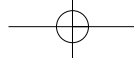


Test | Porsche Cayman S

besedilo: Aljoša Mrak ■ foto: Saša Kapetanovič





Test | Porsche Cayman S

Porsche Cayman je najmlajši član uveljavljene in - to lahko trdimo brez kančka dvoma - aristokratske družine Porsche. Družine, ki je začela z modelom 911, sedaj pa služi denar tudi s Cayennom, Boxsterjem in po novem tudi s Caymanom. Družine, ki zadnja leta mlati dobiček, ki ga z reorganizacijami poskušajo doseči tudi veliko večji avtomobilski giganti. Skratka, vesele družine, ki se počasi, a zelo vztrajno širi.

Cayman je najnovejši primerek, nekakšen križanec med Boxsterjem in legendarnim 911, ki živi že dobrih 40 let. Nekateri mu že pravijo Boxster kupe, saj je nasajen na platformi mlajšega brata. Zato ni

čudno, da ima povsem enako medosno razdaljo in širino, le za centimeter pa je zrasel v dolžino in višino. Nekateri mu še pravijo mini 911, kar je za prave ljubitelje legendarnega Porscheja kot nož v hrbet. Zanje obstaja le 911 pa še to le tisti z zračno hlajenim motorjem (zvok!) in okroglimi žarometi. Zato se bo kljub obliki, ki nedvomno spominja na bolj uveljavljene brate, Cayman težko uveljavil. Ali pa lahko to dejstvo (že) mirno pripišemo med prednosti, saj se Cayman prodaja za med in, glej ga zlomka, Porsche že prodaja, le 245-konjsko različico. Zanimanje za novinca med kupci torej je in lastniki Porschejevih delnic se že (spet) smejiijo!



»Diskreten zadnji spojler se samodejno dvigne za 80 milimetrov nad hitrostjo 120 kilometrov na uro.«





No, tudi v uredništvu je bilo zanimanje, da bi se prav vsak malce - seveda čisto počasi, da te vsi vidi - zapeljal po mestu, vendar smo že na sestanku najnovejšemu Porscheju namenili veliko zahtevnejše opravilo. Če je že frajerski, naj to pokaže na terenu, med trdim delom, daleč proč od zijal. Ni treba biti velik strokovnjak, da ti je jasno, da s takim avtomobilom zbudiš pozornost povsod, kamor se pripeješ. Zato smo ga zapeljali na steze, kjer na gorskih dirkah kraljujejo Alfa in Vectra razreda Supertouring ter navite Deltone in Dvestošetice. Tristo 'konjev' pri tej družini ni izjema, prej pravilo, da ne rečemo, da imajo recimo Lancie že 420 iskrih konjičkov. Zato Cayman z 220 kW (295 KM) med dirkalniki ni mišičnjak, je pa že v osnovi hiter, zabaven in - sem že omenil zabaven? No, a o tem kasneje ... Pred vsakim štartom je bil čas za rituale, ki voznika pripravijo na delo, ki se ga ne bi otepal prav noben normalen zemljan. Medtem ko je najnovejša avtomobilska tehnologija brundala pri mojih kolenih, sem se vedno pošteno pretegnil, si 'počil' členke na rokah in začel lesti v avtomobil. Cayman je nizek, to boste občutili vsakič, ko se boste z razbolelimi hrbtnimi mišicami kobacali za volan. A vsakič, ko te objame poldirkaški sedež z izdatno odmerjenimi bočnimi okrepitevami, ko

zagrabiš trikraki volanski obroč v roke in si kljub zapriseženi nevernosti šepetaš: »Hvala ti, bog, najlepša hvala za to ...«, veš, da si pred izzivom. Kako najhitreje do vrha, ob tem pa ne ogrožati sebe in drugih udeležencev v prometu, je edino vprašanje, ki se ti podi po glavi. Najlepše je, če na teh cestah ni nobene vasi, saj je potem omejitev hitrosti za tako zavite ceste precejšnja, zato nam slaba vest ni pretirano trkala na dušo ... Omenil sem že rituale na štartu. Ko je tehnika ogreta, voznik pripravljen, se začne štartna procedura. Najprej izklopitev sistema PSM, ki ga pri Porscheju s polnim imenom imenujejo Porsche Stability Management, kar lahko zelo na kratko imenujemo Porschejev stabilizacijski program. Ker smo prve kilometre vseeno predali svoja življenja v roke elektroniki, lahko rečemo, da deluje odlično, pustí nekaj svobode tudi za drsenje, a zelo učinkovito posreduje takrat, ko hoče Cayman uveljaviti svojo voljo. Vsekakor priporočljivo na spolzkih ovinkih, ki jih je v Sloveniji na žalost veliko. Nato z gumbom na sredinski konzoli nastavimo trdoto vzmetenja (Porsche Active Suspension Management), saj so (po novem) skoraj vse gorske steze 'odprte' in z dobrim asfaltom, zato podvozje otdrimo in ga znižamo za 10 milimetrov.

