Kurvenstar reloaded: Der neue Porsche Cayman

Lead
Spitzkehren und Kurven sind sein Metier. Der neue Porsche Cayman will mit längerem Radstand, rundum neuem Fahrwerk und weniger Gewicht neue Maßstäbe für Fahrdynamik in seiner Klasse setzen.

Weltpremiere in Los Angeles: Hier, nahe der von unzähligen Kurven erschlossenen Hollywood Hills, erblickt der neue Porsche Cayman das Tageslicht auf sonnig vorgewärmten Asphalt. Der neue Cayman wirkt markanter als je zuvor. Die Proportionen sind frisch abgestimmt und zeichnen dennoch eindeutig das kompakte Porsche Sportcoupé. Gleichwohl sind ein verlängerter Radstand bei kürzeren Überhängen und Räder mit 18 und 19 Zoll Durchmesser und größerem Abrollumfang eindeutige optische Erkennungsmerkmale für die gesteigerte Fahrdynamik. Präzise Linien und scharf modellierte Kanten prägen den Look der nunmehr dritten Cayman-Generation.

Charakteristisch für das weiterentwickelte Design ist die Schulterlinie, die aus dem stark nach oben gewölbten Kotflügel bis ins Fondseitenteil läuft und auf der jetzt im Bereich der Türbrüstung die Außenspiegel positioniert sind. Typisch Cayman ist der dynamische Einzug in der Tür, der die Ansaugluft zum markanten Einlass im Fondseitenteil und damit direkt zum in der Fahrzeugmitte montierten Triebwerk führt. In der Front ist der neue Cayman an seinen dominanten, zur Seite hin größer werdenden Kühllufteinlässen zu erkennen. In ihnen sind weit außen die runden Bugleuchten mit Vierpunkt Tagfahr-, beziehungsweise Positionslichtern integriert, ein unverwechselbares Kennzeichen. Genauso spezifisch für die neue Generation des Sportcoupés ist die große, flache Heckklappe aus Aluminium und das Heckteil mit den umlaufenden Kanten. Am oberen Ende der Heckscheibe warnt eine über die gesamte Scheibenbreite reichende LED-Bremsleuchte den nachfolgenden Verkehr. An die Heckklappe schließt unmittelbar das dünne Blatt des Heckspoilers an, das im Vergleich zum Boxster höher und in einem steileren Winkel ausfährt.

Was steckt unter dem Blech? Ausgesprochene Hochdrehzahl-Motoren. Porsche setzt im Cayman zwei Sportmotoren ein, die sattes Drehmoment mit hoher Leistung im oberen Drehzahlbereich verbinden. Dieses Hochdrehzahlkonzept ermöglicht es unter anderem, den Hubraum des Basis-Triebwerks im Vergleich zum Vorgängermodell um 0,2 Liter zu verringern und dennoch eine höhere Leistung zu erzielen. Mit seiner spezifischen Leistung von 101,6 PS pro Liter überschreitet der 2,7-Liter-Motor als erstes Cayman-Triebwerk die für Sportmotoren magische Grenze von 100 PS pro Liter Hubraum. Beide Motoren liefern ihre Nennleistung jetzt bei 7.400 Umdrehungen. Die Spitzenleistung stieg um zehn PS auf nun 275 PS (202 kW) beim Cayman und um fünf PS auf 325 PS (239 kW) beim S-Modell. Beide Leistungskurven liegen über denen der bisherigen Triebwerke, bei gleicher Drehzahl geben die Sechszylinder also mehr Leistung ab.

Die Detaillösungen setzen sich fort: Die neuen Motoren saugen ihre Luft aus den Lufteinlässen links und rechts an. Beim 3,4- Liter-Sechszylinder des Cayman S verbessert eine schaltbare Resonanzklappe den Füllungsgrad

und sorgt so für hohes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen sowie einen gleichmäßigen Drehmomentverlauf. Zur optimalen Gaswechselsteuerung verfügen beide Triebwerke einlassseitig über Ventilhubumschaltung und variable Steuerzeiten (VarioCam Plus). Die Antriebe beider Modelle sind mit Benzin-Direkteinspritzung, Thermomanagement, Bordnetzrekuperation und Auto-Start-Stopp-Funktion um bis zu 15 Prozent sparsamer. Das Prinzip, Motorleistung nur dann abzurufen, wenn sie auch tatsächlich gebraucht wird, hat der neue Cayman in Verbindung mit PDK-Getriebe mit dem Boxster und dem 911 Carrera gemeinsam: das so genannte Segeln. Unter Segeln versteht man das antriebslose Rollen, bei dem der Motor im Leerlauf mit entsprechend niedrigem Verbrauch läuft. In der Praxis bedeutet das mögliche Kraftstoffeinsparungen von bis zu einem Liter auf 100 Kilometer bei vorausschauender Fahrweise.

Die Bissigkeit des Caymans resultiert ganz wesentlich auch aus dem Getriebekonzept: Bei den neuen Cayman-Modellen wird serienmäßig ein Sechsgang-Handschaltgetriebe eingesetzt, dessen Gangabstufungen optimal auf die Motorcharakteristika ausgelegt sind. Außerdem steht das optionale Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) zur Wahl. Es bietet sieben Gänge, Schalten ohne Zugkraftunterbrechung und damit schnellere Spurts und weniger Verbrauch. Die neuen Cayman-Modelle haben jetzt serienmäßig eine Sport-Taste, über die der Fahrer zwischen einer sportbetonten und einer komfortablen, verbrauchsoptimierten Abstimmung wählen kann. Das PDK ist auf den neuen Cayman genauestens abgestimmt. Porsche verspricht beispielsweise: Im manuellen Modus ermöglicht es mit ausgeschaltetem Porsche Stability Management (PSM) kontrollierte Drifts. Durch Erkennen des Gierwinkels und des Lenkeinschlags setzt eine Hochschaltverhinderung ein und erlaubt diesen ganz speziellen Fahrspaß. Und wer noch mehr Fahrspaß wünscht, der bucht das optionale Sport Chrono-Paket hinzu, welches den Cayman Rennstrecken-tauglich macht. Die Markteinführung der neuen Cayman ist in Europa für den 2. März geplant. Die Grundpreise betragen in Deutschland 51.385 Euro für den Cayman und 64.118 Euro für den Cayman S, jeweils einschließlich 19% Mehrwertsteuer.

Fotos: Porsche

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/kurvenstar-reloaded-der-neue-porsche-cayman
© Classic Driver. All rights reserved.