

Killers on the

TEXT/FOTO: KLAS BOMAN FOTO: THIN BOMAN

Leoparden upptäcker oss ungefär samtidigt som vi upptäcker den. Precis när vi passerat en liten kulle, just när vi kom över krönet ser vi den, bara några få meter framför oss.

LÅNGSAMT VÄNDER den på huvudet och tittar lite slött på oss, helt ointresserad fortsätter den sin väg rakt framför oss. – Hallå! Duger vi inte till kvällsmat? Ointresset för oss som föda beror inte på att vi skulle vara för smala och vältränade, önsketänkande, utan på att vi sitter i en öppen bil. Den varken ser eller känner lukten av oss. Inte så länge vi sitter kvar i bilen, en enhet som leoparden är van vid. Bensindoftande. Knappast aptitretande. Vi följer leoparden på sin vandring, det är tidig morgon och det smidiga djuret sätter sig lugnt på toppen av nästa kulle och fortsätter att var helt ointresserad. Guiden berättar att vi haft tur som fått se en leopard på så nära håll. De senaste två veckorna har den gäckt alla.

Vi drar oss tillbaka mot campen, Londolozi Game Reserve, som ligger i Syafrikas norvästra hörn helt nära gränsen till Mozambique, för en stunds vila innan vi ger oss ut igen.

Vår tur håller i sig när vi på eftermiddagen spårar upp en grupp lejon, elva honor, som strövar på savannen. Känslan är obeskrivlig. Flocken rör sig lika ointresserat som leoparden runt den öppna guidebilen. Några är så nära att nackhåren reser sig rakt ut och får adrenalinet att pumpa som om det vore ett sprinklersystem mitt under den värsta eldsvåda. Mörkret sänker sig och det går fort, som om någon vred om en strömbrytare. Flocken stannar och lägger sig. Några av de yngre djuren brottas och smågnabbas.

Vi sitter nästan mitt i flocken! Utan något annat skydd än en bil och en beväpnad guide. Chauffören har visserligen också ett gevär inom räckhåll – om något skulle hända!? Vår guide lyser med en strålkastare över flocken vilket får alla i bilen att bli om möjligt än mer oroliga för att det ska störa lejonen och få dessa att fundera på om vi möjligen skulle duga som vickning. Plötsligt reser sig en av honorna. Guiden ber oss tyst, att vara så stilla som möjligt. Ljuskägglan från strålkastaren pendlar över flocken och vi ser att fler har rest sig och att alla tittar åt

loose



samma håll. Spänningen stiger. Vad är det som händer? Min reskamrat som sitter närmast guiden gör ett försök att fråga, men blir blixtnabbt nertystad. I stället pekar guiden frenetiskt ut i mörkret.

Vi ser inget. Vi hör inget. Det är en tydlig oro i flocken. Honan som först reste sig rör sig ut från flocken. Alla lejonhonorna står nu upp. Sekunderna släpar sig fram. Den nervositet som jag tror att alla i bilen känt är som bortblåst och ersatt med en nervdallrande spänning. Alla, vi gäster, guiden och chauffören liknar stenstoder. Ingen rör en fena. Guiden pekar fortfarande lika frenetiskt ut i mörkret. Då upptäcker vi något som rör sig precis i utkanten av ljuskäglan. Guiden släcker snabbt ljuset. Vi hör svaga ljud

från flocken, till en början nästan inget annat än tassar som rör sig försiktigt. Så plötsligt blir allt ett inferno. Vi ser inget men vi hör desto mer. Djuren har satt sig i rörelse. Bort från oss, men inte långt. Ett utdraget skri i mörkret avslöjar att jakten är över. Spänningen släpper långsamt och ersätts med nyfikenhet. Guiden ger chauffören ett tecken och bilen rullar långsamt åt det håll vi hört döds-skriet. Under tiden vi rullar framåt berättar guiden att vi just bevittnat en ”kill”. Något som är mycket få besökare förunnat. Inte nog med att det är sällsynt, hela den händelse som utspelats framför ögonen på oss är så unik att guiden själv aldrig varit med om något liknande.

Leoparden väger mellan 50 och 90 kg och springer i ca 65 km/h. Cayenne väger ca 2 160 kg och kommer upp i en hastighet av ca 214 km/h.



Lejonen är inte lika snabba som leoparden men med 150 extra kilo muskler är de savannens obestridda härskare.

Det som våra otränade ögon aldrig uppfattade var att en antilop-hanne som troligen känt lukten av en brunstig dito hona blivit så förtvivlat kärlekskrank att det blockerat alla hans normala varningsinstinkter. Med kärlek i sinnet marscherade den rakt in i flocken med lejonhonor. Lejonen, fortsatte guiden, hade två nätter innan dödat flera antiloper och var därför mätta och egentligen inte alls intresserade av att jaga. Vem tackar nej om det vankas godbitar.

Nu har vi rullat nästan ända fram till middagsbordet där kalaset är i full gång. Lejonen tröttnar dock rätt snart och de flesta ligger och dåsar. Vi stannar länge och följer flockens beteende. Guiden pekar ut den av honorna som är mest aktiv vid middagsbordet och berättar att den honan inte är helt frisk och att den har haft svårt att hänga med de andra honorna på jakt och alltid kommit fram för sent för att få tillräckligt med mat.

Det är märkligt tyst när vi så småningom påbörjar färden hem till vår camp. Alla är tagna av det vi fått uppleva och när våra värdar vid campen får höra talas om vårt äventyr förstår vi att vi tillhör en mycket privilegierad skara som fått uppleva en "kill" på första parkett. Det blir sent den kvällen, klockan passerar midnatt innan alla har fått ge luft åt sina intryck.

