

AYMANIA



Porsche Cayman S. Snabbare, snålare, smidigare. Porsche öppnar modellåret 2009 med en matnyttig uppdatering av sin mittmotorcoupé Cayman.

Text: Georg Kacher. Foto: Hans-Dieter Seufert.





Nya Cayman lovar att bli Stuttgarts mest renrasiga underhållningsmaskin.

På ytan är det här bara en facelift. Men titta närmare och du upptäcker förbättringar som går på djupet. Nya Cayman ser bara "lite ny" ut. Men fräscha motorer, ny växellåda och launch control är detaljer som förvandlar företagets mittmotorbilar från juniorer i Porsche-familjen till aspiranter i superbilsligan. Inte illa för en vagn som började sin bana som den undermotoriserade Boxster 2,5.

De viktigaste förändringarna är införandet av PDK-växellådan med dubbelkoppling på tillbehörslistan, modernare, kraftigare motorer (direktinsprutning för S-versionen) och en 911-lik sminkning av bilens exteriör. Plåtdelarna är oförändrade men nya LED-strålkastare fram och bak, nya stötfångare och nya fälgar kröner den nya modellen.

Bägge motorerna har byggts om från grunden. Den numera 2,9 liter stora sexan i vanliga Cayman ger 265 hästar (195 kW), 20 mer än tidigare. När den är kopplad till den sjuväxlade PDK-lådan avverkas 0 – 100 km/h på 5,7 sekunder och toppfarten är 265 km/h. Bränsleförbrukningen stannar på 9,4 l/100 km (ECE), elva procent snålare än tidigare.

Sugen på en bil med ett S på bakluckan? Då kan du se fram emot en 3,4-liters boxer som ger 320 hästar vid 7 200 varv och 370 Nm vid 4 750. Sprinten 0 – 100 klaras på 5,1 sekunder med PDK-lådan och med launch control kryper Cayman S under den magiska

femsekundersgränsen med 4,9 sekunder till 100 km/h. Samma acc-tid som vanliga Carrera. Toppfarten är 277 km/h och förbrukningen är nere på 9,8 l/100 km.

Cayman är med andra ord snabbare än förut, men ser den bättre ut? Ja, nya strålkastare känns väl inte som nån stor grej men de gör skillnad. Både för att de ger en bättre ljusbild (kurvljus numera option) och för att de är snyggare. De ser mera premium ut och tillsammans med de nya luftintagen ger det fronten en klart proffsigare look.

Interiört har Cayman tagit ett stort steg i rätt riktning både vad gäller kvalitetskänsla, ergonomi och design. Touchskärmen (5 tum) har halverat antalet knappar runt centerdisplayen och den som vill kan beställa nya djupt skälade och uppvärmda/ventilerade sportstolar med minne. Sound Package Plus inkluderar numera navigator med hårddisk och röststyrning för alla viktiga funktioner. Dessutom får serien nya 19-tumsfälgar och en mekanisk diffbroms, som Cayman-kunder har törstat efter sedan premiären 2005.

Med Sport Chrono Plus kommer den spännande Sport Plus-knappen till PDK:n som aktiverar växellådans race-läge och ger dig maxvarv på samtliga växlar (7 400 varv!), supersnabba växlingar, motorbroms och snärtigt gasrespons. I första hand avsett för bana men fungerar fint på landsväg om man är på huliganhumör.

Det råder inga som helst tvivel om den här bilens förmåga att underhålla sin förare. Men den är nästan mer imponerande om man köper den i basversion. Köregenskaperna är lika bra men prislappen ligger då långt under 911.

Precis som sin föregångare lovar Cayman att bli Stuttgarts mest renrasiga underhållningsmaskin. ■

TEKNISKA DATA

Porsche Cayman S

Motor: B6 3 436 cm³, 320 hk vid 7 200 r/min, 370 Nm vid 4 750 r/min.

Kaross: L/b/h 4 347/1 801/1 306 mm. Vikt 1 350 kg. Bagage 410 l.

Prestanda: Acc 0 – 100 km/h 5,2 sek. Toppfart: 277 km/h. Förbr: 9,8 l/100km.

Pris: 61 493 euro (i Tyskland).

+ Snålare, snabbare, snyggare. Cayman är fortfarande outstanding i sin prisklass.

- Paddlarna till PDK-lådan känns mer E-klass än mittmotorsportbil.

≡ Marknadens mest prisvärda mittmotorsportbil blir ännu bättre.



De exteriöra förändringarna är diskreta. Men välj till det nya Aero-kitet och du får den här fasta vingen som ger mer marktryck och argare look.



BOXSTER

Den som föredrar att åka öppen mittmotorsportbil får naturligtvis njuta av samma batteri med uppdateringar som återfinns på systerbilen Cayman. Skillnaden är att motorerna ger 10 hästkrafter mindre i Boxster. Alltså 255 hästkrafter i Boxster och 310 hästkrafter i direktinsprutade Boxster S, mot 265 och 320 för respektive Cayman. För att ge modellerna olika karaktär har Porsche valt att förse dem med några olika attribut. Sedda framifrån skiljer sig Boxster och Cayman åt genom formen på luftintagen (som är något mindre på Boxster) och varsel-ljusen, som består av dioder på Cayman. Bak har Boxster till skillnad från Cayman två små diffusorer. I dagsläget är de svenska priserna inte klara.



WOLFGANG DÜRHEIMER

Utvecklingschef,
Porsche AG

Wolfgang Dürheimer om framtiden

auto, motor & sport: Nu när ni presenterat nya Boxster och Cayman och snart släpper Panamera på Shanghai Motor Show, får utvecklingsavdelningen äntligen lite semester då?

Wolfgang Dürheimer: Knappast! Vår uppgift slutar inte när produktionen börjar, vi är ständigt med och ser till att de perfektionister som Porscheköparna är ska bli nöjda.

ams: Hur många är ni hos Porsche som jobbar med forskning och utveckling?

WD: Mitt ansvarsområde omfattar 2 438 fast anställda. Räknar vi in interna och externa konsulter är vi totalt cirka 4 000.

ams: Stämmer det att ni anställt fler Mercedesingenjörer, inklusive chefskonstruktören för S-klass, inför Panameraprojektet?

WD: Nej, det var bara en nyhetsanka. Michael Steiner som är ansvarig för Panamera har jobbat i sex år hos oss. De senaste 24 månaderna har vi anställt 62 nya tekniker för att bland annat färdigställa Panamera, men vad jag vet kommer inga från Mercedes.

”Panamera
har kostat
tio miljarder.”

ams: Hur mycket har utvecklingen av Panamera kostat?

WD: En miljard euro (cirka 10 miljarder kronor).

ams: Hur stora resurser avsätter Porsche för forskning och utveckling?

WD: 15 procent av omsättningen i år, klart över branschsnittet på sex procent. Men nu får vi en kort nedgång innan vi åter närmar oss 15 procent.

ams: Beror nedgången på synergier med VW?

WD: Inte direkt, men visst har vi vissa synergieffekter när det gäller hybridteknik och elektronik.

ams: Betyder det fler gemensamma plattformar?

WD: Lugn, bara lugn. Nya 911 kommer att behålla sin unika karaktär. Porsche förblir Porsche ...



Cayman – superb njutning för mittmotorentusiaster.