

Fahrbericht Porsche Cayman GT4: Sportwagen und Rennauto

Von Thomas Lang

Sportlichkeit ist unumstritten die herausragendste Eigenschaft eines Porsches. Da ein beträchtlicher Teil der Kundschaft die Frage „Darf es etwas mehr sein?“ traditionell mit heftigem Nicken begrüßt, bedient der Hersteller dieses Klientel mit Fahrzeugen, deren angestammte Modellbezeichnung mit einem „GT“ endet. Wo bei einem Sportwagen aus dem Stuttgarter Industrievorort Zuffenhausen „GT“ auf dem Heck prangt, verschwimmen die Grenzen zwischen sportlichen Verkehrsmittel und reinrassigem Rennfahrzeug. Zugunsten des Rennautos. Den Einstieg in die GT-Welt bei Porsche markiert seit Frühjahr der Cayman GT4. 283 kW / 385 PS stark und mindestens 85 776 Euro teuer: Die erste Begegnung könnte am Beginn einer wunderbaren Freundschaft stehen.

Porsche weiß, was seine Kunden wünschen. Zumindest wenn es um die Kommunikation der GT-Modelle geht. Da wird nicht lange im blumigen Marketing-Sprech gefackelt. Schon die erste Information des Presstextes vermittelt den Fakt, auf den es wirklich bei einem GT von Porsche ankommt: Sieben Minuten, 40 Sekunden. So lange benötigt der Cayman GT4, um die 73 Kurven und 290 Meter Höhenunterschied der 20,832 Kilometer langen Nordschleife unter kundigen Händen am ledernen Volant zu umrunden. Vier von fünf GT-Kunden bewegen ihr Fahrzeug regelmäßig auf einer abgesperrten Rennstrecke.

Da steht er nun der Cayman GT4, Topmodell der 2013 vorgestellten aktuellen Baureihe des zweisitzigen Coupés. Die Verkostung eines potentiellen Rennwagens im automobilen Alltag tritt erst einmal mit gemischten Gefühlen an. Die Sportskanone unter den Cayman bietet für die verkehrsberuhigte Anwohner-Spielstraße einen durchaus zwiespältigen Auftritt. Drei mächtige Luftöffnungen im Bug und der noch viel eindrucksvollere, feststehende Heckflügel scheinen in diesem Ambiente mehr als politisch unkorrekt. Doch die Meute der Roller-bewehrten Kevins und Robins, die sich sofort um den GT versammelt, reagiert unisono mit hochgestreckten Daumen. Erstaunlich wie viele Kids im Vorschulalter bereits das Attribut „geil“ kennen.

Die Freude der jüngsten Fans lässt sich noch um mehrere Stufen steigern. Wenn der wassergekühlte Sechs-Zylinder-Boxer mit 3,8 Litern Hubraum zum Leben erwacht. Das heißere Röcheln geht mit einem winzigen Gasstoß sofort in ein heißeres Bellen über. Das freut den juvenilen Fanclub und den Fahrer, der sich indessen in einen perfekt geschnittenen Sportsitz schmiegt, Position und Lenkrad optimal fixiert und unter weiteren (politisch unkorrekten) Gasstößen sich an der wunderbaren Instrumentierung, den Bedienelementen und nicht zuletzt an der makellosen Verarbeitung erfreut. Gegenüber einem normalen Cayman fällt alles puristischer aus: Grundsätzlich schwarzes Interieur, mit silbernen Ziernähten, Verkleidungen in Alcantara und lediglich Schlaufen zum Öffnen und Schließen der Türen. Nichts gibt bei einem Sportler so sehr die Spaßbremse wie überflüssige Pfunde. Porsche hat den Cayman GT4 auf 1340 Kilo heruntertrainiert.

