



Nascido para ser lenda

Pequeno, veloz e muito agradável de dirigir. O Cayman S já é considerado um dos carros mais atraentes da linha Porsche em todos os tempos.

Texto: Luiz Alberto Pandini

Fotos: Porschepress

Um sonho: estar em uma estrada na qual seja possível aproveitar tudo o que um automóvel pode oferecer. Melhor ainda: você está nessa estrada pilotando um carro esporte com acelerações rápidas e estabilidade excepcional, como se estivesse a bordo de um autêntico bólido de competição. Tudo isso com níveis de conforto vistos somente em modelos de alta categoria.

A Porsche decidiu dar mais uma contribuição para tornar realidade esse sonho. O Cayman S segue todos os princípios que consagraram os carros da Porsche: é leve, aerodinâmico e planejado até os mais ínfimos detalhes para aproveitar ao máximo a potência do motor – no caso, um 6 cilindros boxer central traseiro, capaz de desenvolver 295 cv de potência e posicionado entre-eixos, entre as rodas traseiras e os assentos dos ocupantes.

Desenvolvido a partir do Boxster, o Cayman S situa-se, dentro da linha Porsche, entre o Boxster S e o 911 Carrera. O motor do Cayman S, com 3,4 litros, foi desenvolvido a partir do 3,2 litros do Boxster S, mas utiliza os cabeçotes do 3,6 litros do Carrera. A cilindrada de 3.386 cm³ foi obtida pela combinação do diâmetro dos cilindros do motor do 911 Carrera (96 mm) com o curso dos pistões do Boxster (78 mm). Também vieram do 911 as árvores de cames e o sistema VarioCam Plus, empregado pela primeira vez em um carro que não pertence à linha 911. O VarioCam Plus proporciona máxima potência e torque do motor em todas as circunstâncias dinâmicas, combinando a regulagem ou variação de deslocamento da árvore de cames na admissão (VarioCam) com um sistema de controle dos levantamentos de válvulas e dos pontos de abertura e fechamento das mesmas (Plus).



Para esta versão do motor, a Porsche desenvolveu virabrequim, buchas de bancada e pistões totalmente novos. Assim, o virabrequim do Cayman S é mais rígido que o do Boxster S e as buchas possuem um diâmetro 3 mm maior que as do Boxster, correspondendo às medidas do motor do 911 Carrera. As bielas, por sua vez, foram aproveitadas do Boxster. O cárter do virabrequim é de alumínio e é correspondente ao empregado no motor de 3,6 litros do 911 Carrera.

Tudo isso proporciona um desempenho puramente Porsche. Os 295 cv de potência aparecem a 6.250 rpm e o torque máximo de 34,6 kgfm está disponível entre 4.400 e 6.000 rpm. A aceleração de 0 a 100 km/h é feita em 5,4 segundos (quando equipado com câmbio manual de 6 marchas) e a velocidade máxima é de 295 km/h.

O motor central traseiro e as dimensões do carro não deixam dúvidas quanto ao parentesco entre Cayman S e Boxster. Mas o novo Porsche não é simplesmente um Boxster com capota. Diversos detalhes, elementos de estilo exclusivos e algumas mudanças de maior monta deixam claro que o Cayman S tem caráter próprio. A dianteira é muito parecida com a do Boxster, mas possui os faróis de neblina integrados às tomadas de ar localizadas nas extremidades. A curvatura do pára-brisa também é diferente da do Boxster. Nas laterais, as tomadas de ar localizadas entre as portas e as rodas traseiras remetem ao Boxster, mas possuem desenho diferente: são mais altas e estreitas, além de serem subdivididas por lâminas verticais (no Boxster, são horizontais). As rodas, de 18 polegadas, foram desenhadas especialmente para o Cayman, tendo como fonte de inspi-





Visto por qualquer ângulo, o Cayman S transmite agressividade e sensação de força. As dimensões são parecidas com as do Boxster, mas o novo Porsche tem caráter próprio.







O interior foi projetado para oferecer máximo conforto e esportividade (fotos no alto). No porta-malas, uma pequena tampa dá acesso aos bocais dos reservatórios de água e óleo. Nas fotos centrais, a nova asa traseira desenvolvida especialmente para o Cayman. Acima, dois dos detalhes que o diferenciam do Boxster: faróis de neblina e entradas de ar laterais.



A tampa traseira dá acesso ao motor e ao porta-malas, que é dividido em dois níveis.

ração as do Carrera GT. Rodas de 19 polegadas de diversos desenhos são oferecidas como opcionais.

