Η Macan όπως και παλιότερα η Panamera, μας αναγκάζει να σκεφτούμε τις παράπλευρες συνέπειες της επιτυχίας. Σε επίπεδο αυτοκινητοβιομηχανίας η επιτυχία ενός εργοστασίου συχνά εξαργυρώνεται με είσοδο σε κατηγορίες όπου νωρίτερα δεν υπήρχε. Να είναι άραγε σωστό αυτό;

Όπως πολλές ερωτήσεις έτσι και αυτή, δεν επιδέχεται μια μόνον απάντηση. Έτσι λοιπόν αν, η είσοδος σε άλλες κατηγορίες, έχει θετικό οικονομικό αντίκρυσμα, το εμπορικό τμήμα θα απαντήσει καταφατικά. Αντίθετα, ένας φανατικός θαυμαστής των προϊόντων του Τσουφενχάουζεν, πιστός στο πρωτοπόρα ένδοξο παρελθόν, είναι απίθανο να αντιμετωπίζει με τρόπο θετικό τούτη την εξέλιξη.

Η αλήθεια είναι βέβαια, πως το δρομολόγιο από τις 356, στις 911, στις 917 με τα μανόμετρα που μαρτυρούσαν αν το σασί έκανε κάπου «κρακ», στην Macan είναι πρώτον πολύ επιτυχημένο και δεύτερον απολύτως απρόβλεπτο. Απομένει να δούμε αν η μεγάλη επιτυχία συνιστά και ελάχιστη πρόβλεψη γενικώς, όπως επίσης αν ειδικώς το εργοστάσιο σύρθηκε, εκόν άκον, σε τούτες επιλογές.



Αναλυτικότερα

Η ψυχρή οικονομική λογική, λέει ότι επιχείρηση που δεν μεγαλώνει, συρρικνώνεται. Κι όσο πιο ανταγωνιστικό ή τεχνολογικό είναι το επίπεδο που κινείται τόσο πιο απαιτητό είναι το μεγάλωμά της. Οι βιομηχανίες αυτοκινήτων συγκεντρώνουν και τα δυο αυτά στοιχεία, έτσι η εξάπλωση τους φαντάζει ως μονόδρομος στην προσπάθεια για μακροημέρευση. Αυτή η τοποθέτηση, αρκεί για να δώσει μια δυνατή δικαιολογία για τις επιλογές των Γερμανών.

Η άλλη ανάγνωση όμως κάνει λόγο για γενετική ανορθογραφία. Ο ίδιος κατασκευαστής που φτιάχνει 911 GT3 διαθέτει και Macan και μάλιστα επιχειρεί, και σε μεγάλο βαθμό επιτυγχάνει να μας πείσει, ότι υπάρχει κοινός γενετικός κώδικας ανάμεσα στα δυο αυτά αυτοκίνητα. Αυτό που πριν δυο - τρείς δεκαετίες ήταν στη σφαίρα της φαντασίας, σήμερα είναι δυνατό. Το αν και σε ποιους αρέσει, είναι μια ερώτηση. Το τι γράφεται και η εμπορική πορεία της Macan, είναι η απάντηση.

Macan, λοιπόν...

Προσπαθούσα να αποκρυπτογραφήσω τις απόψεις φίλου και γνώστη που εκφραζόταν με λόγια υπερθετικά. Όταν μάλιστα τον πήγα και βόλτα, έγινε τόσο κολακευτικός που υποπτεύθηκα μήπως πίσω από τα λόγια του κρυβόταν ειρωνεία. Όμως όχι, δεν ήταν έτσι. Τον ρώτησα ευθύς αμέσως να μου δικαιολογήσει τις απόψεις του και κατέθεσε τα εξής:



«Είναι αυτοκίνητο που εκτελεί πολλούς ρόλους, πολύ καλά. Ταξιδεύει στο εθνικό δίκτυο, γρήγορα ξεκούραστα, στρίβει στο Αη Γιάννη το Ρώσο ντροπιάζοντας πολλά GTi, ανταποκρίνεται σε μεγάλο βαθμό σε εκτός δρόμου διαδρομές υπό οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες, έχει δηλαδή μια πολυπροσωπικότητα υψηλού επιπέδου και τέλος διαθέτει ένα πρεστίζ μοναδικό. Τι άλλο θέλεις;» κατέληξε με μια ερώτηση ολίγον προβοκατόρικη.