Vad har allt detta med Cayenne att göra? Inte mycket mer än att Cayenne med sin otroliga förmåga att ta sig fram är en utmärkt safaribil och att den säkert också kommer att bli en "killer".

Cayenne med V6-motor är den naturliga utvecklingen av Cayennefamiljen. På klassiskt maner släpptes först

premiummodellerna Cayenne Turbo och S. V6:an fanns officiellt inte med i modellprogrammet förrän på senhösten 2003. Det krävs ingen större fantasi för att förstå ordningsföljden.

Cayenne delar det mesta med storebror S. Motor och bromsar är det som egentligen skiljer syskonen åt. Standardutrustningen på Cayenne erbjuder långt mer än konkurrenterna i V6-klassen. Läderklädsel och läderklädd ratt tillsammans med klimatanläggning och en ljudanläggning med 12 högtalare gör Cayenne till synnerligen prisvärd, om man jämför baspriser i klassen.

Urustningslistan är lång, mycket lång och i princip är det möjligt att skapa en "state of the art" bil. Grundpriset, 2004's modell, är 479 000 kr och för det får man en SUV som lämnar de flesta andra V6 SUV:ar bakom sig. Det är inte bara 0-100 som räknas. Vaghållning och körupplevelse kommer betydligt högre upp på skalan.

Cayenne är unik när det kommer till hanterbarhet. Det är näst intill ofattbart att en bil som väger lite drygt 2 ton och är hög som ett höghus går att hantera som om det vore en sportbil. Den konstanta fyrhjulsdriften, med fördelningen 38/62 ger bilen extremt bra köregenskaper. Oavsett bana, väg eller terräng.

Vi har kört Cayenne på alla underlag och det är bara att lyfta på hatten och konstatera att bilen inte vid något tillfälle gör en besviken. Kanske imponerar den mest på bana. Att komma från en sportvagn, som vi gjorde vid provkörningen, till Cayenne var mycket omtumlande. Det enda som känns igen är emblemet på rattnavet. Första





tanken är – hur ska det här gå?! Efter ett par varv är sportbilen glömd och vi imponeras av hur fort det går att åka med ett höghus. DNA:et från de övriga medlemmarna i familjen är mycket tydligt.

Även om banan inte är Cayennes hemmaarena så kan vi inte låta bli att önska oss skålade racingstolar och sexpunktsbälten. Säg den SUV som kan hänga med! I den andra ytterligheten, terräng imponerar Cayennen lika stort. Backtagningsförmågan är hela 29,1°, lutningsvinkeln är 45°. Siffror som säger mycket. Än mer säger det när man sitter i bilen. När vi har långt kvar till den maximala lutningsvinkeln säger sunda förnuftet att: nu välter vi! Men icke. Samma känsla infinner sig när vi provar back-

tagningsförmågan. Det är svårt att fortsätta köra eftersom det enda man ser är himlen. Lutningen är så kraftig att det inte går att se fronten. Vi vet att ”testberget” har ett slut och vågar därför hålla ner gasen. Man kan undra om dessa fantastiska egenskaper någonsin kommer att användas, nej kanske inte, men det har ändå sina poäng i vardagen. Cayenne är tack vare sina extrema egenskaper till exempel en mycket bra dragare. Tunga släp kommer att följa med oavsett det är hästvagnar på leriga gårdsplaner eller fullastade skotervagnar i snöstorm. Cayenne är kung på vägen.

PORSCHE CAYENNE

Vikt: 2 160 kg

Mått: längd 4 782 mm,
bredd 1 928 mm, höjd 1 699 mm

Motor: 3,2 liters V6:a, 250 hk,
310 Nm.

Prestanda: 0 – 100 km/tim på
9,1 sek.

Växellådor: 6 växlar manuell låda
är standard, 6 växlad Tiptronic
som tillval.

Drivning: Konstant fyrhjulsdraft
med fördelningen 38/62%,
fram/bak.

Bromsar: Ventilerade skivor
med 6-kolvs ok fram och
4-kolvs ok bak

Hjul: 7,5 x 17 standard. Tillval:
8 x 18, 9 x 19, 9 x 20

Pris: 479 000 kr är rekommende-
rat listpris för årsmodell 2004.



6 cylindrig V-motor med gjutet block och cylinder-
huvuden i aluminium. Cylindervolym 3 189 cc. 4 överligg-
ande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder och variabla
kamtider. Maximalt vridmoment 310 Nm @ 2 500 rpm.

Parkeringshjälp. Med
parkeringshjälpen får du
kontroll över bilen både när
du ska parkera och när det
är trångt i största allmän-
het. Givarna känner både
av avståndet till bilen fram-
för och bilen bakom. En titt
i backspegeln är samtidigt
en titt på takdisplayen.



Kort spak, korta distinkta lägen. Den nya 6-växlade lådan
som introducerats med Cayenne för verkligen tankarna
till de övriga medlemmarna i Porsche familjen. Bara
känslan i spaken skickar positiva signaler till hjärnan.



Porsche Communication
Management (PCM) finns
som tillval för Cayenne. PCM
har en 6,5" TFT skärm.
Teknik i all ära, men den ska
användas också. PCM är
utvecklad för att vara
maximalt enkel att hantera.
Navigationen är mycket
användarvänlig med bland
annat direktionspilar i
displayen rakt framför
föraren.

Cayenne har luftfjädring
som tillval. Med luftfjäd-
ring kan bilens egenskaper
förändras med några enkla
spakrörelser. Comfort,
normal eller sport. Namnen
säger nästan allt, väljer
man sport går bilen ner på
sin lägsta nivå och blir
däriegenom styvare och tål
hårdare körning.

