

Ένα αεράκι θρόιζε τις βελόνες των κωνοφόρων καθώς περιμένα στη βάση του βουνού τους συντρόφους μου για την φωτογράφιση της 911 Carrera S. Στο ίδιο Βουνό, πριν από 55 χρόνια άλλες

Porsche

άρχισαν να υφαίνουν το μεταπολεμικό τους μύθο.

Σε αυτό το χρονικό διάστημα, των 55 ετών, άλλαξαν τόσα, πολλά τόσο πολύ ώστε η εικόνα του κόσμου να έχει ελάχιστα κοινά στοιχεία. Στα τέλη της δεκαετίας του '50 η Porsche δεν αποτελούσε κάποιον κατασκευαστή που τραβούσε μαζικά το ενδιαφέρον.

Ο

Enzo

είχε ήδη επιβάλει τα δημιουργήματά του σε παγκόσμιο επίπεδο, μόνος κορυφαίος εκπρόσωπος πια από την Ιταλία, μετά την αγωνιστική έκπτωση των

Maserati

και

Lancia

. Αντίθετα το “νησί” έκανε αισθητή την παρουσία του με

Vanwall

,

Cooper

,

B

.

R

.

M

.

Lotus

. Η Γερμανία μετά την αποχώρηση της

Mercedes

από το τραγικό

Le

Mans

του '55, δεν είχε αγωνιστική εκπροσώπηση σε κορυφαίο επίπεδο.

Η δημιουργία της 550 έδωσε το δικαίωμα στη μεταπολεμική Γερμανία να κατακτήσει νίκες γενικής σε σημαντικούς αγώνες όπως το Targa Florio. Όχι ιδιαίτερα ισχυρή, αλλά ελαφριά και τόσο χαμηλή, ώστε ο

η

Hans Herman

να

την περάσει κάτω από τις μπάρες που έκλειναν γραμμές τραίνου στο

Mille
Miglia
του '54,
ήταν ένα δημιούργημα που σκόπευε σε αγωνιστικές διακρίσεις.



Τα χρόνια περνούσαν και μέχρι την εμφάνιση της 911, το '63 στο σαλόνι της Φρανκφούρτης η Porsche παρέμενε μια μικρή, ελιτίστικη εταιρεία. Στη συνέχεια, κράτησε τον ελιτίστικο χαρακτήρα της αλλά έπαψε να είναι μικρή.

Η 911,

ήταν ένα αυτοκίνητο - προϊόν σταθμός, για την παγκόσμια παραγωγή. Μια αντισυμβατική κατασκευή (κινητήρας πίσω), που αντίθετα με τα εξ' ίσου πετυχημένα και όμορφα παρόμοια οχήματα (A110), κέρδισε το μοναδικό χάρισμα της διαχρονικότητας. Λίγα είναι τυχαία και ακόμα λιγότερα εύκολα στην αυτοκινητοβιομηχανία. Έτσι ελάχιστα πριν από τα πενήτηκοστά της γενέθλια, η 911 παραμένει πέρα από ένα απολύτως πετυχημένο προϊόν, μια επιδίωξη, ένα απωθημένο χιλιάδων και είναι περίπου βέβαιο ότι συμβαίνει αυτό που συμβαίνει με όλα τα δυσεύρετα πράγματα. Πως την αποκτούν πολύ λιγότεροι απ' ότι την επιθυμούν. Ο χρόνος κυλά, τα μοντέλα αλλάζουν και η 911 όχι μόνον δεν υποχωρεί, αλλά ισχυροποιεί τη θέση της τόσο στην αγορά, όσο και στην συνείδηση των αυτοκινητόφιλων.

Αυτά

σκεφτόμουν την ώρα που περιεργαζόμουν το εσωτερικό της “τελευταίας” Carrera. Η πρώτη φορά που βρεθήκαμε ήταν στο τέλος του Γενάρη στους ορεινούς όγκους

Serra

del

Gaballon

γύρω από τη Βαλένθια. Επτά μήνες αργότερα τα ξαναλέγαμε στα ημέτερα εδάφη.

Θυμώμουν αυτό που είχα ακούσει από πρεσβύτερους που είχαν παρευρεθεί στις εμφανίσεις νίκες του

W

.