Na traseira, vários detalhes diferenciam o Cayman S dos Boxster e Boxster S. O pára-choque traseiro possui duas saídas de ar, uma em cada lado das ponteiras do escapamento, localizadas em posição central. Chama especial atenção a maneira como os desenhistas da Porsche integraram a tampa traseira. Ela se prolonga do teto até a extremidade traseira, entre as lanternas. Essa tampa proporciona acesso fácil ao porta-malas, que é dividido em dois níveis independentes separados por um elemento de aço inoxidável. A capacidade é de 185 litros, ou 260 litros se utilizado todo o espaço disponível (da base ao teto). A capacidade do porta-malas dianteiro é de 150 litros – a mesma do Boxster. Somando os dois espaços, o Cayman S permite transportar até 410 litros de bagagem. Dentro do habitáculo, existem vários porta-objetos, alguns deles podendo ser fechados com chave.

A aerodinâmica é outro destaque do Cayman S. O coeficiente Cx é de 0,29, um dos mais baixos já registrados em um carro de produção em série. O spoiler traseiro se ergue automaticamente em 80 mm sempre que o carro supera a velocidade de 120 km/h. Este spoiler proporciona mínima

resistência à penetração, ainda que sua inclinação proporcione constantemente a pressão conveniente sobre a traseira. Como nos demais esportivos Porsche, a superfície inferior do Cayman S é quase toda carenada. Diversos elementos permitem uma canalização do ar na parte inferior da carroceria, contribuindo para que ele tenha mais desempenho, menor consumo de gasolina e melhor estabilidade. O ar que passa sob a carroceria é utilizado também para refrigerar os componentes mecânicos: aletas especiais direcionam ar fresco para o motor e a caixa de câmbio.

De série, o Porsche Cayman S possui câmbio manual de 6 marchas. Chamam a atenção a precisão, a esportividade e o curso pequeno da alavanca de câmbio. Também está disponível, como opcional, o Tiptronic S de 5 marchas, que para o Cayman S foi dotado de uma nova unidade de controle hidráulico e eletrônico. Ele permitiu implantar os mesmos programas de mudanças variáveis do 911 Carrera.

O chassi e as suspensões do Cayman S são correspondentes à conhecida arquitetura do Boxster S, mas possuem uma adequação mais esportiva das suspensões. Esta carga de molas, combinada com a rigidez torcional e flexional do Cayman S, possibilita excelente comportamento dinâmico e muita segurança, preservando o conforto dos ocu-

Porsche Cayman S

Ficha técnica



Carroceria – cupê dois lugares, carroceria autoportante em construção leve otimizada de chapas de aço galvanizadas em ambos os lados, airbags frontais de grande capacidade e módulos laterais (proteção do tórax) e de cortina (proteção da cabeça) para motorista e passageiro.

Aerodinâmica – Cx 0,29. Superfície frontal: A=1,98 m². Cx x A: 0,57.

Motor – 6 cilindros de alumínio contrapostos horizontalmente, refrigeração líquida, bloco e cabeçote de alumínio, 4 árvores de cames no cabeçote, 4 válvulas por cilindro, distribuição variável (VarioCam Plus), ajuste hidráulico automático de válvulas, coletor de admissão variável, lubrificação por cárter seco integrado, dois pré-catalizadores e dois catalizadores principais, quatro sondas lambda com regulagem duplicada. Capacidade de óleo do motor: 9,7 litros. Capacidade de líquido refrigerante: 22,3 litros. Injeção e distribuição variáveis, ignição eletrônica por bobinas estáticas (6 unidades), injeção seqüencial multiponto.

Diâmetro e curso dos cilindros – 96 x 78 mm

Cilindrada – 3.386 cm³

Taxa de compressão – 11,1:1

Potência máxima – 295 cv a 6.250 rpm

Torque máximo – 34,6 kgfm de 4.400 a 6.000 rpm

Potência específica – 65,3 cv/litro

Regime máximo – 7.300 rpm

Combustível – gasolina sem chumbo (98 octanas RON/88 octanas MON)

Sistema elétrico – 12 volts, alternador trifásico de 2.100 W, capacidade da bateria 70 Ah

Transmissão – motor e câmbio acoplados, tração traseira por semi-árvores com duas juntas homocinéticas.

Relações de marcha	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	Ré	Relação final
Manual	3,31	1,95	1,41	1,13	0,97	0,82	3,00	3,88
Tiptronic S	3,66	2,00	1,41	1,00	0,74	–	4,10	4,16

Diâmetro da embreagem – 240 mm

Suspensões dianteira e traseira – McPherson (otimizada pela Porsche), elementos elásticos com suspensão independente e braços sobrepostos, amortecedores a gás.

