

“素材”としての CAYENNE



『ポルシェ』を主張するスキのないデザインワーク。2002年の衝撃デビューから6年、「ポルシェ初の5ドア車」という話題のニューカマーは、時として異端児扱いされ、賛否両論を巻き起こしたものだ。そんなカイエンも、今やすっかりプレミアムSUVを象徴する存在として認知されるようになった。現行型は、2006年末に行われたマイナーチェンジに

よって既に第2世代へと移行しているが、基本的な外観デザインは踏襲されており、他の何にも似ていないその佇まいは、依然、デビュー時から何ら変わることなく、強烈な個性を放っている。共同開発され、プラットフォームの大部分を共有する兄弟モデル、フォルクスワーゲン・トゥアレグなどに較べても、カイエンはそのデザインに遊び心や派手な演出がな

い。あくまでもポルシェらしさに終始した、ある意味手を入れる際のない完成されたデザインを持つクルマである。したがって、エアロパーツの装着など、エクステリア・デザインを中心としたモディファイや、インテリアの変更などは、非常にむずかしい面を持っていると言わざるを得ない。

ポルシェらしさを損なわない斬新でインパクトの強いドレスアップにしても、あるいは、イメージを根本的に覆ってしまうようなドレスアップにしても、それなりの質感の高さやデザインの高級感が要求されるだろう。同じプレミアムSUVと呼ばれるモデルでも、既存モデルをベースに高級装備を施して仕立て上げられたモデルと、最初からプレミアムモデルとして開発されたモデルとの差がここにある。

カイエンターボ、6速ティプトロニックS仕様。手前左側は駆動モード切り換えスイッチ。エアサスが標準装備されており、状況に合わせてダンパーレートや車高が任意に選択できる。



カイエンターボの車内。シンプルで飾り気のないインテリアながら、高級感とポルシェならではのデザインが、その存在を強烈に主張しており、ドレスアップがむずかしい面も。カイエンは、カスタマイズのセンスが試されるクルマ…なのだ。



カイエンターボ(V8)とカイエン(V6)。パワーの差は歴然だが、ステージによってはV6の方が楽しめるケースも。

エンジンチューニングは サーキットレースの領域！？

カイエン・モデルレンジの最高峰に位置するカイエンターボ(4.8リッターV8)は、最高出力500PS(368kW)／最大トルク71.4kgm(700Nm)というスペックを誇るモンスターである。発進加速は、約5.1秒(メーカー発表値)で時速100キロに達するという驚異のSUVだ。

ベーシックグレードであるカイエン(3.6リッターV6)でさえ、最高出力290PS(213kW)／最大トルク39.3kgm(385Nm)というハイパワーぶりである。

このほか、現行型のラインナップには、カイエンGTSとカイエンS(いずれも4.8リッターV8)の設定があるが、レースやサーキット走行を目的とするのではない限り、さらなるパワーアップの

必要性を感じる場面は少ないであろう、というのが現実的な印象である。

ただ、上級グレードのV8搭載モデルと乗り比べれば、やはり非力感は否めないV6カイエンの場合、V8並みのハイパワーを狙ってチューニングにトライしてみるのも一興かも知れない。いずれにしても、ノーマルで400〜500PS前後のパワーを誇るマシンのエンジ

ン・チューニングは、コンペティション・レベルの領域になるだろう。

さて、そんな背景も踏まえつつ、プレミアムSUVとしてのカイエンに、さらなる個性を追求し、カスタマイズの可能性を探っていくとしたら、まずその第一歩はその精悍フォルムのモディファイに尽きるだろう。

成されたポルシェ・デザインを、どのように料理するか。まさにその腕とセンスが試される瞬間である。今回はふたつのチューニング・ブランドが、その試みに名乗りをあげた。いずれも、ヨーロッパ・プレミアム、あるいはポルシェの全てのモデルレンジを得意とするプロフェッショナルだ。自分だけのカイエン：真に贅を極めたカスタムである。