

# Porsche Cayman S

## Mittelstürmer für freie Wildbahn

Der Cayman S schiebt sich in das schmale Leistungsband zwischen Boxter S und Carrera und hat damit eine neue Baureihe eröffnet. Aber das ist eine bloße Standortbestimmung. Wichtig ist, wie er aussieht: betörend nämlich; und sich fährt: ganz und gar fabelhaft.

Text: Harald Sager Fotos: Stephanie Golser



**P**orsche scheint im Moment den automobilen Midas-Touch gepachtet zu haben – wobei dieser Moment schon eine ganze Weile andauert. Was immer man bei Porsche angreift, es geht auf. Zunächst stellte sich der Boxster, die dem 911 zur Seite gestellte zweite Baureihe, als schlagender Erfolg heraus. Danach kamen die Zuffenhausener anscheinend auf den Geschmack und entwickelten gleich die nächste neue Reihe, den Cayenne, der sich mit Aplomb im Segment der luxuriös-sportlichen SUVs breit machte. Und in drei Jahren soll der Panamera kommen, ein viertüriges Sportcoupé, von dem es vorläufig nur vielversprechend anzusehende Skizzen gibt.

Aber bleiben wir doch in der Gegenwart: Porsches jüngste herausgebackene Baureihe nennt sich Cayman (englisch auszusprechen), und ihre erste Kreatur, der Cayman S, zwingt sich mit ihrem 3,4-l-Sechszylindermotor (217 kW/295 PS) genau in das schmale Band zwischen dem Boxster S (206 kW/280 PS, 3,2-l) und dem 911 Carrera (239 kW/325 PS, 3,6-l). Der Boxstermotor stammt vom Boxster und wurde aufgeblasen. Vom Carrera wiederum kommt die flexible Ventilsteuerung VarioCam plus, die nicht nur variable Einlasssteuerzeiten, sondern darüber hinaus noch eine Ventilhubumschaltung ermöglicht.





Dadurch wiederum konnte die Leistung auf die erwähnten 295 PS hochgeschraubt werden.

Zur Optik: Die Front bleibt nahe an jener des Boxsters dran (die ihrerseits in der Nähe des Carrera ist). Ein hübsches Detail sind die in den seitlichen Lufteinlässen platzierten Nebelscheinwerfer, es dürfte sich um eine Mini-Mode handeln, derlei ist uns zuletzt beim Phaeton, beim Audi A6 und beim Aston Martin Vantage aufgefallen. Markant auch die Längslamellen in den seitlichen Lufteinlässen: kein Dekor, hier wird mächtig eingatmet. Die Rücklichter sind ebenfalls Boxster, detto das Doppelendrohr (vom Boxster S). Auch das Cockpit mit seinen eins ins andere übergehenden Instrumenten lehnt sich an jenes des Boxsters an. Die Sitzverstellung ist halb manuell, halb elektrisch, vom Carrera her sind wir das anders gewöhnt und maulen.

Der ästhetische Knüller des Cayman S ist jedoch die Silhouette. Die Fluchtlinie vom Dachscheitel hinunter zum Heck musste anders gelöst werden als beim sozusagen zeitlosen Carrera, sonst hätte man ja einen neuen Carrera aus dem Hut gezaubert. Also drückte man das Heck gewissermaßen ein, schuf eine Art Heckmulde, die wiederum reichlich Platz bot für eine ganz und gar überdimensionale Heckklappe. Von der abschwellenden Linienführung her ist das übrigens eine Reminiszenz an den Porsche 904, ein seltenes, straßen- plus rennstreckentaugliches Modell aus dem Jahr 1964. Ästhetisch ist die Silhouette gut gelungen, funktional auch, denn unterm Heck ist Platz für

einen recht geräumigen (260 Liter fassenden) Kofferraum. (Im Bug gibt's einen zweiten, er fasst 150 Liter.) Den Mittelmotor bekommt man übrigens nicht zu sehen, es sei denn, man begibt sich unter eine Werkstattbühne, und wer tut das schon freiwillig? Für Öl und Kühlerflüssigkeit sind zwei Öffnungen im Kofferraum vorgesehen. Auffallend noch die muskulösen Kotflügel, vom Rückspiegel aus wirken sie wie die Schulter eines Athleten oder ein Bizeps. Abgeschlossen wird das Ganze von einem aparten kleinen Spoiler, der ab Tempo 100 automatisch ausfährt.