Test | Porsche Cayman S



Razliko med normalno in trdo nastavitvijo boste tankočutni vozniki občutili tudi na avtocesti, sicer pa ni tako drastična, da bi enkrat doživljali morskoro bolezen, drugič pa izgubljali 'plombe' po avtomobilu. Tretji postopek: dvig zadnjega spojlerja. Čeprav se majhen, diskreten zadnji spojler samodejno dvigne za 80 milimetrov nad hitrostjo 120 kilometrov na uro, je prav in pošteno, da pomagamo aerodinamiki (ki ima v osnovi količnik zračnega upora le 0,29) že pri majhnih hitrostih. Podatek, da ima Cayman 4,56 kilograma na eno konjsko moč, pač zdravi pameti vedno narekuje, da z njim ni šale! In da ni težava hitro voziti, ampak konjušnico obdržati na cestišču in učinkovito zavirati! Toda pri Avto magazinu nismo povsem 'gladki', zato poskušamo vse testne avtomobile prignati do konca, da se v resnici pokažejo vse slabosti tehnike. Problem se pojavi takrat, ko naključni sprehajalci gledajo v zrak, češ, kateri vojaški lovec bo prebil zračni zid nad krošnjami, potem pa švigne mimo nekaj nizkega, v katerem je nasmejan voznik. Ko tehnika tudi pri hitrostih, ki jih ne sme slišati policija, moja mama ali žena, deluje odlično. Potem veš, da si dosegel svojo mejo, ne pa meje pod karoserijo všite

»Petstopenjski Tiptronic odščitne pospešku od 0 do 100 kilometrov na uro kar 0,7 sekunde.«

tehnologije. Da so tehniki in inženirji boljši kot zmes tvojega znanja, poguma in norosti. Ko je treba skratka zapeljati na dirkališče ... Cayman je že od štarta deloval odlično. Motor je v nižjih vrtljajih zabrundal, v višjih pa tako žvižgal, da lahko na pogovor s sovoznikom pozabite, sistem za prostoročno telefoniranje pa pustite kar doma. Vsaj en izgovor, da se rešite tečnih strank ali še bolj nadležnega šefa. Motor je nameščen le nekaj centimetrov za voznikovim desnim ušesom, takoj za majhnim prostorom, kamor lahko odvržete pulover. Kljub bližini agregata, v našem primeru 3,4-litrskega bokerskega šestvaljnika (sposojenega pri Boxsterju in s povečano vrtino) s tehnologijo Variocam Plus (prvič, da ni v modelu 911), se vročina ni prav nič prenašala v potniški prostor, zato lahko (vsaj toplotno) izolacijo pohvalimo. V testnem primerku je bil menjalnik Tiptronic zadolžen za to, da prenaša slabih 220 kW (300 KM) in 340

Nm največjega navora na zadnji kolesi. Glede menjalnika so se mnenja najbolj kresala še celo znotraj uredništva. Če priznavamo, da je Tiptronic dobra odločitev za poslovneže, ki raje počasneje 'kruzajo' kot preganjajo Porscheje do meje oprijema, saj prenos deluje tudi pri hitrejši vožnji hitro, udobno in prav nič moteče, smo bili 'dirkaški' člani veliko bolj kritični. Zmotila nas je predvsem možnost pretikanja z volanskima tipkama, ki sta nameščeni na zgornjih prečkah volanskega obroča. Če predpostavljamo, da sta tam zato, da med dinamično vožnjo ne spuščata volana, potem so pri Porscheju ustrelili mimo. Namesto da ima voznik palca zataknjena nad prečki, mora volan skoraj spustiti, če hoče prestavljati z gumbi, kar ni v prid niti boljšemu občutku, kaj šele večji varnosti. Gumbi za prečkama ali obvolanska ušesa so pač boljša rešitev, čeprav so po burni debati mnenja o tem tudi znotraj našega uredništva še vedno različna.



