

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Betaalbaar en toch exclusief

Echte Porsche

voor 'gewone man'

Porsche oogst geweldige publiciteit met de introductie van de Cayman-modellen. Terwijl het feitelijk 'slechts' om een coupéversie van de al lang bestaande Boxster gaat. Maar Porsche profileert de Cayman toch weer anders. Veel sportiviteit met een acceptabel prijskaartje.

Het wereldberoemde Duitse sportwagenmerk Porsche verbreedt stukje bij beetje het programma. Drie modelseries komen op de prijslijst voor, de nog zeer verse Cayman is daarop de laatste aanvulling maar valt intern onder de Boxster. Porsche heeft er inmiddels twee: in het voorjaar kwam de Cayman S met de 217 kW sterke 3.4 liter boxer motor uit de snelle Boxster S en in de zomer verscheen de Cayman zonder S, met de 180 kW 2.7 liter, dezelfde motor als in de standaard Boxster. Onderhuids zijn er behalve de motor, die overigens voor de gewone sterveling onzichtbaar blijft, weinig opvallende verschillen. De 'gewone' Cayman komt met een vijfbak in plaats van de zesbak in de Cayman S, hij heeft kleinere 17" wielen en één trapeziumvormig uitlaateindstuk in plaats van twee en nog een paar meer van die dingen. Zaken als de zesbak en het Porsche Active Suspension Management (PASM) zijn overigens te bestellen, evenals tal van andere extra's. Op de prijslijst bestaat een enorme afstand tussen de Cayman en de Cayman S, deze komt dicht in de buurt van de 15 mille!

In het Porsche-programma vormt de Cayman de verbinding tussen de nog enigszins betaalbare Boxster en de eeuwig kostbare 911-modellen. Het nieuwe Coupémodel met z'n op de 911 gelijkende neus en de grote achterklep met daarin de vlakke achterraut, mag geslaagd worden genoemd. De auto oogt sportiever en krachtiger dan zijn cabrio-familieid en meer dan ooit spat het Porsche-DNA er aan alle kanten vanaf. De lage neus met de bijna ronde koplampen en de ronde mistlampen in de

luchthapper, de slanke lijn naar achteren die in sensuele, brede heupen uitloopt, de luchtopeningen in de flanken en de bescheiden achterspoiler die bij 100 km/h omhoog glijdt en bij 90 km/h weer naar beneden, ze maken de Cayman bij elkaar tot een zeer wilde sportwagen. De wachtlijsten zijn al direct lang, alles wat de fabriek maar kan bouwen is al nagenoeg verkocht.

Met de catalogusprijs van 67.500 euro beweegt de Porsche Cayman zich iets boven de prijsklasse van de BMW 335i Coupé en de Z4 3.0i, en in de buurt van de Lotus Elise R en de Mercedes SLK 350. Maar ja, een Porsche is altijd iets exclusiever en je betaalt dus een extra premie voor het dure label.

Snel genoeg

De middenmotor van de Cayman heeft net als de Boxster een plekje vóór de achteras en achter de stoelen gekregen. Hij ligt in de lengterichting en drijft via een handgeschakelde vijfbak de achterwielen aan. Het is de bestaande Boxster-motor, goed voor een vermogen van 180 kW bij 6500 t/min en een maximum koppel van 273 Nm dat beschikbaar is tussen 4600 en 6000 t/min. De vloeistofgekoelde zescilinderboxer motor met vier kleppen per cilinder is opgebouwd uit lichtmetaal en heeft een slagvolume van 2686 cm³. De motor is voor het eerst voorzien van het nieuwe Porsche VarioCam Plus, waarbij zowel de lichte hoogte van de uitlaatkleppen als de inlaatkleppen wordt gevarieerd.

