

Porsche Cayman S



Ein Porschezentrum, irgendwo in Deutschland. Ein Verkaufsberater stellt einem Kunden die neueste Version des 987 vor. Der Kunde: „Cayman? Das hört sich aber schwul an...“ Der Werkstattleiter, der zufällig Ohrenzeuge dieses Statements war, meint daraufhin im Vorbeigehen: „Nein nein, dann würd's ja Gayman heißen...!“

Der Autor war bei diesem Gespräch zwar nicht persönlich zugegen, aber wenn einmal die Neugierde geweckt ist, möchte Mann natürlich mehr erfahren. Der Cayman S (er ist nur als „S“ erhältlich) wurde aus der bekannten Boxster-Serie entwickelt und stellt deren Coupé-Version dar. Die Absicht der Zuffenhausener Sportwagenschmiede war es wohl, von Preisgestaltung und Technologie her ein Zwischenstück zwischen dem Boxster und dem Carrera anzubieten. Hierzu wurde beim Cayman S (im Vergleich zum Boxster S) der Hubraum von 3,2 auf 3,4 Liter aufgestockt und Teile des Ventiltriebs der Carrera-Maschine ausgeliehen. So verfügt der Cayman S nicht nur über variable Steuerzeiten, sondern auch über einen verstellbaren Ventilhub.

Das Ergebnis ist hier noch relativ zahm ausgefallen: So stieg die Maximalleistung um 11 kW auf 217 kW (295 PS) bei nahezu identischer Nenndrehzahl (6250/min) an, drehmomentseitig stehen nun 340 statt 320 Nm zur Verfügung. Da auch das Leergewicht nahezu identisch ist (der Cayman S ist mit 1340 kg ganze 5 kg leichter als der Boxster S), dürften die Unterschiede in den Fahrleistungen eher akademischer Natur sein. Nur

beim Anschaffungspreis war Porsche nicht ganz so zurückhaltend und wünscht sich vom potentiellen Kunden 6.264,- € mehr als für den Boxster S. Ist das Auto mit dem interessanten Namen den Mehrpreis wert? Die Einleitung des edel gebundenen Porsche-Prospekts schlägt

jedenfalls in dieselbe Kerbe: „Jede Familie hat ihn. Diesen einen, der anders tickt als der Rest. Der aus dem Rahmen fällt. Und damit auffällt.“ (Porsche-Prospekt Cayman S, Seite 8)



Nun, Cayman, ob wir beide Freunde oder vielleicht sogar ein Liebespaar werden können, kann nur durch ein persönliches Kennenlernen geklärt werden. An einem Samstagmorgen, kurz nach halb zehn, steht er betriebswarm, frisch gewaschen und halbvoll getankt bei Kaiserwetter vor mir.

Der Rundgang um das Auto zeigt die gewohnten Boxster-Details, aber eine Carrera-Coupé-ähnliche Linie und einen im Vergleich zum Boxster deutlich größeren hinteren Kofferraum. Auch 193cm / 83 kg Zwerge wie ich finden sofort eine angenehme Sitzposition und finden im Innenraum alles so vor, wie sie es vom Boxster gewohnt sind.



Nur die Motorreaktion auf das sanfte Wecken per (natürlich linkem) Zündschlüssel scheint etwas dumpfer grollend auszufallen als bei den kleineren Schwestern dieses Motors.

Mit einem angenehm steifen Kupplungsgefühl und einem fluppig schaltbaren Sechsganggetriebe geht es rasch raus aus der Stadt und auf die A1 Richtung Bergisches Land. In den ersten 15 km Baustelle mit Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h stellt sich bereits das typische Sportwagen-Fahrgefühl ein: man blickt zu den anderen hinauf, kann wunderbar über die vorderen, fast auf Augenhöhe liegenden Kotflügel zwischen LKWs und Leitplanken hindurchpeilen und Spurwechsel in Sekundenbruchteilen vollziehen, ohne daß auch nur die geringste Wankbewegung in die Karosserie kommt. Alles läßt sich ab ca. 60 km/h problemlos im VI. Gang bewältigen, was der 30 cm hinter dem Fahrersteißbein liegende Maschinist mit einem sanften Schnurren quittiert. Das „Ende aller Beschränkungen“ verkündende Schild hinter der Baustelle und die nun fast leer daliegende Autobahn, die sich durch sanfte Kurven und Hügel schlängelt, lassen vermuten, daß es auch anders geht. Es geht, jedenfalls nachdem die Getriebeübersetzung um mehrere Gänge nach unten korrigiert wurde. Bis 3000/min hat man ein lieb schnurrendes, aber ein wenig zahnloses Kätzchen (ist ja auch kein TDI). Bis 5000/min merkt man, das es wirklich auch anders gehen kann. Darüber ist, bei auf Durchzug gestellten Drosselklappen und nachdem das Schaltsaugrohr per Motronic-Befehl auf „kurz“ umgestellt wurde, Kirmes angesagt. Mit dem Sechszylinder-Boxer-typischen Röhren nähert sich der Motor in jedem Gang so begeistert der Nenndrehzahl, daß man sich fast die Luftkühlungszeit zurück- und die EU-Geräuschemissionsbürokraten zum Teufel wünscht. Das Fahrwerk hat hiermit erwartungsgemäß überhaupt Probleme und mehr (Fahr-)Leistung braucht auf öffentlichen Straßen eigentlich kein Mensch. Viel zu schnell liegt die Abfahrt Burscheid vor einem – aber sie lädt auf die kleinen kurvigen Landsträßchen im Bergische Land ein.

