



## Porsche Cayman

Zweitüriges Coupé der oberen Mittelklasse  
(202 kW / 275 PS)

Nach dem Carrera legt Porsche nun auch den Cayman neu auf. Der "kleine" Porsche ist schick und fängt fast mehr Blicke ein als der kultige 911er. Der Laie vermutet wesentlich mehr Leistung unter der nicht vorhandenen Motorhaube. Der 2,7-Liter-Boxer mit 202 kW/275 PS stellt die Basismotorisierung dar, ist in der Fahrzeugmitte verbaut und ist dadurch von keiner Seite her einsehbar. Die Fahrleistungen sind vorzüglich, kommen beim Fahrer aber nicht richtig an. Man hat immer wieder das Gefühl, dass der stärkere Cayman S die bessere Wahl gewesen wäre. Das Sechsgang-Handschaltgetriebe erfreut durch perfekte Präzision, beim Zurückschalten gibt der Porsche automatisch Gas und ermöglicht somit schnelle Gangwechsel. Mehr als mustergültig ist das Fahrverhalten. Der Mittelmotor-Sportwagen ist perfekt ausbalanciert und erlaubt sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten bei gleichzeitig hohen Sicherheitsreserven. Nicht zuletzt muss man die Verarbeitung des kleinen Sportlers lobend erwähnen, innen wie außen sitzt alles am rechten Fleck. 50.000 Euro sind als Basispreis für einen Porsche nicht viel - konfiguriert man das Fahrzeug mit einer ordentlichen Ausstattung, darf man getrost fünfstelligen Beträge obendrauf addieren. **Karosserievarianten:** Roadster (Boxster). **Konkurrenten:** u.a.: Jaguar F-Type.

- +** hervorragende Motor-Getriebe-Kombination, kräftige und standhafte Bremse, sicheres und agiles Fahrverhalten, top Verarbeitung, einfache Bedienbarkeit
- hoher Anschaffungspreis (lange Aufpreisliste), hohe Werkstatt- und Reifenkosten, kleine/unpraktische Kofferräume, sehr hohe Betriebskosten, unflexibler Innenraum



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,8 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

4,5 Familie

2,4 Stadtverkehr

3,5 Senioren

2,3 Langstrecke

4,5 Transport

1,2 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

Stand: Juli 2013  
Text: Stefan Giuliani

3,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,6

### Verarbeitung

Der Porsche Cayman überzeugt mit erstklassiger Verarbeitungsqualität.

⊕ Sowohl Karosserie als auch Innenraum sind hervorragend verarbeitet. Die ausgewählten Materialien wirken hochwertig, viel Leder und gebürstetes Aluminium verwöhnen die Insassen. Vorbildlich ist der Fahrzeugboden: Von vorn bis zum Motor ist er komplett verkleidet, was die Aerodynamik optimiert und somit auch den Kraftstoffverbrauch senkt. Die Türausschnitte sind perfekt abgedichtet, die Schweller werden von massiven Stoßleisten geschützt.

⊖ Rundum gibt es am Porsche keinen wirksamen Schutz vor kleinen Remplern. Stoßleisten fehlen. Auch wenn die Stoßfänger Kunststoffeinlagen besitzen und nicht komplett lackiert sind, der lackierte Hauptträger wird immer in Mitleidenschaft gezogen.

4,0

### Alltagstauglichkeit

Typisch für einen reinrassigen Sportwagen wurde bei der Entwicklung nicht erstrangig auf die Alltagstauglichkeit geachtet. Auf dem Dach sind Lasten bis 60 Kilogramm erlaubt.

⊕ Mit einer Tankfüllung können immerhin Reichweiten von knapp 800 km realisiert werden.

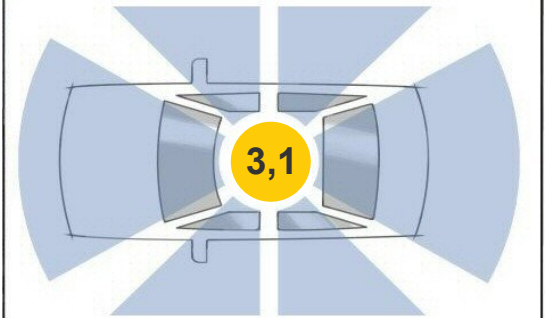
⊖ Insgesamt dürfen dem Cayman nur 275 Kilogramm zugeladen werden. Für zwei Personen sind vollwertige Sitze an Bord, aufgrund des Mittelmotors können keine Rücksitze verbaut werden. Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Reparaturset vorhanden, was nur bei kleinen Beschädigungen Hilfe leistet. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sucht man vergeblich. Eine Anhängerkupplung ist nicht erhältlich.

