

Είναι μια άποψη την οποία πολλές φορές με έχει τυρρανήσει. Τη δυνατότητα, δηλαδή, που έχουν κάποια εργοστάσια να αμπαλάρουν τα τρέχοντα προϊόντα τους με το περιτύλιγμα παλαιότερων, διαφορετικώ ν μοντέλων. Το Zuffenhausen το πράττει. Δικαίως άραγε;



Το 1957 η Porsche μπορεί να είχε ήδη ως φίρμα, ζωή ενός τετάρτου του αιώ να, αλλά ήταν ένα μικρώ ν διαστάσεων εργοστάσιο. Ο ιδρυτής, είχε αποχωρήσει από τα εγκόσμια το '51, ενώ λίγοι είχαν αντιληφθεί το σύνολο της μηχανολογικής του ιδιοφυΐας, πλην όμως πρόλαβε να δει την 356, το πρώ το μοντέλο με το όνομά του, να μπαίνει στην παραγωγή.

Ταυτόχρονα όμως με την κατασκευή της και μπανιέρα, λόγω σχήματος, αποκαλούμενης 356, οι εργατικοί, φιλόδοξοι και ρηξικέλευθοι Γερμανοί μηχανικοί κάνουν την εμφάνισή τους στους αγώνες. Με μια μάλιστα διαφορετική προσέγγιση, απότοκη προφανώς των τότε δυνατοτήτων τους. Φτιάχνουν ελαφρά, πολύ ελαφρά αυτοκίνητα με τον μικρού κυβισμού κινητήρα στο κέντρο, τα οποία σε πρώτη φάση δεν είχαν τα εχέγγυα να πρωταγωνιστήσουν σε επίπεδο γενικής διάκρισης. Πλην όμως ισοπέδωναν οτιδήποτε στην κλάση τους, ενώ υπό συνθήκες, μεταμορφώνονταν σε φονείς γιγάντων.

Η 64 και η 360 δεν τάραξαν τα νερά του μπότορσπορ, αλλά η 550 και περισσότερο η 718 το έπραξαν. Με έξι διαφορετικές εκδόσεις, πρωταγωνίστησε σε ένα πολύ ευρύ φάσμα των αγώνων αυτοκινήτου (περισσότερα επί τούτου στην τελευταία σελίδα). Άφησαν το αποτύπωμά τους από το Targa Florio και το Le Mans, έως την Φόρμουλα 1 και το Ευρωπαϊκό πρωτάθλημα αναβάσεων.

Η τελευταία από τα ελάχιστα κομμάτια που κατασκευάστηκαν ήρθε το '62. Πριν καν αρχίσει η παραγωγή των 911, αυτό το μαγικό νούμερο που απογείωσε το όνομα Porsche. Στις μέρες μας, μετά από 60 σχεδόν χρόνια από τότε που η πρώτη 718 κύλησε διστακτικά τους

τροχούς της στους διεθνείς αγώνες, το γερμανικό εργοστάσιο ξαναθερμαίνει την ιστορία του και δανείζει το νούμερο 718 στις νέες Cayman και Boxster.

Στις μέρες μας, όπου τα μισά Porsche που πουλιούνται είναι τα σχεδόν δίτονα Cayenne, τα τόσο μακριά από τα σχέδια του ιδρυτή. Μα ακόμα κι' αυτός, αν ήξερε ότι μαζί με τις πεντάπορτες εξίσου απόμακρες Panamera, που συνεισφέρουν άλλα 15% στο σύνολο των πωλήσεων, θα είχαν σημαντικό μερίδιο στα 2,78 δισ. ευρώ των ετήσιων κερδών, μπορεί να παρέβλεπε το γεγονός της διαφορετικότητας. Του ...σοβαρού αδικήματος της ιδεολογικής παρέκκλισης. Διότι βεβαίως υπάρχει και η άλλη προσέγγιση, της απαρέγκλιτης πίστης στην αρχική ιδέα και το πιθανό οικονομικό ψυχорράγημα. (Τα ποσοστά και τα στοιχεία που παρατέθηκαν, αφορούν το 2013).

Κινητήρες - Τεχνολογία

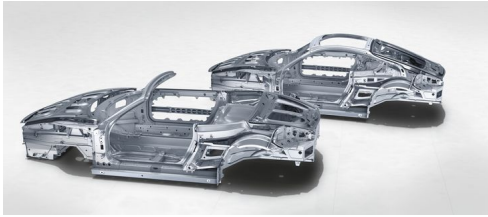
Το νέο και ας το χαρακτηρίσουμε συγκρουσιακό στοιχείο για τις 718 είναι ο κινητήρας. Ο παραδοσιακός ατμοσφαιρικός επίπεδος εξακύλινδρος, διάφορων κυβισμών (2,5, 2,7, 3,2 λίτρων) αντικαταστάθηκε από δίλιτρο τούρμπο φλατ 4 και 2,5 τούρμπο φλατ 4 για τις εκδόσεις S.