Geradeaus jagen kann schließlich jeder. Mehrere Paßstrasserln zwischen dem Bergischen Dom und der Dhünntalsperre werden erkundet und für caymanwürdig befunden. Mit einer Wendigkeit und einem Grip, wie es nur Mittelmotorautos bieten, sticht der Cayman S auch in enge Bergaufkurven und katapultiert sich ebenso wieder hinaus. Den Grenzbereich legen eigentlich weder quietschende Reifen (das wäre peinlich) noch das PSM fest, sondern eher die Nackenmuskeln des Fahrers, die es nach einigen 180° Fahrtrichtungswechseln in den Kehren schwer haben, den Kopf des Untrainierten gerade zu halten. Es ginge sicherlich noch mehr, aber man will sich ja innerhalb der StVO aufhalten und das Autochen unbeschädigt zurückbringen. Auch gemütliche Spazierfahrt ist kein Problem: Klimaautomatik aus, Fenster runter und gemütlich cruisen. Der VI. Gang macht aus 2500/min gute 100 km/h und mehr als 3000 Touren braucht man bei – nicht zu langsamer – Kurvenwedelei nicht.

Man genießt das Fahrwerk, daß straff und direkt ist, ohne „bretthart“ zu sein, die ebenso direkte Lenkung und stört sich eigentlich nur an den serienmäßigen Alcantara-Sitzbezügen, die den Fahrerrücken feucht werden lassen, was nicht an Angst oder Anstrengung liegt. Aber das kann man ja auch auf den Hinweis auf ein Püschchen auffassen. Der Kern eines kleinen Bergischen Ortes. Kirche, Brunnen,



Café. Vor dem Café und einer Zuschauerin wird der Cayman zwecks Einparken auf einer abschüssigen Straße gewendet und macht beim Anfahrversuch mit Leerlaufdrehzahl „hicks“. Sonst nix. Ruhe. Die Zuschauerin fängt zu kichern an und ich kann gerade noch verhindern, zwecks sofortigem Wiederstart im Reflex die rechte statt der linken Hand zu benutzen.

Ein paar Momente später sitzt der Autor relaxt bei einem Tässchen Cappuccino und Vogelgezwitscher unweit des Cayman, genießt die Sonne auf dem trocknenden Rücken und sinniert über das Erlebte. Auf jeden Fall ist der Cayman das im Vergleich zum großen Bruder Carrera handlichere Auto. Kurvenwechsel machen hier aufgrund der Schwerpunktlage noch mehr Spaß. Für die EU-Geräuschvorschriften kann Porsche nichts und aus technologischer Sicht ist die Zeit der Luftgekühlten einfach vorbei; von dieser Sicht aus herrscht zwischen 987 und 911 Gleichstand. Aber gerade bei schönem Wetter wäre es ja nett, wenn man offen... hm! Normalerweise ist ein Cabrio aus nachvollziehbaren Gründen teurer als die Coupéversion eines Autos. Hier ist es umgekehrt. Hier ist es für mich schwer nachvollziehbar, warum man über 6.000,- € mehr für ein nicht-Cabrio ausgeben sollte, zumal das Verdeck des Boxster hochwertig ohne jeder Flatter- und Beutelneigung ist. Am besten kommt man mit diesem Auto mental zurecht, wenn man ihn als kleinen Bruder des Carrera sieht, mit mehr Kurvenspaß, niedrigerem Preis und echtem Sportwagen-Feeling für diejenigen, die keine Cabrios mögen. Ein Nischenprodukt, dass allein aufgrund seiner besonderen Stellung seine Liebhaber finden wird. Zum Beispiel mich... ;-)



Daten & Fakten (Werksangaben)

Grundpreis: 58.529,- € (Stand Mai/2006)

Motor: 6 Zylinder Boxer, flüssigkeitsgekühlt, Trockensumpfschmierung, 4 Ventile/Zyl., Hub und Steuerzeiten variabel. 3.386 cm³, 217 kW (295 PS) bei 6.250/min, 340 Nm bei 4.400-6.000/min. Gesamtverbrauch 10,6 l/100km (Super Plus) – alle Angaben für manuelles 6-Gang-Getriebe, 5-Gang Tiptronic gegen Aufpreis erhältlich.

Fahrleistungen: Vmax 275 km/h, Beschl. 0-100 km/h in 5,4 sec, 80-120 km/h im V. Gang 6,6 sec

Fahrwerk: McPherson Radaufhängung vorne & hinten, elektronische Stabilitätskontrolle, innenbelüftete Festsattel-Scheibenbremsen vorne & hinten, ABS, Reifen vorne 235/40 ZR 18, hinten 265/40 ZR 18, 19-Zoll-Räder gegen Aufpreis erhältlich.

Leergewicht: 1.380 kg Zuladung: 290 kg

Tankinhalt: 64 l

Kofferraumvolumen: 150 l vorne + 260 l hinten