2,4

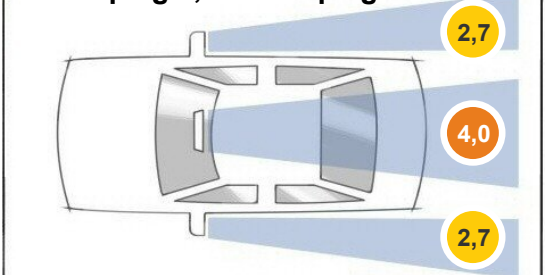
### Sicht

Die Übersichtlichkeit des Porsches ist nur durchschnittlich, die verbaute Technik unterstützt den Fahrer aber einwandfrei. Die Karosserieenden können für einen Sportwagen ganz ordentlich abgeschätzt werden. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erntet der Porsche ein mittelmäßiges Ergebnis. Vor allem die massiven Dachsäulen und die hoch eingebaute Heckscheibe behindern die Sicht. Die Außenspiegel (links mit asphärischem Bereich) erlauben eine ordentliche Rücksicht.

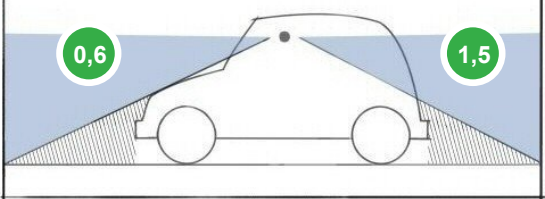
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die Rundumsicht ist wie bei vielen Sportwagen eingeschränkt.

⊕ Durch die abfallende Karosserie können auch flache Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug gut erkannt werden. Bei Regen sorgt das große Wischerfeld für eine großflächig gereinigte Windschutzscheibe. Bei Nacht leuchten die optionalen Bi-Xenonscheinwerfer und das dynamische Kurvenlicht die Fahrbahn einwandfrei aus, andere Verkehrsteilnehmer quittieren das hervorragende Licht aber gerne mit ihrer Lichthupe. Tagfahrlicht sorgt bei jeder Witterungslage für gute Erkennbarkeit.

⊖ Man sitzt tief im Cayman. Die Übersicht über den Verkehr geht dadurch etwas verloren. Das Sichtfeld des Innenspiegels ist knapp bemessen. Beim Testwagen war nur am Heck eine akustische Einparkhilfe vorhanden.

3,9

## Ein-/Ausstieg

Um im Porsche Platz zu nehmen, sollte man über eine gute Gelenkigkeit verfügen. Die Türfeststeller dürften für die großen Türen etwas kräftiger ausfallen, damit diese auch an Steigungen sicher offen gehalten werden. Bei geöffnetem Kofferraum kann das Fahrzeug zwar verriegelt werden, der Porsche ermahnt dann aber mit einem kurzen Hupsignal, nicht den Schlüssel im Kofferraum zu vergessen.

⊕ Aufgrund der niedrigen Karosserie sind auch die Schweller sehr tief und behindern das Ein- und Aussteigen kaum. Die Zentralverriegelung wird mit einer praktischen, im Schlüssel integrierten Fernbedienung gesteuert. Beim Entriegeln oder Verlassen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer den Weg aus. Außerdem wird das direkte Umfeld um das Auto beleuchtet.

⊖ Die Sitze sind sehr tief und weit zur Fahrzeugmitte eingebaut, was das Ein- und Aussteigen zu einem schwierigen Unterfangen macht. Zusätzlich schränkt das tief gezogene Dach die Türöffnung ein - man läuft Gefahr sich den Kopf zu stoßen. Haltegriffe, die vor allem das Verlassen des Fahrzeugs erleichtern würden, gibt es nicht. Werden die Türen von außen verriegelt, so können sie auch von innen nicht mehr geöffnet werden. Man kann Personen im Fahrzeug einschließen.

5,4

## Kofferraum-Volumen\*

Zuladung gehört nicht zu den Stärken des Cayman. Auch wenn der Mittelmotor-Sportwagen über zwei Kofferräume verfügt, das Volumen fällt nicht üppig aus. Im Bug hat er den Hauptgepäckraum, vergleichbar mit einem Carrera. Dieser wird durch einen zusätzlichen Stauraum im Heck ergänzt.