### FEUCHTE HÄNDE, FLATTERNDES HERZ

Soviel zur Theorie. Und die Praxis? Bei der muss man auch als nicht gedungener Schreiber ins Schwärmen kommen. Wir haben den Cayman S, in strenger Erfüllung unserer journalistischen Sorgfalt, einigermaßen ausgereizt – auf deutschen Autobahnen, wie wir betonen wollen. Und haben dabei relativ feuchte Hände und ein eher flatterndes Herz bekommen. Die werkseitig angegebene Spitze von 275 km/h ist uns nicht ganz gelungen, teils aus Rücksichtnahme gegenüber den übrigen Straßenbenutzern, teils, weil der Anschlag jenseits der 6.500 Umdrehungen – das maximale Drehmoment liegt zwischen 4.400 und 6.000 U/min. – doch etwas nachließ. Unserer Erinnerung nach tat sich beim Carrera im Beinahe-Rotbereich mehr – aber bitte, der ist auch eine ganze Stange teurer. Dennoch, der auf 3,4 Liter vergrößerte Kurz-



**Porsche Cayman S**

Motor	6 Zylinder-Mittelmotor	
Leistung (kW/PS) bei U/min.		217/295 bei 6.250
Max. Drehmoment (Nm) bei U/min.		340/4.400-6.000
Hubraum (ccm)		3.387
Höchstgeschwindigkeit (km/h)		275 (267*)
Beschleunigung s 0-100 km/h		5,4 (6,1*)
Länge/Breite/Höhe (mm)		4.341/1.801/1.305
Leergewicht nach DIN (kg)		1.340/1.380*
Tankinhalt (l) 64 l		
Verbrauch (l): innerstädtisch		15,3 (16,3*)
außerstädtisch		7,8 (7,9*)
gesamt		10,6 (11,1*)

\* Tiptronic S



huber des Cayman S dreht bis 7.300 U/min. aus, da sollte die Spitzengeschwindigkeit dann doch drinnen sein.

Jenseits der 240 km/h hörten wir etwas flattern. Wir dachten zunächst an Windgeräusche, bis wir draufkamen, dass das Tuch zwischen Fondabschluss und hinterem Kofferraum zu flattern begonnen hatte. Nicht, dass uns das gestört hätte, wir fanden es eher lustig. Herzflattern war, wie erwähnt, eher angebracht.

Mehr Spaß als am Bolzen auf der Autobahn hatten wir auf den Landstraßen des Weinviertels, in deren Kurven der Cayman S sich förmlich hineinsaugte. Auf diesen Straßen klebte er geradezu, sie sind sein Revier, und

auch der Fahrer bekam den Instinkt des Jägers auf der Jagd nach der nächsten Kurve, der nächsten Ausbeschleunigung, dem nächsten zu überwindenden Vordermann. Bremsen, Lenkung – wunschlos. Das souveräne Handling verdankt sich auch der im Vergleich zum Boxster doppelt so hohen Karosseriesteifigkeit.

Cayman-S-Fahren macht süchtig. Dass es auch eine Sport-Taste gab, fiel uns erst hinterher auf, wir hatten sie nicht vermisst. Fazit unserer Landpartien: Beim Cayman S handelt es sich definitiv um einen ausgewachsenen – erwachsen klingenden, sich ebenso fahrenden – Sportwagen, der eben zufällig zugleich der etwas klei-

nerer Bruder des Carrera ist. An diesem ist er tatsächlich – vom Preis abgesehen, der doch mächtige Distanzen schafft – überraschend nahe dran.

Der Schreiber dieser Zeilen ist in letzter Zeit einiges an hochklassigen Prestigefahrzeugen gefahren. Aber jeder Passant hätte sogleich erkannt: Der Rolls-Royce Phantom, der Lamborghini Gallardo, die gehören ihm nicht, die hat er sich nur ausgeborgt. Der Cayman S hingegen wäre ihm, wenn seine Karriere ein wenig glitzrender verlaufen wäre, durchaus angestanden. Andere Fahrzeuge hat er nach zwei, drei Tagen leichten Herzens zurückgebracht, beim Cayman S (wie auch beim Carrera) hat's wehgetan.



*Das von Jost Höppler und dessen Sohn Christof geleitete gleichnamige Weingut, worin wir unseren Cayman S hübsch platzieren durften, gehört zu den renommiertesten Österreichs. Der Großteil der Produktion geht in den Export und hier wieder vor allem in die USA – ein Terrain, das Jost Höppler schon vor Jahrzehnten aufbereitet hat. Der Produktionsbetrieb ist in Breitenbrunn am Neusiedlersee angesiedelt. Produziert werden diverse Weiße wie Grüner Veltliner, Pinot Blanc, Chardonnay und Riesling; rote Sorten, so etwa Blaufränkisch, Zweigelt, Pinot Noir und St. Laurent; sowie Süßweine. Fürs individuelle Weinerlebnis empfiehlt sich das Stammhaus im Nachbarort Winden. Der historische Vierkanthof ist ein einziges efeumranktes Idyll, das zu Verkostungen, Incentives und Events einlädt (nach Vereinbarung). Die hier befindlichen „Weinräume“ ([www.weinraeume.at](http://www.weinraeume.at)) sind eine künstlerische Installation, die dem sinnlichem Erleben – im Speziellen jenem des Weins – nachspüren.*

Weingut Höppler, Tel. + 43 (0)2683 23 907-0, Web: [www.hoepler.at](http://www.hoepler.at).