Δεν είχα άμεσα επιχειρήματα να αντικρούσω τις απόψεις του, διότι ναι, στο εθνικό δίκτυο είναι παραβατικά ταχύ και περισσότερο από άνετο, διότι ναι, αν κατέχεις τα βασικά της τέχνης της οδήγησης σαρώνεις στα στροφιλίκια και διότι ναι, με σωστό ελαστικά κινείσαι αξιοπρεπώς και εκτός δρόμου. Τώρα, αυτά τα περί πρεστίζ, προσωπικώς δεν μου λένε οτιδήποτε, καθώς έχω συναντήσει σημαντικούς χειριστές και ανθρώπους μέσα σε οχήματα χωρίς οποιοδήποτε πρεστίζ, όπως και οχήματα υψηλότατου πρεστίζ που ανήκουν ή χειρίζονται από ακραία ελάσσονες προσωπικότητες. Μολοντούτο, αποδέχομαι ότι το θέμα αυτό, για κάποιους είναι σημαντικό.

Για να το κάνουμε πιο συγκεκριμένο, το πακέτο της Macan περιλαμβάνει εξαιρετικά στοιχεία. Αν αρχίσουμε από την καρδιά της, οι 258 πετρελαιοκίνητοι ίπποι και τα 580 Nm ροπής από τις 1.750 σ.α.λ. του τρίλιτρου μοτέρ, είναι νούμερα αναμφίβολα εντυπωσιακά, όπως και η τετρακίνηση με τον κεντρικό πολύδισκο συμπλέκτη αλλά και την ενεργή ανάρτηση Porsche Active Suspension Management που την πρωτοσυναντήσαμε στις 911 και ρυθμίζει τα αμορτισέρ σε τρεις θέσεις. (comfort, sport και sport plus). Εννοείται ότι στην μετάδοση κυριαρχεί το PDK που εγγυάται ταχύτατες αλλαγές καθώς διαχειρίζεται με αυτόματη ακρίβεια την ισχύ του κινητήρα.



Για την ποιότητα των υλικών και της συναρμογής ο λόγος δεν μπορεί να είναι παρά θαυμαστικός. Στο ερώτημα τι δεν μας άρεσε, οφείλω να αναφέρω αυτό τον ορυμαγδό της κεντρικής κονσόλας που μπορεί να ικανοποιήσει τους ιδιοκτήτες της, που ήθελαν, αλλά για κάποιους λόγους δεν έγιναν ιπτάμενοι. Αυτή η πληθώρα χειριστηρίων παραπέμπει σε κόκπιτ αεροπλάνου. Επίσης η ανοικτή ταμπά απόχρωση του ταμπλό στο σκληρό ελληνικό φως δημιουργεί μια ισχυρή αντανάκλαση στο παρμπρίζ, τις ώρες που ο ήλιος ρίχνει κάθετα τις ακτίνες του. Ένα σκούρο φωτοαπορροφητικό υλικό για την οριζόντια επιφάνεια θα ήταν λειτουργικότερο. Επίσης, κάποιος να μας εξηγήσει γιατί αυτή η λατρεία για το μαύρο εξωτερικό χρώμα. Τέλος από την 550 του '55 και την δίλιτρη 911 του '67 έως την Macan του '14 έχουμε έναν αχαλίνωτο πληθωρισμό στα βάρη. Από τα 600 κιλά της 550 και τα 1.080 της 911 φθάσαμε στους δυο τόνους.



Ταυτότητα.

Τελικά τι είναι; Ένα ψηλό όχημα επιδόσεων, ή ένα SUV με χαρακτηριστικά σπορ; Και τα δυο μαζί; Ενδεχομένως αυτή η αναζήτηση της ταυτότητας του να μην έχει νόημα. Το τι είναι κάτι, συχνά έχει μικρότερη σημασία από το, σε τι ανταποκρίνεται. Στον 21ο αιώνα αυτό, ατυχώς, ισχύει για τους ανθρώπους, πόσω δε, μάλλον για τα αυτοκίνητα. Macan. Αν η Porsche χρειάστηκε μόλις 30 χρόνια για τη διαδρομή από τις 917, έως το πρώτο πεντάπορτο SUV, να ένα καλό ερώτημα: Τι μας περιμένει τα επόμενα 15 χρόνια ;