⊖ Bei einem Sportwagen wird kein großer Kofferraum erwartet, beim Porsche bekommt man ihn auch nicht. Insgesamt wird ein Gepäckraumvolumen von 240 Litern gemessen (150 Liter vorn, 90 hinten).



**Lediglich insgesamt 240 l Volumen bieten die beiden Kofferräume des Cayman.**

3,1

## Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Das Öffnen der Kofferraumklappen stellt kein großes Problem dar. Schwenkt man sie nach oben, so werden die Kofferräume großflächig frei gelegt und behindern den Ladevorgang nicht. Sie können per Taster im Schlüssel oder im Innenraum entriegelt werden. Der flache Vorderwagen sorgt für eine niedrige Ladekante. Sie liegt nur 61 cm über der Fahrbahn. Alle Bereiche der kleinen Stauräume können ohne Probleme erreicht werden.

– Da der vordere Kofferraum wie eine Wanne ausgebildet ist, müssen Gegenstände beim Ausladen über 47 cm hoch gehoben werden, damit die Ladekante überwunden werden kann. Die Beleuchtung ist zu schwach ausgelegt. Zum Schließen der vorderen Klappe ist kein Griff vorhanden, sie muss in jedem Fall von außen zgedrückt werden.

## 4,8 Kofferraum-Variabilität

– Um die Variabilität der Kofferräume ist es schlecht bestellt. Man kann sie nicht vergrößern, eine Durchlademöglichkeit gibt es auch nicht. Für kleine Gegenstände gibt es kaum sinnvolle Ablagemöglichkeiten. Im hinteren Gepäckraum findet man zumindest ein Gepäcknetz und kleine geschlossene Ablagefächer.

## 2,4 INNENRAUM

### 1,6 Bedienung

Trotz der vielen Funktionen ist die Bedienung des Cayman schnell erlernt. Die meisten Schalter sitzen am rechten Fleck. Das Armaturenbrett ist jetzt in der kompletten Porsche-Familie annähernd identisch. Das Handschuhfachvolumen ist durchschnittlich. Nur die Lehnenneigung der Vordersitze wird elektrisch eingestellt, der Rest funktioniert mechanisch.

+ Lenkrad (in Höhe und Weite einstellbar), Pedale und Schalthebel sind optimal platziert und erlauben eine engagierte Fahrweise. Die Scheibenwischer werden gegen Aufpreis (nicht im Testwagen) und das Abblendlicht serienmäßig per Sensor aktiviert. Es ist Kult, dass Porsches das Zündschloss links neben dem Lenkrad tragen, es ist beleuchtet und problemlos erreichbar. Die Außenbeleuchtung wird per praktischem und beleuchtetem Drehschalter bedient. Die Heckscheibenheizung schaltet nach einer gewissen Betriebsdauer selbständig ab und spart somit Energie. Einfach gestaltet sich die Bedienung des Radio/Navigationssystems per Touch-Screen, Lenkradtasten gibt es allerdings nicht. Gegen Aufpreis sind unterschiedliche Soundsysteme erhältlich, die den kleinen Sportwagen in einen Konzertsaal verwandeln. Alle Bedienelemente sind vorbildlich beleuchtet. Auf den vorderen Plätzen sind ausreichend Ablagen vorhanden, wenn auch keine großen Flaschen untergebracht werden können. Kontrollinstrumente sind für alle wichtigen Fahrzeugparameter vorhanden - sie können auf dem Display eingeblendet werden. Die Anzeigen sind wesentlich aufgeräumter als bei anderen Modellen aus dem Hause Porsche. Die Ablesbarkeit ist einwandfrei, mit Ausnahme des klein skalierten Analogtachos. Im Drehzahlmesser ist aber ein zusätzlicher Digitaltacho vorhanden. Alle Türen und Klappen werden überwacht - dem Fahrer wird signalisiert, wenn bei Fahrtantritt nicht alles zuverlässig verschlossen ist. Der Bordcomputer ist mit den vielfältigsten Funktionen ausgestattet und kann sowohl im Zentralsdisplay als auch im Navigationssystem aufgerufen werden. Außerdem ist ein Tempomat verbaut.

– Das Bedienteil der Klimautomatik wurde sehr tief positioniert, die Symbole sind sehr klein. Man muss für einige Funktionen um den Getriebewählhebel greifen.



