



DE NIEUWE CAYMAN S

WHO NEEDS



A 911?

Elke keer als Porsche met een nieuw model op de markt komt, is het die 911 waarmee het product vergeleken wordt. Dat gold bijvoorbeeld voor de eerste generatie van de Cayman en het geldt nu weer voor de laatste generatie van dat model. Misschien schoppen we tegen heilige huisjes, maar toch: who needs a 911?

TEKST REIN DE RUITER FOTOGRAFIE JOOST FRANKEN



Het is vloeken in de kerk voor iedere 911-adept, waar ik er overigens zelf ook een van ben. Maar toch ga ik het zeggen. De nieuwe Porsche Cayman is een geweldige auto. Het concept met de middenmotor heeft de betere papieren dan de *good old* 911, waar de motor al een halve eeuw achterin ligt. De nieuwe Cayman-generatie - 981 voor de freaks - deelt nu bijna de helft van z'n onderdelen met de 911. En het gaat dan vooral over versnellingsbakcomponenten, de elektrisch bekrachtigde stuurinrichting en de boardelektronica. Uiteraard is dat een voordeel, voor de Cayman. Een broedertwist hoef je niet te vrezen; daarvoor verschilt het basisconcept te veel. Maar als Porsche niet kunstmatig een verschil had aangebracht, dan reed de Cayman ongetwijfeld rondjes om de 911. Porsche heeft al sinds de eerste generatie van de Cayman z'n prestaties bewust onder de 911 gehouden, terwijl de aanwezige technenuten bij de introductie in 2005 bij de borrel al durfden toe te geven dat er in het ontwerp veel meer potentie school dan er nu uit kwam. Maar gelukkig is de nieuwe 991 weer een stuk beter dan zijn voorgangers, en is er dus ruimte ontstaan om de Cayman te laten groeien. De Cayman is sneller, beweeglijker en lichter dan z'n voorganger en is bovendien veel makkelijker tot hard rijden te verleiden. Misschien zelfs nog wel meer dan de huidige 911.





Gegroeid

Goed. De Cayman is dus gegroeid en niet alleen figuurlijk. Je mag dat gerust ook letterlijk nemen. Hij is 35 millimeter langer dan z'n voorganger, terwijl de wielbasis met maar liefst 60 millimeter toenam. De hoogte nam met 10 millimeter af; de breedte groeide met één hele millimeter. Zowel voor als achter is de spoorbreedte eveneens toegenomen. Dat alles zorgt ervoor dat de balans in deze auto verder is verbeterd. Want lekker rap rijden was *the main target* van Porsche. Wat daarbij absoluut meewerkt is het gegeven dat Porsche de auto zowel lichter als stijver heeft gemaakt. Speciaal voor de Cayman maken de bauxietmijnen ongetwijfeld overuren want door meer aluminium, zo'n 44 procent van de carrosserie, is de nieuwelings liefst dertig kilo lichter. Daarbij is de auto 40 procent stijver door het gebruik van ultra-sterke metalen.

DE CAYMAN IS SNELLER, BEWEEGLIJKER EN LICHTER DAN Z'N VOORGANGER EN IS BOVENDIEN VEEL MAKKELIJKER TOT HARD RIJDEN TE VERLEIDEN.



De 3,4 liter zescilinderboxer van de Cayman S is een herziene versie van de vorige generatie. Hij groeide niet, maar levert wel meer vermogen. De vijf pk extra brengt het een totaal op 325 pk. Daarmee accelereert hij min of meer even snel als de 911. Maar Porsche heeft overige aspiraties van de Cayman S op het gebied van de topsnelheid opnieuw de kop in gedrukt. Hij is met z'n top van 283 km/h exact zes

ALS JE DE REM VERVOLGENS LOST, SNELT DE CAYMAN RICHTING HORIZON MET EEN SNERPENDE SOUND DIE KIPPENVEL VEROOorzaakt.

km/h trager dan de 991 Carrera. Desondanks voelt een Cayman veel sneller aan dan de 911. Zet 'm middels een knopje in de Sport Plus modus, bak in D, voet op de rem en het gas erop. Als je de rem vervolgens lost, snelt de Cayman richting horizon met een snerpende sound die kippenvel veroorzaakt. Het laat zich raden dat de nieuwe Cayman de toon zet op het gebied van rijdynamiek. Die was al allerm minst beroerd bij de vorige generatie, maar met de grotere wielbasis en spoorbreedte is de stabiliteit met name bij hoge snelheden nog extra toegenomen. De





