun:	89 mm
Slaglengd:	96,4 mm
Slagrými:	3598 rsm
Þjöppun:	12,3 : 1
Hámarksafl:	290 hö** (213 kW) við 6200 sn/mín.
Hámarkstog:	385 Nm (283 lb-ft) við 3000 sn/mín.
Afl/líttra slagrymis:	80,5** hö/59,2 kW
Hámarkssn. vélar:	6700 sn/mín.
Eldsneyti:	Blýlaust bensín, Premium Plus (RON/MON 98/88)
Rafkerfi:	12 V. 2520 W alternator, 70 Ah rafgeymir.

* Tæknigildi geta verið mismunandi eftir markaðssvæðum.

** Bremsuhestöfl

Drif/afliðun: Vél og girkassi knýja hjólin um átaksmiðun (í milli-drifi sem inniheldur niðurfærslu lægra drifs); síteingt fjórhjóladrif. Afliðun við eðlilegar aðstæður er 62% á framdrif og 38% á afturdrif en er breytileg með raf-eindastýrðri fjöldiska-kúplingu á milli drifa. PSM-stöðugleikastjórn stýrir drifmiðun og takmarkar hliðarskrið með því að beita vélarhömlun og ABS-bremsukerfi á sjálfvirkan hátt.

Gírar/niðurfærsla	Handskipting	Sjálfskipting
1. gír	4,68	4,15
2. gír	2,53	2,37
3. gír	1,69	1,56
4. gír	1,22	1,16
5. gír	1,00	0,86
6. gír	0,84	0,69
Bakkgír	4,27	3,39
Lágt drif	2,70	2,70
Drifhlutfall	3,70	4,30

Þvermál kúplingsdisks: 250 mm

Undirvagn og fjöðrun: Framvagn á burðarramma: Steyptur klafi að neðan, efri hjólfesting úr áli, stutt hásing, sjálfstæð fjöðrun, demparar í hjámiðju við keilulaga gorma í turnum úr stáli. Afturvagn á burðarramma. Fjölarma hjólfestingar, neðri hjólarmar úr stáli en klafi úr áli að ofan. Sjálfstæð fjöðrun, demparar í hjámiðju við gorma með togstífum að ofan.

Bremsur: Tvöfalt bremsukerfi; 6 stimpla framdælur og 4ra stimpla afturdælur úr gegnheilu áli. Bremsukerfið er sjálfstætt fyrir fram- og afturhjóla. Diskar kældir innan frá að framan og aftan; ABS-læsivörn og hjálparátak frá soggrein.

Hjól:

Staðalbúnaður	7,5J x 17 á 235/65R17
Sérbúnaður	8J x 18 á 255/55R18
Sérbúnaður	9J x 19 á 275/45 R19
Sérbúnaður	9J x 20 á 275/40 R20
Sérbúnaður	10J x 21 á 295/35 R21

Þyngd:	Eigin þyngd	2160 kg
	Leyfil. hámarksþ.	2945 kg
	Þakhleðsla	100 kg
		(með Porsche-þakrekka)
	Dráttargeta, mest	3500 kg
Mál:	Lengd	4798 mm
	Breidd	1928 mm
	Hæð	1699 mm
	Hjólhaf	2855 mm
	Sporvidd, framan	1655 mm
	Sporvidd, aftan	1670 mm
	Fríhæð, mest	218 mm
		(mælt undir miðju hásingar)
	Farangursrými	540 - 1770 lítrar
	Eldsneytisgeymir	100 lítrar
Afköst:	Hámarkshraði	
	227 km/klst, handsk.	
	227 km/klst, sjálfsk.	
	Hröðun í sek.	
	0-100 km/klst	8,1 m/handskiptingu 8,5 m/sjálfskiptingu
	0-160 km/klst	20,1 m/handskiptingu 20,6 m/sjálfskiptingu
Eldsneytisnotkun: (skv. ES-staðli)	1 km við botngjöf frá kyrrstöðu, sek	28,7 m/handskiptingu 28,9 m/sjálfskiptingu
	Í þéttbýli	18,5 lítrar m/handskiptingu 18,3 lítrar m/sjálfskiptingu
	Í dreifbýli	9,8 lítrar m/handskiptingu 9,9 lítrar m/sjálfskiptingu
	Í blönduðum akstri	12,9 lítrar m/handskiptingu 12,9 lítrar m/sjálfskiptingu
CO₂ í útblæstri (skv. ES-staðli)	Meðaltal Afgasmæling	310 g/km, handsk./sjálfsk. Euro 4 / stig II