**Im Innenraum findet man eine hervorragende Verarbeitungsqualität sowie gute Funktionalität vor.**



---

## 3,0 Raumangebot vorne\*

Im Porsche Cayman sitzen auch Personen mit einer Größe von fast zwei Metern bequem, die Kopffreiheit ist großzügig. Der Innenraum ist aber sehr schmal geschnitten, was nicht nur das subjektive Raumempfinden einschränkt.

---

## 5,0 Innenraum-Variabilität

– Beim Porsche Cayman werden keine Sitzvariationen angeboten. Die beengten Platzverhältnisse im Innenraum erlauben keine Liegestellung der Vordersitz-Lehnen.

---

## 2,3 KOMFORT

---

### 2,5 Federung

Im Testwagen war das optionale Porsche Active Suspension Management PASM verbaut. Es erlaubt bei zehn Millimeter Tieferlegung eine Einstellmöglichkeit der Dämpfer zwischen Normal und Sport. Das Fahrwerk des Cayman ist kompromisslos sportlich abgestimmt, bietet aber im Normalmodus ausreichend Restkomfort. Kurze Wellen und Einzelhindernisse (Bsp. Kanaldeckel) werden von den Insassen wahrgenommen, der echte Sportwagenfahrer wird aber darüber hinweg sehen können. Vor allem bei langsamer Fahrt wird die Karosserie aber bei kurzweiliger Fahrbahn deutlich in Schwingung versetzt. Selbst in Sportstellung bietet der Cayman neben einem hervorragenden Fahrverhalten überraschend hohe Komfortreserven.

+ Von langweiliger Fahrbahn zeigt sich der Porsche absolut unbeeindruckt. In keinem Fahrzustand wird eine spürbare Karosserieneigung wahrgenommen.

---

## 2,0 Sitze

Der Porsche-Käufer hat die Wahl zwischen mehreren unterschiedlichen optionalen Sportsitzen. Im Testwagen waren die relativ "einfachen" Sportsitze Plus verbaut, die aber bereits einen deutlich gehobenen Sitzkomfort bieten.

+ Beide Sitze sind in der Höhe einstellbar, die Neigung ist aber fix. Sie sind sehr gut konturiert und bieten ordentlichen Seitenhalt. Die Polsterung ist sehr straff, aber noch komfortabel. Die Rückenlehnen sind hoch, verjüngen aber im oberen Bereich früh. Der Fahrer sitzt entspannt, Füße und Beine werden gut unterstützt. Das perforierte Leder kann aber im Sommer schweißtreibend wirken.

---

## 3,6 Innengeräusch

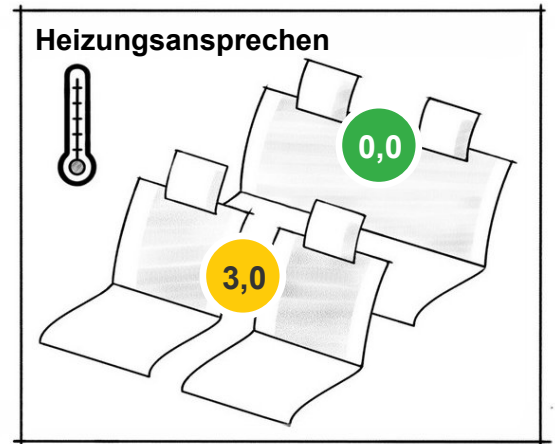
Geräuschempfindlich darf man als Besitzer eines Cayman nicht sein. Wenn man die optionale Sport-Abgasanlage ordert, herrscht bei 130 km/h im Innenraum ein Geräuschpegel von 73,6 dB(A). Der Motor zeigt sich in jedem Betriebszustand präsent, aber ab 6.000 Touren steigert sich das Motorengeräusch auf ein Vielfaches, was vom potentiellen Porsche-Käufer vermutlich nicht unerwünscht ist. Man kann die Abgasanlage per Knopfdruck auch leiser schalten, richtig ruhig wird sie dadurch aber nicht. Das ausgeprägte Blubbern beim Übergang in den Schiebetransfer ist auch dann noch reichlich vorhanden.

+ Wind- und sonstige Fahrgeräusche werden kaum wahr genommen. Nur Reifengeräusche dringen gelegentlich etwas hervor.

## 1,8 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest wird im Porsche eine nur durchschnittliche Heizleistung ermittelt.