Zmotilo pa nas je tudi, da petstopenjski Tiptronic po tehničnih podatkih odščitne pospešku od 0 do 100 kilometrov na uro kar 0,7 sekunde (6,1 proti 5,4) v primerjavi s šeststopenjskim ročnim menjalnikom, zato je to še razlog več, da bi za gorsko dirko imeli raje klasično prestavno ročico. Ali napovedani DSG. A vsi smo se strinjali s tem, da zahteva Cayman odločnega, pogumnega in z znanjem oboroženega voznika, sicer mu s sposobnostmi ne pride niti do kolen. Cayman se tako neverjetno drži ceste, še posebej zlikane in z dobrim asfaltom, da so sredobežne sile vaš stalen sopotnik in roke, čeprav pripravljene na 'odvzemanje' volana, lahko le vztrajajo na zastavljeni tirnici. Zaradi volanskega sistema, ki mu ni treba prenašati bremena prednjega pogona, ima voznik celo na začetku zavajajoč občutek, da sta prednji kolesi napol v zraku, vendar pa volan vselej omogoča milimetrsko natančno vodenje! Sredinsko nameščen motor, skrbno oblikovani aerodinamični dodatki in od Boxsterja S 'našpičeno' podvozje (trše vzmeti in blažilniki) zagotavljajo tako visoko mejo oprijema, da gre sopotnik s slabšim želodcem raje peš na Gorjance, Roglo in druge slovenske razgledne točke, kot pa da bi prenašal trpinčenje napetega avtomobila. Saj veste, kako je to: večje kot je trpinčenje za sopotnika, večje je veselje za voznika, čeprav sadizem ni zapisan v vašem značaju! Zanimiv je podatek, da ima Cayman kot kupe kar 100 odstotkov večjo vzvojno trdnost karoserije kot primerljiv kabriolet oziroma enako trdnost kot kupejevski 911. Kako zelo je uravnotežen naš kajman, pričajo bahaške zavore, ki niso skrite pod 18-palčnimi platišči. Štirje koloti so seveda dodatno hlajeni, obkroženi z rdeče obarvanimi štiribatnimi čeljustmi, ki ... imajo to čudno lastnost, da pri naključnih občudovalcih večkrat povešajo čeljusti in delujejo na žleze slinavke ... Šalo na stran, iz lastnih izkušenj z njim vam povem, da ga raje ga sploh ne umijte, saj bodo stranske šipe vedno mastne od rok in nagubanih čel! Kot že rečeno, zavore so očitno narejene za 'avtobane' brez hitrostnih omejitev. Spredaj so velikosti 318, zadaj pa 299 milimetrov, kar tudi nepoznavalec lahko pomeni le nekaj: da je Cayman glede na maso na prednji in zadnji osi izredno uravnotežen in da doplačljivih keramičnih zavore (s šestbatnimi čeljustmi spredaj) sploh ne potrebujete. Niti enkrat, pa verjemite, da z njimi nismo varčevali, niso pokazale trohice omahljivosti, verjetno bi prej začela odpovedovati mišica na desni nogi, ki je zadolžena za ustavljanje. Keramiko si omissite le, če je Mobikrog vaš drugi dom.

Gorske ceste so bile kot naročene, da smo si privoščili tudi nabiranje mušic na stranskih šipah. V osnovi Cayman kljub izklopljenim elektronskim varnostnim pomagalom nikakor noče 'počez', kar je seveda razumljivo, saj sredinsko nameščen motor in odlične gume pač hočejo po zastavljeni liniji. Šele zloraba ročne zavore in grobost na stopalki za plin povzročita, da začne zadek delati daljšo pot kot prednji del avtomobila, in prava mera 'odvzetega' volana zagotavlja nepopisno veselje, ki bi ga pripisali le otrokom. Jupiiiiii, a lahko še enkrat? Saj veste, za dobro fotografijo se je treba malce žrtvovati ...

Odvrženo dirkaško rokavico v izziv je Cayman opravil z odliko. Čeprav bi raje upravljali ročni šeststopenjski menjalnik, je Cayman tudi s petstopenjskim Tiptronicom vse gorske steze prevozil hudičev hitro, vedno pa tudi glasno in pogosto počez. Mogoče res ne bi premagali dirkaških specialk, ki z lepljivimi gumami dosežejo razmeroma majhne končne hitrosti, a imajo zato brutalne pospeške, toda navdušenje voznika in gledalcev ob progi bi bilo nepopisno. Škoda le, ker so gorske steze v Sloveniji tako kratke! ■

Porsche Cayman S

Cena osnovnega modela:	16.907.000 SIT
Cena testnega vozila:	18.502.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=13 °C / p=1020 mbar / rel. vl.: 63 % / Stanje km števec: 5481 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	6,2 s
402 m z mesta:	14,2 s [161 km/h]
1000 m z mesta:	25,7 s [210 km/h]

PROŽNOST

50-90 km/h [IV.]:	6,9 s
80-120 km/h [V.]:	12,1 s

NAJVEČJA HITROST

267 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 35 m (AM meja 38 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 16,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 6-valjni - 4-taktni - bokser - bencinski - gibna prostornina 3387 cm³ - največja moč 217 kW (295 KM) pri 6250/min - največji navor 340 Nm pri 4400-6000/min.

Prenos moči: motor poganja zadnji kolesi - 5-stopenjski samodejni menjalnik - gume spredaj 235/40 R 18, gume zadaj 265/40 ZR 18 W (Michelin Pilot Sport).

Mase: prazno vozilo 1390 kg - dovoljena skupna masa 1670 kg.

Mere: dolžina 4341 mm - širina 1801 mm - višina 1305 mm - prtljažnik 410 l - posoda za gorivo 64 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 267 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,1 s - poraba goriva (ECE) 16,3/7,9/11,0 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ podvozje
- ▲ imidž
- ▲ natančen volanski sistem
- ▲ zavore

- ▼ neugledni obvolanski ročici
- ▼ plastični gumbi na sredinski konzoli
- ▼ le 5-stopenjski Tiptronic
- ▼ premalo viden izpis prestave na instrumentni plošči

Končna ocena

Ni ne 911 ne Boxster. Je pa dober kompromis med obema, svež izdelek z vrhunsko tehnologijo. Zato me lahko zbudite sredi noči, lahko sneži ali je zunaj saharaska vročina, lahko me celo pokličete na počitnice: vedno in povsod bi bil takoj za to, da se zapeljem še kakšen krog s tem avtomobilom. Sem bil dovolj jasen?

