



Στην ευρύτερη περιοχή της Valencia, γνωριστήκαμε την νέα **911 Carrera**. Κάτω από έναν ανοιxiάτικο ουρανό με θερμοκρασίες αρκετά υψηλότερες από τις Ελληνικές, παρουσιάστηκε η τελευταία γενιά του διαχρονικότερου κουπέ της αυτοκινητικής ιστορίας.

Η έβδομη γενιά λοιπόν της 911, γνωστή και ως 991, ήρθε κατάφορτη τεχνολογίας και έμφορτη σημαντικών εξελίξεων.

Έτσι επιγραμματικά, ας αναφερθεί το Porsche Dynamic Chassis Control, που αναδιαρθρώθηκε εκ βάθρων, το Porsche Torque Vectoring, που προσφέρεται σε δυο εκδόσεις, αλλά και οι βελτιώσεις στο PCM, με τέσσερις νέους αισθητήρες.

Τώρα πως γίνεται και το εξακύλινδρο επίπεδο μοτέρ της, ενώ είναι μικρότερου κυβισμού (-200 κ.εκ.), να παράγει περισσότερη ισχύ (+5 ίππους), να δαπανά λιγότερο καύσιμο (-16%), ενώ με 194 γρ./χλμ. CO₂, να είναι το πρώτο σπορ αυτοκίνητο της Porsche που βρίσκεται κάτω από τα 200 γρ./χλμ. είναι κάτι που μπορούν να το απαντήσουν οι τεχνολόγοι του εργοστασίου.

Παραπλήσια απάντηση θα δοθεί και στο ερώτημα πως το νέο επανασχεδιασμένο (κατασκευασμένο από αλουμίνιο και χάλυβα) αμάξωμα, είναι κατά 45 κιλά ελαφρύτερο από το προηγούμενο, ενώ η ακαμψία του αυξήθηκε κατά 20%.

Οι απαντήσεις είναι προφανείς. Μέσα από συνεχή έρευνα και εξέλιξη.

Να μην λησμονηθεί επίσης, ότι είναι το πρώτο όχημα μαζικής παραγωγής με επτατάχυτο μηχανικό κιβώτιο.

Λίγο ή πολύ βέβαια, όλα αυτά καθώς και πολλά άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά είναι γνωστά από τον Σεπτέμβρη του 2011, οπότε και παρουσιάστηκε στο σαλόνι της Φρανκφούρτης.

Αυτό που αναμενόταν με ανυπομονησία ήταν η δια ζώσης επαφή με την 7η γενιά της 911, πράγμα που έλαβε χώρα, στους δρόμους γύρω από την Ισπανική πόλη.

Η πρώ τη η γνωριμία

έγινε στον ελεγχόμενο χώρο μεγάλου parking στο λιμάνι. Εκεί έμπειροι οδηγοί του εργοστασίου έδειξαν το Launch Control και το σύνολο των ηλεκτρονικών πακέτων που φέρει το όχημα, σε μια πολύ στενή, κλειστή ενίοτε και επί τούτου βρεγμένη διαδρομή.



Η ουσιαστική γνωριμία όμως έγινε την επόμενη μέρα, σε ένα σύνολο σχεδόν 200 χιλιομέτρων που περιελάμβανε κάθε είδος δρόμου, από ανοικτό αυτοκινητόδρομο (A-3 για Μαδρίτη), επίπεδους ήσυχους επαρχιακούς, αλλά και “στριφτερές” ιδιαίτερης ομορφιάς ορεινές διαδρομές (Serre del Caballon) όπου η νέα 911 ξεδίπλωσε το χαρακτήρα της. Τίποτα όμως πιο αντιπροσωπευτικό, για το ύψος και το βάθος του οχήματος, από τα 60 περίπου χιλιόμετρα, του ορεινού περάσματος από το Macaste στο Alfrab μια περιοχή σπάνιας, καθαρής ομορφιάς με Μεσογειακή χλωρίδα, “πνιγμένη” στα κωνοφόρα στα ψηλά,

με λιόδενδρα στα χαμηλά, κείμενη στα νοτιανατολικά της Ισπανικής πόλης. Με δρόμους που παρουσιάζουν ελάχιστη κίνηση, έναν ασφαλοτάπητα βγαλμένο από πίστα, εκείνο το τμήμα θα μπορούσε εύκολα να αποτελεί μια από τις πιο δημοφιλείς ασφάλτινες ειδικές του παγκοσμίου.

Εκεί είχα την τύχη να χαρώ την τελευταία 911. Βγάζοντας εκτός λειτουργίας τα ηλεκτρονικά βοηθήματα ελέγχου πρόσφυσης, τοποθετώντας τις πλέον σπορ ρυθμίσεις σε κινητήρα και αναρτήσεις. Προσεκτικά στην αρχή, διαβάζοντας τις παγίδες στα ανήλια βρεγμένα κομμάτια, επιθετικότερα στη συνέχεια και ανεβάζοντας όσο μπορούσα περισσότερο το επίπεδο της προσοχής, στα τελευταία κατηφορικά κομμάτια, όπου ήταν σαν ρολερκόστερ με συνεχείς καμπές, απότομες μετατοπίσεις και ελάχιστα, κατ' ουσίαν "μη αναγνώσιμα", ευθύγραμμα τμήματα.



Διαπιστώσεις:

Είναι τόσο καλοστημένη από πλευράς σασί και αναρτήσεων ώστε δεν καταλαβαίνεις πόσο δυνατή είναι. Μόλις έρθουν όλα στις σωστές θερμοκρασίες λειτουργίας και ταυτόχρονα αποκτήσεις την ακριβή αίσθηση, των διαστάσεων, των χειριστηρίων, καταλαβαίνεις γιατί είναι τόσο ποθητό αυτοκίνητο. Πέρα από το "μυθικό" της σχεδόν 50χρονης παρουσίας στα αυτοκινητικά δρώμενα, τολμώ να γράψω, ότι τούτη η 911, τουλάχιστον στο τερέν που την χειρίστηκα, δεν είναι δύσκολο όχημα. Μέχρι ένα αξιοπρεπές επίπεδο επιδόσεων δεν χρειάζεται να σε λένε Larousse, Elford, Rohrl, ακόμα και "Αστερίξ" για να θυμηθούμε έναν θυελλώδη Έλληνα "Πορσίστα". Σε αντίθεση με τα 911 των παλαιότερων δεκαετιών που ήταν δύστροπα, που απαιτούσαν από τον οδηγό να δεσμεύει το δεξί του καρπό πάνω από το επιλογέα ώστε να συγκρατεί την ταχύτητα στις γεμάτες "μπαμπς" καμπές της "πίστας" του Τατοίου, προσέχοντας ταυτόχρονα μην χάσει το "μπροστινό"! Ε! δεν είναι το ευκολότερο πράγμα του κόσμου να είσαι σε μια RSR και να διορθώνεις με το αριστερό όταν χοροπηδάει το σύμπαν γύρω σου με 140 + στα γεφύρια της "τροφού" των ελληνικών αγώνων ταχύτητας, στο αεροδρόμιο της Δεκέλειας, με τα πεύκα να παραμονεύουν στα τρία μέτρα από το δρόμο.