+ Im Bordmenü kann die Klimaautomatik individuell auf die Wünsche der Insassen angepasst werden. Schlechte Gerüche werden von einem Aktivkohlebehälter zurück gehalten.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

### 1,5 Fahrleistungen\*

+ Gemessen liefert der Cayman selbst mit der Basismotorisierung einwandfreie Fahrleistungen ab. Der Fahrer erwartet aber mehr. Subjektiv wünscht man sich oft etwas mehr Durchzugskraft. Die Messwerte aber sagen was anderes: Im vierten bis sechsten Gang wird eine ordentliche Elastizität attestiert. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Sportler in 3,6 Sekunden.

### 1,7 Laufkultur

+ Der Sechszylinder-Boxer macht vor, was optimale Laufruhe bedeutet. Vibrationen gibt es nicht, nur gelegentlich tritt leichtes Dröhnen auf, was wiederum den typischen Porsche-Charakter widerspiegelt.

### 1,1 Schaltung

+ Auch wenn die Porsche-Modelle immer mehr mit dem Siebengang-DKG verkauft werden, das Handschaltgetriebe muss sich nicht verstecken. Die sechs Vorwärtsgänge werden super präzise und knackig gewechselt. Trotz der etwas höheren Schaltkräfte gelingen die Wechsel zügig, die Schaltwege sind kurz. Wählt man den Fahrmodus Sport Plus, so gibt der Porsche beim Zurückschalten automatisch Gas und ermöglicht so ein zügiges Einkuppeln ohne Verzögerung an der Hinterachse - eine hervorragende Applikation. Der Rückwärtsgang ist per Federsperre gegen versehentliches Einlegen gesichert und synchronisiert. So kann er auch bei ausrollendem Fahrzeug geräusch- und verschleißarm eingelegt werden. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer dabei einen sparsamen Drehzahlbereich anzustreben. Am Berg wird das Fahrzeug zum Anfahren automatisch festgehalten. Durch den langen ersten Gang erfordert das Berganfahren aber gelegentlich etwas "Fingerspitzengefühl".

### 2,5 Getriebeabstufung

+ Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes ist gelungen. Nur der erste Gang ist etwas lang geraten. Ist der Cayman aber erst mal in Fahrt, sorgt die Schaltbox für flotte Gangart und eine stets passende Drehzahl. Im größten Gang dreht der Motor bei 130 km/h bereits mit 3.300 Umdrehungen in der Minute. Ein etwas gemäßigeres Drehzahlniveau würde auf langen Reisen den Kraftstoffverbrauch drosseln.

1,0

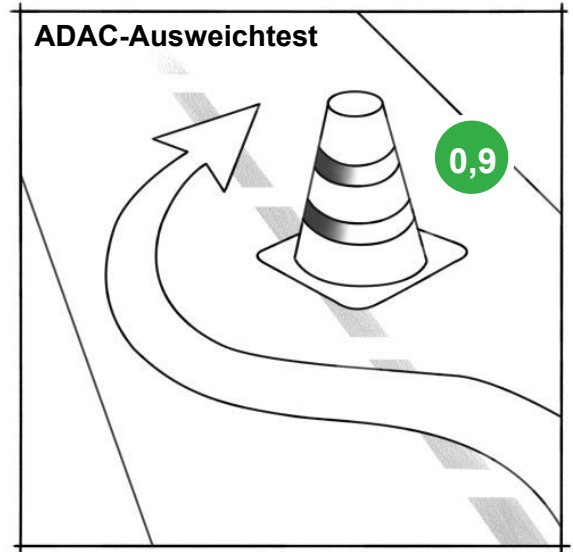
## FAHREIGENSCHAFTEN

1,2

### Fahrstabilität

⊕ Der Cayman klebt förmlich auf der Straße. Der niedrige Schwerpunkt und das Mittelmotorkonzept lassen ihn bereitwillig auf jeden Lenkbefehl reagieren. Auch beim ADAC Ausweichtest zeigt er sich von seiner besten Seite. Mit nur geringen Lenkwinkeln lässt er sich sehr schnell durch den Parcours dirigieren und bleibt dabei sehr neutral. Ausschließlich in der Ausfahrgasse neigt er sanft zum Übersteuern. Nur ein Allradantrieb kann mehr Traktion bieten. Der Mittelmotor sorgt für ausreichend Last auf der Antriebsachse, eine mechanische Differenzialsperre wird von der elektronischen Traktionskontrolle unterstützt. In schnell gefahrenen Kurven bleibt der Porsche sehr lange neutral. Der Testwagen war mit dem optionalen Porsche Torque Vectoring ausgestattet. Erst wenn man sich an die Grenzen der Physik tastet, beginnt er sanft zu überschieben. Lastwechselreaktionen konnten nicht festgestellt werden.

#### ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,3

### Lenkung\*

Testwagen mit optionaler Servolenkung Plus.

⊕ Die Lenkung im Cayman gehört zum Besten, was in Fahrzeugen verbaut wird (Testwagen mit der optionalen Servolenkung Plus). Sie ist direkt ausgelegt. Bereits auf geringste Lenkwinkel spricht das Fahrzeug sehr agil an und baut auf beiden Achsen kräftig Seitenführung auf. Der Fahrer kann sehr exakt anlenken und bekommt hervorragende Rückmeldung. Trotz der sportlichen Abstimmung halten sich die Lenkkräfte auch beim Rangieren in Grenzen. Ein Wendekreis von weniger als elf Meter ist in dieser Klasse vorbildlich.

0,7

### Bremse

Der 981 verteidigt Porsches Ruf, dass der Konzern die besten Bremsen der Welt verbaut.

⊕ 33,1 Meter Bremsweg (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli PZero der Größen 235/35 ZR 20 88Y vorn und 265/35 ZR 20 95Y hinten) werden so schnell von keinem Konkurrenten unterboten werden. Die Bremsanlage zeigt sich absolut standhaft und ist einwandfrei dosierbar.

## 2,4 SICHERHEIT

### 2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ ESP und Bremsassistent sind Serienstandard. Gegen Aufpreis ist ein Reifendruckkontrollsystem, welches per Sensor den tatsächlichen Reifendruck kontrolliert, und Kurvenlicht erhältlich. Im Falle einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Die LED-Rückleuchten werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut wahrgenommen, vor geöffneten Türen warnen Rückstrahler. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein versehentliches Anrollen verhindert wird. Gegen Aufpreis ist ein ACC-Notbremssystem und eine Verkehrszeichenerkennung (über Navi-Kartenmaterial) erhältlich.

- Die Feststellbremse ist links vom Fahrer angebracht und kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, so ist die Blinkerfunktion abgeschaltet, wodurch vor allem die Fahrtrichtungsanzeige beim Abschleppen erschwert wird.

### 2,4 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt des Tests nicht vor.

+ Für beide Sitzplätze sind Seiten- und Kopfairbags vorhanden. Die in die Sitzlehnen integrierten Kopfstützen bieten Personen bis 1,84 m ausreichend Schutz und sind nahe am Kopf platziert. Die stabilen Außentürgriffe ermöglichen im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte.

- Einen Gurtwarner gibt es nur auf dem Fahrerplatz.

### 2,5 Kindersicherheit

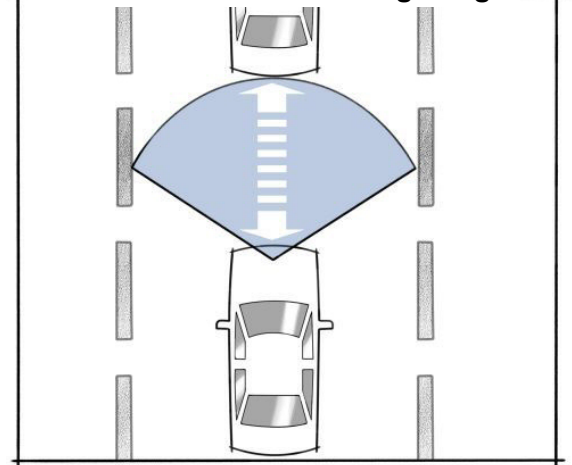
Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt des Tests nicht vor.

Mit dem Gurt lassen sich die gängigen Kinderrückhaltesysteme auf dem Beifahrerplatz befestigen. Dort ist auch das ISOFIX-System vorhanden. Da der Beifahrerairbag deaktiviert werden kann, sind auch rückwärts gerichtete Babyschalen möglich. Porsche erlaubt aber nicht alle Kindersitze aller Altersklassen, was auch von den gewählten Sitzvarianten abhängt. Wer im Porsche Kinder transportieren will, sollte sich im Vorfeld bei seinem Händler beraten lassen.