Het verschil van 0,7 liter en 50 pk met de S-

motor is natuurlijk niet gering. Wie in één van beide auto's is geïnteresseerd kunnen we aanraden om er in de juiste volgorde mee kennis te maken. Want wie bijvoorbeeld eerst met de Cayman S gaat rijden en daarna de 37 kW zwakkere broeder probeert, zou wel eens kunnen worden teleurgesteld. Dus: eerst de Cayman meenemen en pas daarna de Cayman S. Niet dat de 2.7 liter Cayman een saaie auto zou zijn, absoluut niet! Hij bezit echt alle ingrediënten om het z'n berijder zeer naar de zin te maken. Zoals de pure Porsche-uitstraling, een heerlijke, orenvullende uitlaatbrul die bij het oplopen van de toeren wel harder maar nimmer ordinair wordt, een smeuge trekkracht en een heerlijk koppolverloop. Plus natuurlijk de uitstekende balans tussen de motor en de vijfbak. De motor loopt heel rustig bij 3000 t/min (120 km/h) en is daar onder al bereid tot stevige acceleratie, maar liever niet vanuit de vijfde versnelling. Je moet even terug naar vier, of beter naar drie. De bak schakelt uitstekend en de koppeling gaat niet te zwaar en grijpt goed aan. Natuurlijk is de Cayman S veel sneller, uiteraard is die 3.4 liter motor explosiever wanneer je het gas vloert en het spreekt ook vanzelf dat een zesbak beter bij dát motorkarakter past. Maar wij hebben ons in de Cayman geen moment verveeld.

Het grote genieten

Stap in de niet te nauwe cockpit van de Cayman en het 'Grote Genieten' is al begonnen. De alcantara/kunstlederen bekleding zit strak om de stoelen heen. Ze zijn hard en goed gevormd maar het valt op dat de verstelbaarheid naar achteren voor langere mensen beperkt is. De hoogterverstelling gaat met een hendel. De instrumenten zitten precies daar waar je ze verwacht en we geven toe dat we meer naar de digitale snelheidsmeter kijken dan naar de analoge meter daarnaast. De analoge toerenteller is prominent geplaatst en heel goed zichtbaar. Het is een lekker sportief interieur, ietwat somber van uitstraling maar dat is typisch Porsche. Het is goed afgewerkt en voor-



De Cayman lijkt welhaast nóg meer een echte Porsche dan de Boxster. Hij oogt sportiever en krachtiger.

Vooral aan de achterkant is het verschil met de Boxster duidelijk zichtbaar. De achterraut is in de achterklep opgenomen.

Op de middenconsole vinden we alle bekende attributen als audio, climate control en de korte pook voor de vijfbak. Plus schakelaars voor ESP, schokdempers, stoelverwarming etc.



De kofferbak voorin is vooral ruim door het ontbreken van een reservewiel.

Foto's: Jan Liefstink



Het interieur is typisch Porsche: sportief en sober met vooral donkere kleuren. Dat het aluminium puur plastic is, valt tegen.



Een echte Porsche-cockpit met links van de stuurkolom de contactsleutel en recht voor de bestuurder prominent de toerenteller. De digitale snelheidsmeter complementeert de analoge.

zien van mooie materialen waarin het plastic nepaluminium echter negatief opvalt. Het coupédak geeft de auto een knus privacygevoel. Het dikke driespaaks stuur zit op de juiste plek

en is in twee richtingen verstelbaar, de lekker korte pook valt goed in de hand en de Cayman straalt klasse en functionaliteit uit. In dat opzicht vallen ook de bergruimten in het inte-

rieur erg mee en wat te denken van de twee bruikbare bagageruimten: één voor en nog een behoorlijke achter de stoelen. Een reservewiel heeft de Cayman niet, wel een pompje.

Niet sleutelen, maar rijden!

Alhoewel een Porsche prachtige techniek bevat voor de autotechnicus, beperkt het onderhoud van een Porsche zich tot een vluchtig werkplaatsbezoek. Olieverversen en filter wisselen hoeft niet vaker dan elke 30.000 km of eens per twee jaar. Ook het interieurluchtfilter wordt dan vervangen. Porsche schrijft een syntheti-

sche 5W/40 of 0W/40 voor. Kleppen stellen is er niet bij, en ook de distributie is dankzij een kettingaandrijving onderhoudsvrij. Na 60.000 km is de Cayman aan een nieuw luchtfilter toe en bij 90.000 km worden de bougies gewisseld. De transmissies zijn bijna voor het leven gesmeerd: pas na 180.000 km of 12 jaar is verversen nodig.



De motor laat zich helaas niet zien, de liefhebber van techniek moet eerst sleutelen.



De noodzakelijke (bij)vulopeningen zijn wél goed bereikbaar.

De standaarduitrusting omvat verder een niet links-rechts gedeelde climate control, een regensensor, een alarminstallatie, 17" lichtmetalen wielen, een automatische achterspoiler die je desgewenst ook handmatig kunt fixeren, een gordijntje boven de bagageruimte en qua veiligheid uiteraard ABS en ESP, voor- en zijairbags plus windowbags.

