



Porsche Cayman 2.7



Wijbert Huls

© 2015-2024

Een kleine 911

Sinds zijn introductie in 2006 zijn de reacties op de Cayman divers. De dichte versie van de Boxster, of zo je wil de kleine 911, mag voor de een zonder problemen voor een Porsche doorgaan, waar voor met name diehards het Porsche-leven pas begint bij het getal 911.

De Cayman blijft qua verkopen ver achter bij zijn duurdere grote broer die vier tot vijf keer zoveel aan de man gebracht wordt. Natuurlijk is het aan de ene kant een nieuw model waar potentiële klanten ook weer even voor warm moeten draaien, maar daarnaast heeft de 911 natuurlijk ook een voorgeschiedenis waar velen direct voor zwichten. Toch schelen de instappers van de Cayman en 911 ruim 40.000 euro en dan hebben we het over 60% van de waarde van de Cayman. Betekent dat dat de Cayman ook een mindere auto is, of mag hij zich met recht een Porsche noemen?



Porsche Cayman 2.7



Porschelijnen

Als je de Cayman ziet staan, hoeft niemand je te vertellen dat het een Porsche is. De zo kenmerkende lijnen van de Porsche der Porsches, de 911, hebben ook hun weg gevonden naar de Cayman. Het kenmerkende silhouet van de 911 komt sterk overeen met dat van de Cayman, al ziet de kont er net wat anders uit door de brede heupen van de Cayman. Het zijaanzicht van de 911 is wat dat betreft net wat strakker – uit een stuk gesneden –. Qua afmetingen ontlopen ze elkaar opvallend genoeg in de breedte en hoogte vrijwel niet. De lengte daarentegen wijkt een kleine 10 cm af waarbij de Cayman zijn meerdere moet erkennen.

De gestroomlijnde vorm met dikke wielkasten verraden direct dat het om een potent autootje gaat. Maar er zijn natuurlijk meer elementen die je niet op je standaard middenklasser vindt, zoals grote luchtinlaten voor de achterwielen aan beide kanten en



Porsche Cayman 2.7

een zeer dikke einddemper die midden onder de achterkant uitmondt in een trapezoïdale vorm. Ook de geventileerde remschijven achter de achttien inch Cayman S velgen doen wel een en ander vermoeden. Daarnaast is er nog een subtiel ogende spoiler gemonteerd op de achterklep, welke boven de 120 km/h toch wel wat minder subtiel wordt, want dan komt deze automatisch enkele centimeters de lucht in. Zoals zo vaak kan dit ook handmatig worden geregeld. Lastig is wel dat je noch door je achterraam, noch in je spiegels de spoiler kan zien en dat je dus alleen aan de indicator op je dashboard kan zien of de spoiler in de hoogste stand staat of niet.



Niks afzien

Dat de Cayman puur als sportwagen bedoeld is, blijkt ook wel uit het feit dat het een echte tweezitter is. Geen gekunstel met iets dat nog geen half achterbankje te noemen is. Dat kan natuurlijk ook niet, want zoals het een echte sportwagen betaamt, heeft de



Porsche Cayman 2.7

Cayman een middenmotor die direct achter de voorstoelen verscholen gaat onder netjes met tapijt en bagagenet afgewerkte platen. Eigenlijk wel jammer, want er valt nu met de beste wil van de wereld niks van het blok te zien. Her en der in de auto kun je nog bij een accu of bijvuldop, maar daarmee houdt het ook wel op. En waar autoliefhebbers van graag hun blokje willen kunnen zien en waar de Cayman toch een auto voor liefhebbers is, is dat toch wel jammer.

De twee zitplekken zijn voorzien van zwarte stoelen - half leer, half alcantara - die het midden houden tussen sportstoelen en kuipen. Ze zijn qua hoogte en diepte goed handmatig te verstellen. Uiteraard zit je goed gevangen in deze stoeltjes om ook zijwaartse krachten goed de baas te kunnen. De smalle zetels zitten voor iemand van slank tot normaal postuur prima, maar ik kan enige vraagtekens niet onderdrukken als ik me probeer voor te stellen hoe deze stoelen functioneren voor de bredere medemens. De stoeltjes zijn natuurlijk lekker stevig, maar zeer prettig was het zachtere midden van de rugleuning. Waar je met een straffe auto toch last van je rug kan krijgen, was juist dit stuk van de stoel wat zachter. Een prima keuze wat mij betreft.