Porsche Cayenne S: Tæknilýsing*

Yfirvagn:	Einstykkis léttbyggt burðarbúr úr stáli sem er galvanhúðað báðu megin, öryggispúðar af fullri stærð fyrir ökumann og farþega fram í, hliðarvörn með efri og neðri öryggispúðum í hliðum; 5 sæta.
Loftviðnám:	Loftviðnámsstuðull $C_d = 0,35$ Flatarmál framhluta $A = 2,79 \text{ m}^2$ $C_d \times A = 0,977$
Vélbúnaður:	8 sílindra V-vél með blokk úr álsteypu og 2ja hluta hedd úr álblöndu. Bein innsprautun eldsneytis í brunahólf (DFI); lokað smurkerfi (3 dætur) með þrýstigeymi (án pönnu); 8 lítrar af smurolíu við endurnýjun. 2 ofanálíggjandi kamb-ásar á hvoru heddi, 4 ventlar á hverju brunahólfi. Kamb-ásar innventla eru með sjálvirkra stillingu opunar/tíma (VarioCam Plus). Vökvadempingar eru á milli kamba og ventla. Hvirfilinntak á soggrein; tveggja greina útblásturskerfi með 3ja efna hvarfa (for- og aðalhvarfa) á hvorri grein; 4 súrefnisskynjarar greina og stýra loftblöndun bensíns; bilanagreiningarkerfi (gerð II); vélstýrikerfi SDI 4.1, rafeindakveikjakerfi með 8 sjálfstæða spenna; inngjöf er rafeindastýrð (barkalaus).
Borun:	96 mm
Slaglengd:	83 mm
Slagrými:	4806 rsm
Þjöppun:	12,5 : 1
Hámarksafli:	385 hö** (283 kW) við 6200 sn/mín.
Hámarkstog:	500 Nm (369 lb-ft) við 3000 sn/mín.
Afl/líttra slagrýmis:	80,1** hö/58,9 kW
Hámarkssn. vélar:	6700 sn/mín.
Eldsneyti:	Blýlaust bensín, Premium Plus (RON/MON 98/88)
Rafkerfi:	12 V. 2660 W alternator, 95 Ah rafgeymir.

* Tæknigildi geta verið mismunandi eftir markaðssvæðum.

** Bremsuhestöfl

Drif/afliðun: Vél og girkassi knýja hjólin um átaksmiðun (í milli-drifi sem inniheldur niðurfærslu lægra drifs); síteingt fjórhjóladrif. Afliðun við eðlilegar aðstæður er 62% á framdrif og 38% á afturdrif en er breytilegt um raf-eindastýrða fjöldiska-kúplingu á milli drifa. PSM-stöðugleikastjórn stýrir drifmiðun og takmarkar hliðarskrið með því að beita vélarhömlun og ABS-bremsukerfi á sjálfvirkan hátt.

Gírar/niðurfærsla	Handskipting	Sjálfskipting
1. gír	4,68	4,15
2. gír	2,53	2,37
3. gír	1,69	1,56
4. gír	1,22	1,16
5. gír	1,00	0,86
6. gír	0,84	0,69
Bakkgír	4,27	3,39
Lágt drif	2,70	2,70
Drifhlutfall	3,55	3,55

Þvermál kúplingsdisks: 260 mm

Undirvagn og fjöðrun: Framvagn á burðarramma: Steyptur klafi að neðan, efri hjólfesting úr áli, stutt hásing, sjálfstæð fjöðrun, demparar í hjámiðju við keilulaga gorma í turnum úr stáli. Afturvagn á burðarramma. Fjölarma hjólfestingar, neðri hjólarmar úr stáli en klafi úr áli að ofan. Sjálfstæð fjöðrun, demparar í hjámiðju við gorma með togstífum að ofan.

