

07.07.2024

Porsche Cayman 4.0 GTS: Der Letzte macht das Licht aus – in Zuffenhausen.

Ach du liebes bisschen! Erst Lamborghini ([20.06.2024 Lamborghini, perché vendi la tua anima?](#)), jetzt auch noch Porsche. Was ist bloß los mit den Autochefs? Hat ihnen der Elektrovirus die Gehirne infiziert? Das Debakel mit dem Elektro-Porsche Taycan reicht den Porsche-Verantwortlichen offensichtlich nicht. Jetzt muss auch noch die ultimative Fahrmaschine, der Cayman dran glauben - ihn gibt es zukünftig nur noch elektrisch. Seit jeher gibt es im Lager Porsche zwei Fraktionen, und zwar sowohl intern bei Porsche selbst, als auch extern bei den Käufern und Liebhabern.

Der **Fraktion Nr. 1** geht in erster Linie um Prestige, um Angeberei und Selbstdarstellung. Ihr Heiligtum ist der 911er, am besten mit Allradantrieb, sechs Turboladern und garniert mit allen möglichen fahrdynamischen Gimmicks.

Bei **Fraktion Nr. 2** steht der Sport im Vordergrund, der Fahrspaß. Sie verabscheuen alles, was man nicht für das pure, unverfälschte Fahrvergnügen braucht, also z.B. Allrad, Turbolader, Automatikgetriebe und vier Sitze. Besonders widerwärtig finden sie fahrdynamische Hilfsmittel, die korrigierend eingreifen und die Aktivität des Fahrers überlagern (und dabei verfälschen).

Um es kurz zu machen, die Fraktion 1 hat gewonnen. Der Cayman war ihnen immer schon ein Dorn im Auge, schließlich kratzte er massiv am sportlichen Image des 911ers.

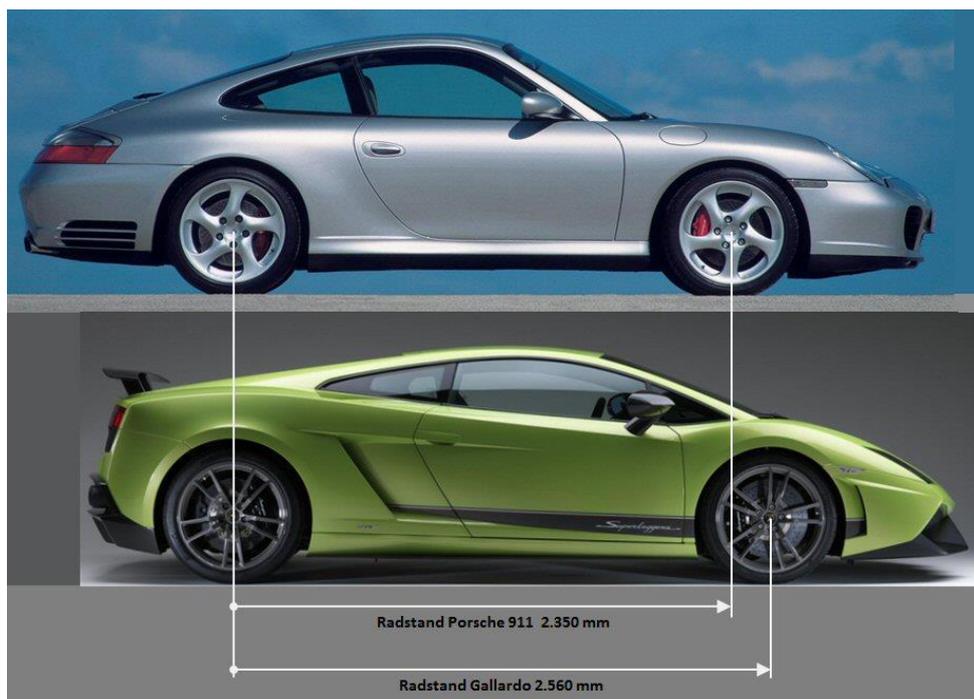
Porsche war auf diesen Seiten schon öfter Gegenstand von Kritik. Z.B.:

[22.01.2016 Ist Porsche noch zu retten](#)

[27.07.2019 Porsche 718 Cayman GT4: Na also. Geht doch!](#)

Immer geht es um das grundsätzliche Problem des 911ers, dem Motor **hinter** der Hinterachse. Diese Konstellation, das Erbe des Käfers, lässt den Ingenieuren keine Freiheiten in Bezug auf Zylinderzahl, Hubraum, Radstand und Gewichtsverteilung.

Davon handelt auch der Beitrag [160331 Supersportwagen in der Sackgasse.pdf](#) in dem der konzeptbedingte Nachteil des 911ers gegenüber reinrassigen Sportgeräten zur Sprache kommt.



Das Bild zeigt anschaulich die 911er-typischen großen Karosserieüberhänge vorne und hinten, und die Limitierung des Radstandes. Würde man die Vorderräder weiter nach vorne setzen, wäre die Achslast vorne noch niedriger, bzw. die hintere noch höher und deshalb noch schwieriger zu beherrschen. (Vom Design reden wir an dieser Stelle lieber nicht.)

Die wesentlichen Unterschiede zwischen 911er und Cayman in Zahlen und im Bild:

	Dim.	911 Carrera S	718 Cayman GT4
Motortyp		6-Zylinder Boxer	6-Zylinder Boxer
Saugmot. oder Aufladung		ATL	Saugmotor
Hubraum	ccm	2.981	3.995
Radstand	mm	2.450	2.484
Leergewicht	kg	1.535	1.420
Gewichtsverteilung v/h	%	37,4 / 62,6	43,5 / 56,5
Grundpreis	Euro	115.586	96.206



Der Cayman mit dem Motor vor der Hinterachse hat den Schwerpunkt am rechten Fleck für ein optimal abgestimmtes Fahrverhalten. Dazu noch ein um 115 Kilogramm niedrigeres Gewicht – was will man mehr.

Sollte Ihnen diese Grabrede zu theoretisch sein, nehmen Sie **ams Heft 15/2024** zur Hand. Unter dem Titel „Er macht die Biege“ schreibt der ams Redakteur und Autoaktivist **Marcus Peters** einen begeisterten Nachruf auf den Cayman GTS 4.0 – aus dem Cockpit heraus. Mehr Praxis geht nicht.

Techniker mit Herzblut machen ein Unternehmen groß, blutleere Bürokraten verwalten sie, ego-manische Betriebswirte ohne Sach- und Fachkenntnisse beuten sie aus.