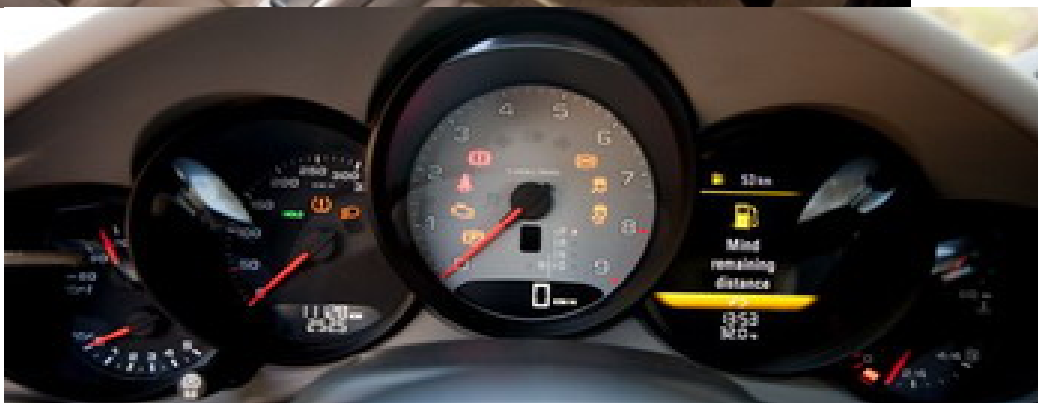
von

Trips

στο βουνό. Τον Σεπτέμβρη του '57, τον Μάιο του '58. Για το πως ένοιωθαν στο στομάχι τους τις δονήσεις από τα περάσματα της RS του Γερμανού κόμητα. Ανακάλεσα τις εικόνες από το γυμνό όχημα, το χαμόγελο του μυστακοφόρου Τεύτονα πριν την επίδοση που θα παρέμενε στο διηνεκές ακατάρριπτη παρ' όλες τις φιλότιμες προσπάθειες αλλοδαπών και ημεδαπών επί έντεκα έτη.

Η διαφορά ανάμεσα στο τότε και στο σήμερα είναι χαώδης. Μια ελαφριά, “θεόστεγνη” κατασκευή που έρχεται από το παρελθόν σαν πλατφόρμα ανάδειξης γενναίων ανδρών και έ να πλαίσιο απίστευτων τεχνολογικών εφαρμογών που μας κλείνει σήμερα το μάτι. Ας τα απαριθμήσω.

Το Porsche Dynamic Chassis Control, που θέτει νέα δεδομένα για την πλευρική επιτάχυνση, για το πως περνά πιο αποτελεσματικά η δύναμη στους τροχούς και πως αποκτά το όχημα ένα δυαδικό χαρακτήρα, πηγαινοντας από την άνεση στην επίδοση και τανάπαλιν. Το Porsche Torque Vectoring, που προσφέρεται σε δυο εκδόσεις, την μηχανικά ελεγχόμενη η οποία επεμβαίνει από 22 έως 27% στη διολίσθηση του διαφορικού που “παντρεύεται” με το μηχανικό κιβώτιο και την ηλεκτρονική που συνοδεύει το PDK



Το PASM, το σύστημα της ενεργής ανάρτησης. Τέσσερις νέοι πλευρικοί αισθητήρες τοποθετήθηκαν στους τροχούς με αποτέλεσμα να προσφέρουν ακόμα καλύτερο έλεγχο, ευστάθεια, άνεση και μικρότερες αποστάσεις επιβράδυνσης.

Όλα τούτα συνδυασμένα με το άριστο άκαμπτο αμάξωμα το οποίο είναι σχεδιασμένο εξ αρχής, κατασκευασμένο από αλουμίνιο και χάλυβα (45 κιλά ελαφρύτερο από το προηγούμενο), με την ακαμψία να έχει αυξηθεί κατά 20% και το μεταξόνιο κατά 10 εκατοστά μακρύτερο, δημιουργούν ένα σύγχρονο σύνολο που είναι τόσο καλό όσο να αφαιρεί λίγο από τη χαρά της οδήγησης.

Αυτή η κατ' αρχή αντίφαση, επιδέχεται την ακόλουθη ερμηνεία. Ένα τόσο καλό σασί, που επιπροσθέτως αυξάνει τη μάζα του με όλα τα καλούδια της τρέχουσας τεχνολογίας, κρύβει την παραγόμενη ισχύ. Στην περίπτωση μάλιστα που ο χειριστής έχει αφήσει το σύνολο της ηλεκτρονικομηχανικής ασπίδας το σύνολο γίνεται απροσδόκητα εύκολο, ευχάριστα γρήγορο, ελάχιστα προκλητικό. Είναι ένα είδος στραγγαλισμού του σπορ χαρακτήρα της , το οποίο όμως βοηθά στην ευρύτερη εξάπλωση της στο παγκόσμιο χάρτη των χρηστών.]