Het interieur is verder prima op orde en zeker niet Spartaans te noemen. Eigenlijk is de auto van alle luxe voorzien. Zelfs telefoon en navigatie ontbreken niet, al werkt de telefoon alleen met losse simkaart en niet via een handiger systeem als Bluetooth. Daarnaast zou stuurbediening ook wel prettig geweest zijn voor de multimedia. Dat klinkt als een wat vreemde wens in een sportwagen, maar aan de andere kant: als het er dan toch in zit, dan direct maar goed.

Het dashboard steekt verder goed in elkaar en de hoogwaardige materialen zijn uitstekend afgewerkt. Drie kokers achter het stuur bevatten de nodige informatie voor de bestuurder omtrent snelheden en aanverwante zaken. Uiteraard is de toerenteller de meest prominente in het midden. Rechts bevinden zich de meters voor brandstof en motortemperatuur en links vind je de snelheidsmeter. Nadeel van deze meter is dat hij vrij klein is en toch een groot bereik moet hebben. Daarom heeft Porsche ervoor gekozen om stappen van maar liefst 50 km/h te nemen. Dit komt natuurlijk het aflezen niet ten goede. Ondanks dat onderin de toerenteller de snelheid ook nog digitaal relatief groot wordt weergegeven, blijft de wijzerplaat toch hetgeen waar je gevoelsmatig het



Porsche Cayman 2.7

eerst op kijkt om de snelheid te weten te komen.

De Cayman biedt naast twee ruime zitplekken ook nog voldoende ruimte voor bagage. Achterin kunnen wat kleine spulletjes worden opgeborgen, maar voorin zitten een duizelingwekkende diepe bak tussen de voorwielen. Deze ruimte vertegenwoordigen samen een opbergruimte van maar liefst 410 liter. Al zal het laadvermogen qua gewicht nog niet imposant zijn, want zoveel gewicht extra tussen de voorwielen zal het weggedrag niet ten goede komen.



Boxergenot

Het blijft wennen, het contactslot links van het stuur. Ook na langere tijd met de Cayman vergis je je nog vaak en zit je weer met de sleutel in je rechterhand klaar om te starten. Totdat je weer beseft: dat doet Porsche anders. Maar goed, dat mag de pret



Porsche Cayman 2.7

niet drukken en direct na het starten klinkt dat overheerlijke geluid van de zes cilinder boxermotor achter je. En niet alleen het motorgeluid doet direct zijn bijdrage aan de sportieve beleving, maar ook de zware bediening van de pedalen en de versnellingspook sluiten daar goed op aan.

Goed, in alles lijkt deze Cayman sportief. Van buiten, van binnen en in de bediening. Gelukkig blijft het daar niet bij, maar maakt de auto qua krachten ook deze sportieve aspiraties waar. De naald van de toerenteller klimt vanuit stilstand razendsnel naar het rode gebied, dat boven de 7000 toeren pas begint. Met een korte klap zit je een versnelling hoger en voor je het weet is het haast weer tijd om te schakelen. En dat is niet omdat het zulke korte versnellingen zijn, nee juist niet, de auto zit al ruim boven de 100 km/h als je aan de derde versnelling toe bent. Het is gewoon jammer dat je in Nederland vrijwel geen gelegenheid hebt om zo nog eens een paar versnellingen door te kunnen gaan. Met een top van 260 km/h zou je nog best even door kunnen gaan. Je merkt overigens wel heel goed dat de top van het vermogen hoog in het toereengebied zit. Er zit gevoelsmatig best wat verschil of je vanuit stilstand " en dus vanuit de eerste versnelling " vertrekt of dat je bijvoorbeeld na een bocht vanuit de tweede versnelling weg probeert te sprinten. Je merkt dat je dan onder pakweg de 4000 toeren per minuut de auto toch net wat tekort komt om zich echt een racemonster te kunnen noemen. Het is iets dat je sowieso merkt in hogere versnellingen, dat het verschil in wel of niet terugschakelen voor een acceleratie enorm is. Tegelijk met het moment dat het boxergeluid naar een overtreffende trap gaat, voel je de krachten toenemen boven de eerder genoemde 4000 toeren per minuut. Dat er wat dat betreft nog een schepje bovenop kan, verklaart ook dat de Cayman S ook leverbaar. Die heeft tenslotte toch nog 50 pk bovenop de 245 pk die de gewone Cayman huisvest. Al moet wel gezegd dat de pk's voor de beleving niet nodig zijn, die is er ook voldoende in de gewone Cayman.