Bremsur: Tvöfalt bremsukerfi; 6 stimpla framdælur og 4ra stimpla afturdælur úr gegnheilu áli. Bremsukerfið er sjálfstætt fyrir fram- og afturhjóla. Diskar kældir innan frá að framan og aftan; ABS-læsivörn og hjálparátak frá soggrein.

Hjól:

Staðalbúnaður	8J x 18 á 255/55R18
Sérbúnaður	9J x 19 á 275/45 R19
Sérbúnaður	9J x 20 á 275/40 R20
Sérbúnaður	10J x 21 á 295/35 R21

Þyngd:	Eigin þyngd	2225 kg
	Leyfil. hámarksþ.	3080 kg
	Þakhleðsla	100 kg
	Dráttargeta, mest	(með Porsche-þakrekka) 3500 kg
Mál:	Lengd	4798 mm
	Breidd	1928 mm
	Hæð	1699 mm
	Hjólhaf	2855 mm
	Sporvídd, framan	1647 mm
	Sporvídd, aftan	1662 mm
	Fríhæð, mest	218 mm
		(mælt undir miðju hásingar)
	Farangursrými	540 - 1770 lítrar
	Eldsneytisgeymir	100 lítrar
Afköst:	Hámarkshraði	
	252 km/klst, handsk.	
	250 km/klst, sjálfsk.	
	Hröðun í sek.	
	0-100 km/klst	6,6 m/handskiptingu 6,8 m/sjálfskiptingu
	0-160 km/klst	15,7 m/handskiptingu 15,7 m/sjálfskiptingu
Eldsneytisnotkun: (skv. ES-staðli)	Í þéttbýli	22,1 lítri m/handskiptingu 20,2 lítrar m/sjálfskiptingu
	Í dreifbýli	10,8 lítrar m/handskiptingu 10,1 lítri m/sjálfskiptingu
	Í blönduðum akstri	14,9 lítrar m/handskiptingu 13,7 lítrar með sjálfskiptingu
CO₂ í útblæstri (skv. ES-staðli)	Meðaltal Afgasmæling	358 g/km, handsk./sjálfsk. Euro 4 / stig II

Porsche Cayenne Turbo: Tæknilýsing*

Yfirvagn:	Einstykkis léttbyggt burðarbúr úr stáli sem er galvanhúðað báðu megin, öryggispúðar af fullri stærð fyrir ökumann og farþega fram í, hliðarvörn með efri og neðri öryggispúðum í hliðum; 5 sæta.
Loftviðnám:	Loftviðnámsstuðull $C_d = 0,35$ Flatarmál framhluta $A = 2,78 \text{ m}^2$ $C_d \times A = 0,973$
Vélbúnaður:	8 sílindra V-vél með blokk úr álsteypu og 2ja hluta hedd úr álblöndu og tvær forþjöppur knúnar með afgasi. Bein inn-sprautun eldsneytis í brunahólf (DFI); lokað smurkerfi (3 dætur) með þrýstigeymi (án pönnu); 8 lítrar af smurolíu við endurnýjun. 2 ofanálíggjandi kambásar á hvoru heddi, 4 ventlar á hverju brunahólfi. Kambásar inn-ventla eru með sjálfvirkri stillingu opunar/tíma (VarioCam Plus). Vökva-demparar eru á milli kamba og ventla. Hvirfilinntak á sog-grein; tveggja greina útblásturskerfi með 3ja efna hvarfa (for- og aðalvarfa) á hvorri grein; 4 súrefnisskynjarar greina og stýra loftblöndun bensíns; bilanagreiningarkerfi (gerð II); vélstýrikerfi SDI 4.1, rafeindakveikjukerfi með 8 sjálfstæða spenna; inngjöf er rafeindastýrð (barkalaus).
Borun:	96 mm
Slaglengd:	83 mm
Slagrými:	4806 rsm
Þjöppun:	10,5 : 1
Hámarksafli:	500 hö** (368 kW) við 6000 sn/mín.
Hámarkstog:	700 Nm (516 lb-ft) við 4500 sn/mín.
Afl/líttra sl.rýmis:	104,2** hö/76,6 kW
Hámarkssn. vélar:	6700 sn/mín.
Eldsneyti:	Blýlaust bensín, Premium Plus (RON/MON 98/88)
Rafkerfi:	12 V. 2660 W alternator, 110 Ah rafgeymir.

* Tæknigildi geta verið mismunandi eftir markaðssvæðum.

** Bremsuhestöfl

Drif/aflmiðlun: Vél og girkassi knýja hjólin um átaksmiðlun (í milli-drifi sem inniheldur niðurfærslu lægra drifs); síteingt fjórhjóladrif. Aflmiðlun við eðlilegar aðstæður er 62% á framdrif og 38% á afturdrif en er breytilegt um rafeindastýrða fjöldiska-kúplingu á milli drifa. PSM-stöðugleikastjórn stýrir drifmiðlun og takmarkar hliðarskrið með því að beita vélarhömlun og ABS-bremsukerfi á sjálfvirkan hátt.

Gírar/niðurfærsla	Sjálfskipting
1. gír	4,15
2. gír	2,37
3. gír	1,56
4. gír	1,16
5. gír	0,86
6. gír	0,69
Bakkgír	3,39
Lágt drif	2,70
Drifhlutfall	3,27

Undirvagn og fjöðrun: Framvagn á burðarramma: Steyptur klafi að neðan, efri hjólfesting úr áli, stutt hásing. Afturvagn á burðarramma. Fjölarma hjólfestingar, neðri hjólarmar úr stáli en klafi úr áli að ofan. Sjálfstæð loftfjöðrun að framan og aftan með rafeindastýrðum loftjökkum með innbyggðum dempurum. Fjöðrun og veghæð er stýrt sjálfvirkt með PASM-kerfinu í venjulegum akstri. Veghæð er stillanleg í torfæruakstri.

Bremsur: Tvöfalt bremsukerfi; 6 stimpla framdælur og 4ra stimpla afturdælur úr gegnheilu áli. Bremsukerfið er sjálfstætt fyrir fram- og afturhjóla. Diskar kældir innan frá að framan og aftan; ABS-læsivörn og hjálparátak frá soggrein.

Hjól: Staðalbúnaður 8J x 18 á 255/55R18
 Sérbúnaður 9J x 19 á 275/45 R19
 Sérbúnaður 9J x 20 á 275/40 R20
 Sérbúnaður 10J x 21 á 295/35 R21

Þyngd: Eigin þyngd 2355 kg

	Leyfil. hámarksþ.	3080 kg
	Þakhleðsla	100 kg
		(með Porsche-þakrekka)
	Dráttargeta, mest	3500 kg
Mál:	Lengd	4798 mm
	Breidd	1928 mm
	Hæð	1694 mm
	Hjólhaf	2855 mm
	Sporvídd, framan	1647 mm
	Sporvídd, aftan	1662 mm
	Fríhæð, mest	218 mm
		271 mm í torfærustillingu (mælt undir miðju hásingar)
	Farangursrými	540 - 1770 lítrar
	Eldsneytisgeymir	100 lítrar
Afköst:	Hámarkshraði	
	275 km/klst.	
	Hröðun í sek.	
	0-100 km/klst	5,1
	0-160 km/klst	11,4
	1 km við botngjöf frá kyrrstöðu, sek	24,2
Eldsneytisnotkun:	Í þéttbýli	22,5 lítrar
(skv. ES-staðli)	Í dreifbýli	10,5 lítrar
	Í blönduðum akstri	14,9 lítrar
CO₂ í útblæstri	Meðaltal	358 g/km, handsk./sjálfsk.
(skv. ES-staðli)	Afgasmæling	Euro 4 / stig II

Útgefandi: Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Porscheplatz 1
D-70435 Stuttgart, Germany. www.porsche.com
Þýðing úr þýsku fyrir Bílabúð Benna. í nóv. 2006. L.M.J.