Οι επόμενες στιγμές,

έφεραν την πρακτική επαλήθευση αυτής της θεωρητικής τοποθέτησης. Είναι κουτό να χαρακτηρίσεις ως “αργή” μια Carrera S που χρειάζεται 4,3 δεύτερα για τα πρώτα 100χλμ/ώρα από στάση. Γίνεται ακόμα πιο κουτό αν νοιώσεις τι είναι ικανή να κάνει αυτή η Carrera

είτε στον ανοικτό δρόμο, είτε στο δύσκολο, στον απαιτητικό στενό δρόμο που τυλίγει το βουνό. Με συντρόφευε ο υγρόψυκτος εξακύλινδρος ήχος των 3,8 ατμοσφαιρικών λίτρων, η πνοή των τεσσάρων εκατοντάδων ίππων, η πιστότητα άριστων φρένων και μια αίσθηση ενός εύκολου σπορ αυτοκίνητου. Αλλαζα ταχύτητες με μια μικροκίνηση των ακροδακτύλων μου αφήνοντας τα υπόλοιπα στο PDK

. Επιβράδυνα, έστριβα, επιτάχυνα

έπρεπε σχεδόν να εκβιάζω ώστε να γλιστρήσει, ενώ παρέμενε πεισματικά οριζοντιωμένο χωρίς ίχνος κλίσεων. Ήταν τόσο εύκολο να κινηθείς αξιοπρεπώς γρήγορα, που σχεδόν είχα χάσει τον ενθουσιασμό μου. Ήταν ακριβώς το αντίθετο από αυτό που υποθέτω ότι ένοιωθε ο Γερμανός κόμης όταν κυρίευε το ελληνικό βουνό τον Μάιο του '58.

Δεν είχα ποτέ την τύχη να οδηγήσω μια 550

Spyder

αλλά φαντάζομαι, για να μην γράψω ότι είμαι βέβαιος, πως έπρεπε να ήσουν χειριστής ολκής για να πάρεις το 70% των δυνατοτήτων της, πόσο μάλλον κάτι περισσότερο, πόσο μάλλον να φθάσεις “πάνω” σε εξήμισι λεπτά.

Πρόσεχα, όσο μπορούσα, το όργανο που κατέγραφε τις επιταχύνσεις σε πραγματικό χρόνο και όταν αργότερα διάβασα ένα σχετικό κομμάτι στο “CHRISTOPHORUS”, το εταιρικό περιοδικό της

Por

sche

, όπου ο

Gunter

Ofenmacher

έσπρωχνε μια λευκή

Carrera

S

στα όρια της μέσα στο

Leipzig

, κατάλαβα την προσέγγιση. Ο χορός της κίτρινης τελείας, σου δείχνει πόσο καλά επιβραδύνεις, στρίβεις, επιταχύνεις, είναι ένα βοήθημα στην τρανή ψηφιακή εποχή που διάγουμε, το οποίο μάλιστα κρατά και τις οριακές τιμές!

Διχασμένος

ανάμεσα στην μακρινή πια δεκαετία του 50 και το σήμερα, παρκάρισα δεξιά κάτω από μια σκιά ψάχνοντας να δω τον κινητήρα και ανακάλυψα ότι κάτι τέτοιο δεν προβλέπεται. Η οπτική επαφή με την μονάδα ισχύος δεν είναι εφικτή.

Διχασμένος διότι ένα σπορ όχημα με τόσο σπουδαία ιστορία, με 400 ίππους δεν σε τρώμαζε, διότι με δυο άτομα και πλήρες φορτίο καυσίμων ζύγιζε περισσότερο από το διπλάσιο βάρος των προγόνων της, διότι ήταν τόσο καλοδεχούμενα εύκολη και διότι δεν μπορούσες να κοιτάξεις κατάματα την καρδιά της.

Διχασμένος διότι για μια ακόμα φορά, δεν μπορούσα να καταλήξω, αν το παρελθόν ξεπρόβαλε πιο γοητευτικό από το παρόν.