### 2,0 Fußgängerschutz

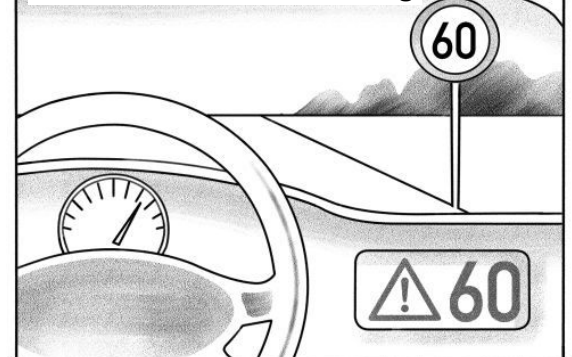
Ein Crashtest nach EuroNCAP lag zum Zeitpunkt des Tests nicht vor.

#### Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

#### Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

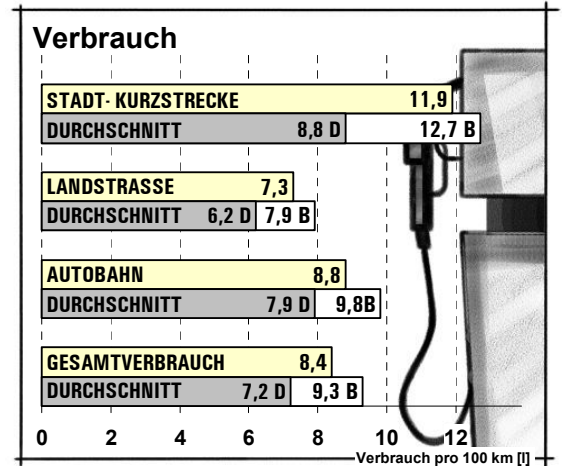


+ Der Vorderwagen ist flach gestaltet. Unter der Gepäckraumklappe befinden sich keine harten Einbauten, die das Verletzungsrisiko erhöhen könnten. Deswegen wird das Verletzungspotenzial für Fußgänger beim Zusammenstoß mit dem Porsche niedrig eingeschätzt.

## 2,9 UMWELT/ECOTEST

### 3,9 Verbrauch/CO2\*

Dass der Porsche Cayman Rekorde beim Kraftstoffsparen aufstellt, das hätte wohl niemand erwartet. Der Verbrauch hält sich aber unter Berücksichtigung der sehr guten Fahrleistungen in überschaubaren Grenzen. Wirklich unangenehm fällt nur der hohe Verbrauch innerorts auf. Der durchschnittliche Testverbrauch von 8,4 Litern auf 100 Kilometer setzt sich zusammen aus 11,9 l/100 km in der Stadt, 7,3 l/100 km außerorts und 8,8 l/100 km auf Autobahnen. Beim ADAC EcoTest erhält er für den gemessenen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 233 g/km 21 Punkte.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

### 1,9 Schadstoffe

+ Beim ADAC EcoTest verdient sich der Cayman 41 Punkte im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten führt dies zu insgesamt 62 Punkten und somit drei Sternen.

## 3,8 AUTOKOSTEN

### 5,5 Betriebskosten\*

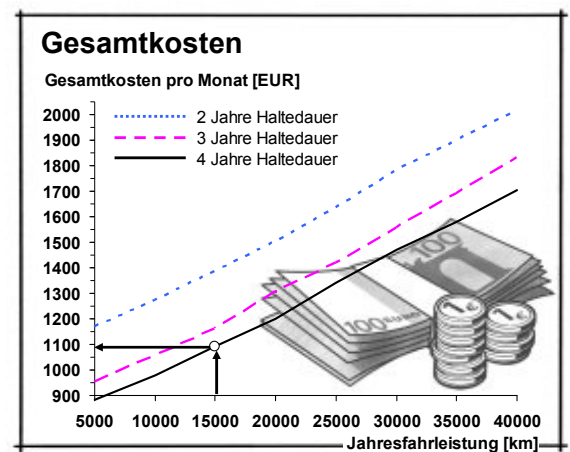
- Der Cayman mag mit teurem Super Plus betankt werden. Da sich die Betriebskosten zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ergeben, erhält der Porsche mit seinem durchschnittlichen Verbrauch eine schlechte Bewertung.

### 5,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre steht eine Zwischenwartung an und alle 60.000 km oder vier Jahre ist eine große Wartung fällig. Der 2,7-Liter Boxermotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

+ Die zeitgemäß langen Wartungsabstände verringern die Anzahl der Werkstattbesuche. Porsche spendiert dem 911er nach eigenen Angaben qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile.