Ein GT wäre jedoch kein Porsche, wenn er sich im Alltagsbetrieb nicht handzahn und konzilient geben würde. Die Prüfungen des Stadtverkehrs absolviert er ohne Knurren und Murren wie jeder VW Polo. Auf der Landstraße verlockt der GT-Cayman den Piloten aber sofort zu Torheiten - mit einer Unverfrorenheit wie die Schwarzwälder Kirschtorte das adipöse Kind. Die Drehfreude des Motors kennt scheinbar keine Grenzen, die Beschleunigung ist ebenso atemberaubend wie die Verzögerung, dank der fetten 380-Millimeter-Bremsscheiben. Auch die Lenkpräzision verdient sich Bestnoten. 4,4 Sekunden für den Spurt aus dem Stand auf Tempo 100 ist ebenso eine Ansage wie die 295 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die sechs Gangstufen lassen sich dabei knackig wie zügig wechseln. Die Übersetzungen der Schaltstufen fallen mit einer Trockenheit aus, die normalerweise nur Geheimagenten Ihrer Majestät bei ihrem Martini schätzen. Wie viele andere Hochleistungssportwagen teilt jedoch auch der Cayman GT4 (wie alle anderen GT des Hauses auch) das Los des Überbegabten. Im normalen Straßenverkehr. Für die dynamischen Talente dieses Autos ist die Straßenverkehrsordnung so gefährlich wie mindestens ein vergessener Hochzeitstag für die private Beziehung.

Egal von welchem Punkt der Republik, der Weg für jeden GT von Porsche diktiert früher oder später das Herz der Eifel als Ziel - wo dieser Porsche einfach zeigen muss was er kann. Schön, dass dabei die Vorfreude weder durch kompromisslose Härte des Fahrwerks getrübt wird. Es kann zumindest so viel Komfort, damit auch eine Etappe Hamburg - München kein Schreckensszenario für die Bandscheiben entwirft.

Als echter GT von Porsche bietet auch der Cayman GT4 die Option, das elektronische Stabilitätsprogramm in zwei Stufen zu deaktivieren. Die erste Abschaltstufe „ESC OFF“ legt die Querdynamikregelung ESC still. Damit der Fahrer das Fahrzeugheck gezielt mit Gas und Lenkung destabilisieren kann. In der zweiten Stufe steht nur noch das

Antiblockiersystem zur Verfügung. Vor Beginn solcher Arbeit am Schaltknopf sollten jedoch entsprechende Lehrgänge stehen. Die Nordschleife lässt sich ihre persönlichen Lektionen ausschließlich in Kaltverformungen bezahlen.

Ein Auto, das an erster Stelle mit seiner Rundenzeit für die Nordschleife wirbt, darf bei einer professionellen Bewertung alle schönsten Kriterien schwänzen. Alltagstauglichkeit, Kosten-Nutzenrechnung, Öko-Bilanz? – Pillepalle! Spaß, Lebensfreude, Kinderliebe? – Volle Punktzahl! Für einen Porsche GT ist der Cayman GT4 geradezu geschenkt. Und der Sound des frei saugenden Boxers wird noch für Jahre Gesprächsstoff an langen Winterabenden bieten. Irgendwas vergessen? Ach ja, der Porsche 918 Spyder schafft die Nordschleife in 6,57 Minuten. Das ist derzeit Rekord für Serienfahrzeuge. Aber der hat auch 652 kW / 887 PS und kostete mit dem sogenannten „Weissach-Paket“ fast zehn Mal so viel wie der Cayman GT4. (ampnet/tl)

Porsche Cayman GT4

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,44 x 1,82 x 1,27

Radstand (m): 2,48

Motor: 6-Zylinder-Boxer, 3800 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 283 kW / 385 PS bei 7400 U/min

Max. Drehmoment: 420 Nm ab 4750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 295 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,4 Sek

ECE-Durchschnittsverbrauch: 10,3 Liter (Super Plus)

CO₂-Emissionen: 238 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse: G

Kraftübertragung: Sechsgang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

Luftwiderstandsbeiwert: 0,32

Leergewicht / Zul. Gesamtgewicht: min. 1340 kg / max. 1640 kg

Kofferraumvolumen: 150 Liter (vorn), 184 Liter (hinten)

Räder / Reifen vorne: 8,5 J x 20 mit 245/35 ZR 20

Räder / Reifen hinten: 11 J x 20 mit 295/30 ZR 20

Grundpreis: 85 776 Euro

Bilder zum Artikel



Porsche Cayman GT4.



Porsche Cayman GT4.



Porsche Cayman GT4.



Porsche Cayman GT4.



Porsche Cayman GT4.



Porsche Cayman GT4.



Porsche Cayman GT4.



Porsche Cayman GT4.