Waar het accelereren een feest is, kan de wegligging en het stuurbedrag natuurlijk niet achterblijven en dat doet het ook niet. Met de lage ligging, de middenmotor en de achterwielaandrijving heb je een ideale combinatie om bochten echt stevig door te kunnen. Het sturen gaat met het kleine stuurwiel behoorlijk direct en een correctie is ook



Porsche Cayman 2.7

prima te maken. Gelukkig maar, want dat laatste is nog wel eens nodig als je tot het uiterste gaat. De achterkant wordt toch wat listig als je de grenzen gaat opzoeken, maar is wel goed in de hand te houden. Wel is het belangrijk om altijd goed je hoofd erbij te houden, want door externe omstandigheden zoals regen of slecht wegdek kunnen deze grenzen soms wel wat anders te komen liggen.

Bij snelle auto's is het ook altijd weer de vraag of hij ook rustig te bereiden is. Al zal die vraag relevanter zijn bij snelle limousines dan bij een echte sportwagen als deze, maar toch is het wel prettig als je de keuze hebt. Het antwoord is: ja, het is mogelijk. Het ligt voornamelijk aan de bestuurder of die zich ook daadwerkelijk kan beheersen, want de auto ademt overal om je heen sportiviteit uit. Zeker als je de auto maar voor een paar dagen tot je beschikking hebt, wil je met name de sportieve geneugten ervaren. Toch bleek dat het dus inderdaad mogelijk is om rustiger te rijden, al moet je wel blijven werken om de pedalen en pook te bedienen. Het bleek zelfs dat de Cayman tijdens het rustigere rijden een liter per 100 km minder verbruikte dan de opgegeven 9,5 liter per 100 km. Daarin heeft de Cayman echt voor verbazing gezorgd. Overall kwamen we net boven het gemiddelde uit, maar gezien de rijstijl is dat toch ook zeker netjes te noemen.



© Rijtesten.nl

Echt wel

De Cayman heeft absoluut voor veel plezier gezorgd in de dagen dat hij onder onze hoede was. Het is gewoon een echte fun-auto. De acceleraties zijn heerlijk, het motorgeluid is van ongekende schoonheid en in het bochtenwerk is het gewoon een uitdaging om de grens op te zoeken. Natuurlijk kan hij nog beter, ondanks dat je door met name een stuk beleving anders zou vermoeden, zijn de prestaties goed, maar nog niet van een echt racemonster. Daarvoor zou er best nog wat pit bij mogen. Maar aan de andere kant, waar heb je het meest aan: beleving of getalletjes op papier? Een Cayman S zou misschien in een test zijn meerwaarde moeten bewijzen, maar op dit moment ben ik er nog niet van overtuigd dat ik ruim 12.000 euro meer zou betalen voor een S. Met de "gewone" Cayman is het helemaal niet behelpen.

Deze instapper is te bestellen vanaf 68.626 euro, toch komt hij mede door de luxe



Porsche Cayman 2.7

binnenin pas voor 85.119 euro gekentekend bij je op de oprit staan. En daarmee heb je dan toch een echte Porsche op de stoep staan, want ondanks dat hij altijd wel in de schaduw van de 911 zal blijven, is het toch een echte Porsche.

Plus

- + Rijplezier
- + Boxergeluid
- + Verbruik

Min

- Grote schaalverdeling snelheidsmeter
- Ontbreken stuurbediening
- Kan pittiger