CAYMAN CIRCUITVERSIE

Ook zo overstuur dat de nieuwe Porsche 911 GT3 alleen leverbaar is met PDK? Volgens de geruchten zou er weleens een circuitgerichte variant van de Cayman kunnen komen. Mét handbak, meldt *Auto Motor und Sport*. Volgens Andreas Preuninger, de chef ontwikkeling van de 991 GT3, zou een circuitgerichte versie van de Porsche Cayman helemaal geen gek idee zijn. De chef stelde zichzelf de retorische vraag of Porsche het succes van de 911 GT3 met de Cayman zou kunnen evenaren en beantwoordde zijn eigen vraag met: "Misschien, waarom niet?" Preuninger meldde dat er weliswaar al met zo'n variant is geëxperimenteerd, maar dat Porsche AG nog geen definitief besluit heeft genomen.



besturing is bovenmatig goed en uitermate exact; de S-remmen met hun rode klauwen – afkomstig van de 991 - behoren tot de beste ter wereld.

Of het nou echt door z'n afslankkuur komt of niet, deze Porsche voelt lichtvoetig aan. Sturen gaat zeer direct en met het nodige gevoel en de koets heeft bijna geen tijd nodig om zich te zetten. De Cayman vreet bochten met gretigheid. Hij levert altijd een sur plus aan grip, zelfs bij vol uit-accelereren van bochten geeft de Cayman geen krimp. Op de openbare weg zul je niet snel aan de grens van de auto komen. Uiteraard lift er een heel peloton elektronische engelen met de nieuwe Cayman S mee. De systemen doen haast ongemerkt hun werk, maar in een moment van zelfover-



schatting staan ze paraat. En dat is dan nodig ook. Want waar de 911 je nog goedmoedig laat weten dat de grens nu echt in zicht komt, is de Cayman minder vergevingsgezind. En dan is bidden vaak te laat. Als je de adaptieve dempers, onderdeel van het optionele *Porsche Active Suspension Management*, in standje normaal laat, is de coupé zeer comfortabel en geschikt voor langere afstanden.

Mooi

Tijdens de testperiode hebben we niemand getroffen die de Cayman niet mooi vindt. Hij is scherper gestyled, toont sneller, sportiever en agressiever tegelijk. Waar de 911 bij elke generatiewissel bijna letterlijk dikker is geworden, heeft deze Cayman afmetingen die helemaal juist zijn voor een auto van dit kaliber. Vooral de achterzijde heeft in vergelijking met z'n voorgan-

ger veel gewonnen. De daklijn vloeit mooi weg in een vleugel die naadloos overloopt in de achterlichten en zich bij snelheden vanaf 130 km/h hoger boven het koetswerk verheft.

De Cayman S is standaard niet kaal, maar Nederlanders kennende zal er hier veelvuldig in de optiebrochure worden gekeken (zie ook artikel RED 7). Nieuw voor de Cayman zijn actieve cruise control en keyless entry. Tegen meerprijs is een Burmester audiosysteem leverbaar dat subliem klinkt. Verder kan zo'n beetje ieder deel van de auto gepersonaliseerd worden, uiteraard tegen extra betaling. Dat geldt ook voor veel van de techniek die van de Cayman zo'n heerlijk snelle rijmachine maakt. De fijne PDK bak kost relatief weinig: door de lagere uitstoot is de meerprijs slechts € 300. Maar voor andere opties die je eigenlijk moet willen moet je diep in je tas. Adaptieve





demping? € 1.509. Een Sport Chrono pakket? € 1.684. En dan hebben we het nog niet eens over de sportuitlaat – een ‘moetje’ dat € 2.287 kost. Tel dit allemaal op bij de vanafprijs van € 82.100 en je vliegt met gemak over de ton. En dan komt die 911 opeens toch weer aardig in beeld met een basisprijs van € 109.700. *Who needs a 911*, vroeg ik me net af. Het antwoord is dan toch weer niet zo makkelijk te geven. ■

Met medewerking van Porsche Centrum Gelderland

PORSCHE CAYMAN S PDK

Inhoud (cm ³)	3.436
Cilinderconfiguratie	6B
Kleppen per cilinder	4
Vermogen (kW/pk bij r/min)	239/325 bij 7.400
Koppel (Nm bij r/min)	370/4.500
Maximalsnelheid (km/h)	281
Acceleratie (0-100 km/h)	4,9
Verbruik gem. (l/100 km)	8,0
CO2 uitstoot (g/km)	188
Massa (kg)	1.325
Prijs vanaf	€ 82.100