Modelserie en prijzen

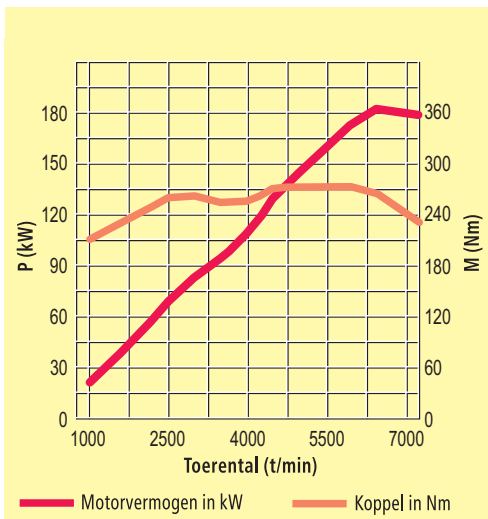
Porsche Cayman:	..... v.a. € 67.500,-
Porsche Cayman S:	..... v.a. € 81.995,-
ABS/ASR:	.....standaard
Stabiliteitsregeling:	.....standaard
Remassistent:	.....standaard
Zij-airbags:	.....standaard
Windowbags:	.....standaard
Xenon-verlichting:	.....optie
Regensensor:	.....standaard
Elektrische zijruiten:	.....standaard
Automatische airco:	.....standaard
Cruise control:	.....standaard
Audiosysteem:	.....standaard
Navigatiesysteem:	.....optie
Automaat:	.....optie
Lederen bekleding:	.....optie

Pon Porsche Center
 ☎ (033) 494 99 11
 www.porsche.nl

Verantwoord hard

Wie in zijn Cayman een handgeschakelde zesbak prefereert boven de standaard vijfbak, krijgt er ook een (PASM) Porsche Active Suspension Management bij. Dat geeft een steviger, sportiever rijgedrag. Maar de basis wielophanging van de Cayman (dezelfde als onder de Boxster) is voorzien van Porsche Stability Management (PSM) en is ook niet voor een kleintje vervaard. Zeker niet zelfs, want de veerpoten voor/achter met schroefveren bijstaan door langs- en dwarsverstevingen en een stabilisator voor en achter, staan garant voor een sportief rijgedrag en een solide bochtvastheid. Deze wordt mede geholpen door de behoorlijk 'vette' banden (vóór 205/55 R17, achter 235/50 R17) waarmee je een ongehoord hoge snelheid op leuke bochtige wegen kunt aanhouden. Natuurlijk is de Cayman hard geveerd maar absoluut niet zodanig dat je gebit er los van raakt en natuurlijk reageert de zeer gevoelige besturing lekker direct en precies waardoor je de auto op de millimeter kunt plaatsen. De Cayman is stabiel en voelt enorm veilig aan, ook op zeer hoge snelheid. We zijn er de Autobahn mee op gegaan en al gauw rijd je met het grootste gemak gemiddelden waarvoor je in ons land ruimschoots je rijbewijs kwijt zou raken. Typisch Porsche dus. De remmen werken gigantisch goed, en ook dát is typisch Porsche! ●

Dick Schornagel



Testmetingen Auto & Motor
TECHNIEK

Max. motorvermogen (fabrieksopgave): 180 kW bij 6500 t/min
 Max. koppel (fabrieksopgave): 273 Nm bij 4600 t/min
 Acceleratie:
 0-80 km/h: 5,3 sec. 0-100 km/h: 6,1 sec. 80-120 km/h: 5,9 sec.
 Geluidsmetingen:
 80 km/h: 69 dBA 100km/h: 73 dBA 120 km/h: 74 dBA
 Brandstofverbruik EC 93/116:
 Stadsrit: 14,1 liter op 100 km Buitenweg: 7,1 liter op 100 km
 Combinatierit: 9,5 liter op 100 km
 Gemiddeld testverbruik: 13,4 liter op 100 km
 Topsnelheid (fabrieksopgave): 260 km/h



De combinatie
 De combinatie van motor, bak en remmen is bijna verbluffend. Het geluid is heerlijk, de trekkracht weliswaar niet explosief maar wel lineair en de vijfbak schakelt geweldig fijn. Het is gewoon de hele combinatie van 'cockpitgevoelens' die rijden met de Cayman tot een feest maakt.



Het ontbreken van een
 Het ontbreken van een reservewiel bevalt ons niet, wie onderweg ooit een echt kapotte band heeft gehad begrijpt waarom. En de beperkte lengte in de cockpit is een bezwaar voor langere bestuurders. Voor een dure auto als de Cayman had het plastic best wel aluminium mogen zijn.