Freios – duplo circuito em disposição por eixo, pinças monobloco de alumínio com quatro pistões, discos ventilados (diâmetro: 318 mm na dianteira, 299 mm na traseira; espessura: 28 mm na dianteira, 24 mm na traseira), PSM 8.0, servofreio acionado a vácuo.

Rodas e pneus	Dianteiros	Traseiros
	8J x 18 com pneus 235/40 ZR 18	9J x 18 com pneus 265/40 ZR 18

Peso	Peso máximo permitido	Carga máxima no teto
1.340 kg	1.630 kg	60 kg

Comprimento	Largura	Altura	Distância entre-eixos	Bitola dianteira	Bitola traseira
4.341 mm	1.801 mm	1.305 mm	2.415 mm	1.486 mm	1.528 mm

Capacidade total de carga (método VDA) – 410 litros

Tanque de combustível – 64 litros

Desempenho	Velocidade máxima	Aceleração	0-100 km/h	0-160 km/h	0-200 km/h	0-1000 metros
Câmbio manual	275 km/h		5,4 s	11,7 s	18,6 s	24,3 s
Tiptronic S	267 km/h		6,1 s	13,5 s	21,6 s	25,4 s

Consumo	Cidade	Estrada	Média
Câmbio manual	6,5	12,8	9,4
Tiptronic S	6,1	12,6	9,0

pantes. As suspensões dianteiras possuem, como nos outros esportivos da Porsche, elementos com disposição separada dos triângulos inferiores e posteriores. Na traseira, o Cayman S tem molas e amortecedores um pouco mais rígidos que no Boxster S.

Como opcional, o Cayman S pode ser equipado com o sistema de suspensão ativa PASM (Porsche Active Suspension Management). Com ele, as suspensões são 10 mm mais baixas e o condutor tem a possibilidade de escolher entre dois programas de ajuste por meio de uma tecla no

painel. O programa “Normal” prioriza o conforto, enquanto o “Sport” se caracteriza por uma regulagem essencialmente esportiva.

O sistema de freios do Cayman S equivale aos do 911 Carrera e do Boxster S. Os freios dianteiros possuem pinças do tipo monobloco com quatro pistões e discos ventilados de 318 mm de diâmetro. Na traseira, as pinças são do mesmo tipo e o diâmetro dos discos é de 299 mm. As quatro pinças de freio são pintadas na cor vermelha. Opcionalmente, o Cayman S pode ser equipado com os freios



Desempenho e estabilidade excepcionais asseguram prazer ao dirigir em todas as situações.

de cerâmica PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake). Os discos de cerâmica são muito leves (apesar de serem maiores, com 350 mm de diâmetro) e proporcionam grande eficiência de frenagem.

Outra opção que a Porsche oferece para o Cayman S é o pacote Sport Chrono. Este equipamento possui um software especial que permite um ajuste ainda mais esportivo de diversas funções do veículo, modificando o gerenciamento do motor e do PSM (Porsche Stability Management), bem como os do câmbio Tiptronic S e da suspensão ativa PASM. Com este equipamento, o Cayman S tem respostas dinâmicas mais rápidas e suas adequações esportivas proporcionam maior diversão ao conduzir nos limites.

O Cayman S pode ser equipado com praticamente todos os opcionais disponíveis para os demais esportivos da linha Porsche. Um deles é o sistema de controle de pressão dos

pneus (RDK), que proporciona a possibilidade de controlar a pressão dos pneus, evitando desgaste irregular das bandas de rodagem e consumo desnecessário de combustível. Sistema de ajuda de estacionamento, espelhos retrovisores com anti-embacamento automático e PCM (Porsche Communication Management) também são opcionais.

O lançamento do Cayman S foi um poderoso estímulo para a imaginação dos conhecedores da história da Porsche. Como se sabe, muitos consideram o Boxster um descendente do mítológico 550 da década de 1950 – a própria Porsche apresentou anos atrás um pôster promocional com uma foto dos dois modelos juntos, tendo abaixo a inscrição “Boxster Spirit”. O Cayman S, por sua vez, foi comparado a outro modelo lendário: o 904, nome pelo qual ficou conhecido o Porsche Carrera GTS lançado na primeira metade dos anos 1960. Não há dúvida que o Cayman S tem todas as qualidades para se transformar em uma lenda da marca Porsche. Mais uma. ■