- Noch immer gewährt Porsche keine Herstellergarantie. Sehr teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für Reifenersatz sorgen für die schlechte Note.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1093 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## 2,1 Wertstabilität\*

⊕ Der Cayman hat seinen Fankreis auch unter Gebrauchtwagenkäufern. Der 981 ist frisch auf dem Markt und ein Modellwechsel in weiter Ferne. Deswegen wird ihm im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur geringer prozentualer Wertverlust prognostiziert.

## 4,3 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Mit über 50.000 Euro Grundpreis kann der Cayman nicht mehr als Schnäppchen bezeichnet werden. Dafür erhält man ein qualitativ hochwertiges Fahrzeug mit hervorragenden Fahreigenschaften, das aber mit nur zwei Sitzplätzen und den kleinen Kofferräumen einen stark eingeschränkten Alltagsnutzen hat. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen sind Zusatzausstattungen im Wert von fast 8.000 Euro nötig. Die Aufpreisliste ist lang und kostenintensiv.

## 2,5 Fixkosten\*

⊕ Die Fixkosten sind gering. Vor allem die Kfz-Haftpflichtversicherung ist erschwinglich. Für die Kfz-Steuer sind jährlich 220 € fällig.

⊖ In der Teilkasko-Versicherung ist der Cayman sehr hoch eingestuft.

## 3,6 Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Unterhaltskosten liegen im Mittelfeld seiner Klasse. Günstigen Fixkosten stehen teure Werkstatt- und Reifenkosten gegenüber, der geringe prozentuale Wertverlust wird durch den hohen Anschaffungspreis relativiert. Die Betriebskosten liegen sehr hoch.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Cayman	Cayman S
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2706	6/3436
Leistung [kW (PS)]	202 (275)	239 (325)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	290/4500	370/4500
0-100 km/h[s]	5,7	5,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	266	283
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	8,2 SP	8,8 SP
CO2 [g/km]	192	206
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/24/28	13/27/28
Steuer pro Jahr [Euro]	220	262
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1093	1273
Preis [Euro]	51.385	64.118

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = Kfz-Haftpflicht  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2706 ccm
Leistung	202 kW (275 PS)
bei	7400 U/min
Maximales Drehmoment	290 Nm
bei	4500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45ZR18/265/45ZR18
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/35R20Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,9 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	266 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	<b>3,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>33,1 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	8,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	<b>8,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>11,9/7,3/8,8 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	192 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	<b>233 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>73,6 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4380/1801/1294 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1990 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1380 kg/275 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>240 l/240 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	<b>760 km</b>
Garantie	keine
Rostgarantie	10 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>199 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>115 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>124 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>655 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.093 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/24/28
Grundpreis	51.385 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	2.011 Euro
Automatikgetriebe	2.826 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Xenon-Licht)	1.559 Euro°
LED-Rückleuchten	Serie
Lichtsensoren	Serie
Regensensor	488 Euro
Reifendruckkontrolle	619 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	393 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	1.559 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite	Serie
Airbag, Seite, Kopf	Serie°
Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Regensensor)	488 Euro
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen)	762 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	3.148 Euro°

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	821 Euro°
Schiebe-Heckdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,5</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,0</b>
Verarbeitung	1,6	Fahrstabilität	1,2
Alltagstauglichkeit	4,0	Lenkung*	1,3
Sicht	2,4	Bremse	0,7
Ein-/Ausstieg	3,9	<b>Sicherheit</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen*	5,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Kofferraum-Variabilität	4,8	Kindersicherheit	2,5
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>	Fußgängerschutz	2,0
Bedienung	1,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,9</b>
Raumangebot vorne*	3,0	Verbrauch/CO2*	3,9
Raumangebot hinten*	0,0	Schadstoffe	1,9
Innenraum-Variabilität	5,0		
<b>Komfort</b>	<b>2,3</b>		
Federung	2,5		
Sitze	2,0		
Innengeräusch	3,6		
Klimatisierung	1,8		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,6</b>		
Fahrleistungen*	1,5		
Laufkultur	1,7		
Schaltung	1,1		
Getriebeabstufung	2,5		

### AUTOKOSTEN

3,8

Betriebskosten*	5,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	2,1
Kosten für Anschaffung*	4,3
Fixkosten*	2,5
Monatliche Gesamtkosten*	3,6

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen