Porsche Cayenne Electric jõudis Eestisse

2 nädalat tagasi - 22.08.2026 Autor: Indrek Jakobson

Porsche Cayenne Electric Roadshow veeres mööda Euroopat. Ühel ilusal reedel peatuti Eestis ja kus siis veel, kui mitte Pärnus, Porsche ringil.

Nagu nimigi ütleb, oli tegu üritusega, mille kesksel kohal oli uus elektriline Cayenne. Seda sai eelmise aasta lõpus imetleda, näpuga katsuda ja isegi sisse istuda Porsche Tallinna esinduses, kuid loomulikult mitte sõita. Nüüd sai see viga veidike parandatud.

Kui kõigest järgemööda rääkida, siis kohale kutsutud 14 tehnoloogiaajakirjanikku/fotograafi jagati esimese asjana kahte gruppi (sest autosid sõitmiseks oli neli pluss instruktori oma). Üks seltskond läks päevakangelase ehk Cayenne Electricuga road/off-road tuurile, teine aga alustas ringrajalt, kuhu oli rivvi pandud jälle viis (esimene nagu ikka instruktorile) erinevat Porsche 911.

Seitse inimest paigutati kahekesi masinasse, kuid samas oli ühel õnnelikul võimalus seal viibida kas üksi või instruktoriga, ent saada rooli taga kaks korda rohkem ringe ja kilomeetreid. Juhuse tahtel sattus see võimalus mulle.

Neli erinevat Porsche 911 tähendab nelja üsna erinevat käitumist ringrajal ning mulle meeldis enim just 911 GT3 Touring. Tegu on küll tunduvalt lahjema sõiduriistaga, kui 911 Turbo S, kuid ka kergema ning seetõttu kurvide läbimisel hoopis mõnusamat sõidukogemust võimaldanud autoga. Sobivus igapäevakasutusse on üksnes lisaboonus.

Tegu on isikliku sümpaatiaga, sest kindlasti on neid, kes arvavad teisiti ning neil on selleks täielik õigus. Teades aga, kui tähtis on ringrajal täpne pidurduse-kiirenduse ajastus ning muud sarnased detailid, sobis GT3 Touring mulle võrratult paremini. Tõsi, sirge peal läks Turbo S lihtsalt eest ära.

Teine suurem etapp oli *off-road* kombineeritud maanteesõiduga Porsche Cayenne Electricu roolis. Kui irvhambad ütlesid, et tegu oli märjal rohul läbivuse testimisega, siis see ei vasta tõele, kuna rohi oli kuiv. Lõik olnuks läbitav kerge vaevaga igale nelikveolisele sõiduautole, kui vaid lähenemis- ja eemaldumisnurk olnuks piisavad (et nina maad ei künnaks).

Samas võrreldes ühe oma-aegse Dacia Joggeri off-road testiga, kus „raskeks lõiguks“ kvalifitseerus keskmisest pisut rohkem treppis kruusatee, oli tegu tõelise väljakutsega. Kõik siin ilmas on suhteline, nagu mõned tavatsevad öelda.

Maanteesõidul pikemalt peatuda pole mõtet ja vajadust (see kõik tuleb siis, kui Cayenne Electric päris proovisõidulugu ilmub, ehkki sinna läheb veel aega), küll aga ilmnes üks väga oluline aspekt, mida jõukas klient ostu kaaludes kindlasti peaks arvestama.

Proovitud autodest kaks olid „tavalised“ Cayenne Electric’ud ning kaks Cayenne Electric Turbo’d. Need autod on pealtnäha väga sarnased (erinevusi loomulikult on, aga nende märkamiseks peab hoolega uurima), kuid sõidudünaamikas on tegu kahe täiesti erineva autoga.

„Tavaline“ Cayenne Electric arendab 325 kW ja maksab letihinnas umbes 110 tuhat eurot (pluss lisavarustus). Electric Turbo aga maksab 173 tuhat (pluss lisavarustus jms), kuid arendab 850 kW. Kiirendusaeg „sajani“ erineb pea kaks korda (4,8 s versus 2,5 s) ja see on erinevus, mida tunneb igaüks ja kohe. Kas õigustab ka sedavõrd kallimat hinda, on üks teine teema.

Lisaks sai kõigi osalejate oskused proovile pandud vigursõidus (iga maha aetud koonus lisanuks kaks sekundit, kuid mitte keegi ei vääratanud kordagi) ning sirgel proovitud, mis tunne on paigast 2,5 sekundiga launch control’i abil startida.

Viimase puhul on tähtsaim hoida pea kindlalt vastu peatuge, ülejäänud asjadega saab hakkama esimese korraga. Aga kellel see pisiasi ikka meeles seisab, enne kui iste jõhkra hoobiga vastu selga lööb.

Ootame põnevusega päris proovisõitu, kus saab Cayenne Electricut testida ka „päriselus“, tähendagu see siis mida iganes!

- Uudised
- Testid

- Sõidukid

Pilt

PORSCHE