Για να δικαιολογηθεί η λέξη συγκρουσιακό, ας γράψουμε ότι αυτός ο νέος κινητήρας έρχεται σε σύγκρουση με το παρελθόν. Η μείωση κατά 50% των κυλίνδρων και η υπερτροφοδότησή του συγκροτούν μια ολότελα διαφορετική μηχανολογική άποψη. Στο γιατί συνέβη τούτο, η απάντηση είναι απλή και στηρίζεται σε μια μόνο λέξη: «Αποδοτικότητα». Στην αέναη και αγχώδη πλέον προσπάθεια των εργοστασίων να ανταποκριθούν σε μονάδες ισχύος που ενώ θα παράγουν μεγαλύτερη ισχύ θα καταναλώνουν λιγότερο καύσιμο και θα εκλύουν χαμηλότερους ρύπους.



Έτσι, αμέσως μας πληροφορούν πως παρά το γεγονός ότι οι νέοι κινητήρες είναι και στις δύο εκδόσεις τους (1.988 κ.εκ. & 2.497 κ.εκ.) κατά 35 ίππους ισχυρότεροι από αυτούς που αντικαθιστούν, έχοντας πια ισχύ 300 και 350 ίππων αντίστοιχα, είναι και κατά 13% οικονομικότεροι. Αντίστοιχη αύξηση (πάντα σε σύγκριση με τους παλαιότερους κινητήρες),

έχουμε και στις τιμές της ροπής, η οποία έφτασε στο δλίτρο μοτέρ τα 380 Nm (100+Nm), και στο 2,5 τα 420 (+60 Nm). Μοιραία, η αύξηση ισχύος έφερε βελτίωση των επιδόσεων. Σκεπτόμενοι μαρκετινίστικα, συνέδεσαν το νέο τετρακύλινδρο μοτέρ με εκείνα της δεκαετίας του '50 που κοσμούσαν τις 718 οι οποίες, όπως προείπαμε διακρίθηκαν σε τόσα επίπεδα του μότορσπορ και βάφτισαν με αυτό το νούμερο τις νέες σειρές Cayman & Boxster.



Ανάμεσα στο δλίτρο και στον 2,5 λίτρων κινητήρα, δεν είναι μόνο τα επιπλέον κυβικά που προσφέρουν τους έξτρα 50 ίππους αλλά και η τοποθέτηση τουρμπίνας μεταβλητής γεωμετρίας, που μέχρι τώρα ήταν διαθέσιμη μόνο για τα τούρμπο μοντέλα της 911.

Υψηλή προτεραιότητα από τους μηχανολόγους, δόθηκε στην ανταπόκριση του κινητήρα, ώστε να μπορεί να συγκριθεί με εκείνη ενός ατμοσφαιρικού. Αυτό επιτεύχθηκε μέσω μιας, ας την αποκαλέσουμε «προετοιμασίας» του υπερσυμπιεστή στην περιοχή μερικού φορτίου. Ενώ λοιπόν η βαλβίδα παράκαμψης είναι κλειστή, ο χρονισμός της ανάφλεξης καθυστερεί και το γκάζι ανοίγει ελαφρώς.

Αυτός ο συνδυασμός κρατά τη τη στιγμιαία ροπή ίδια, ενώ ενισχύει την παροχή αέρα στον κινητήρα αυξάνοντας το φορτίο της πίεσης. Έτσι όταν ο οδηγός βυθίσει το πόδι του στο πετάλ του γκαζιού, η υψηλότερη πίεση υπερπλήρωσης έρχεται άμεσα δίνοντας μας καλύτερη τιμή ροπής. Ακόμη και αν ο οδηγός πάρει για λίγο το πόδι από το πεντάλ του γκαζιού ο κινητήρας αντιδρά γρήγορα σαν ατμοσφαιρικός. Το γκάζι παραμένει ορθάνοιχτο, και μόνο η έγχυση καυσίμου έχει σταματήσει. Ως αποτέλεσμα, η πίεση φορτίου δεν πέφτει εντελώς, και ο κινητήρας μπορεί να αντιδράσει άμεσα στο επόμενο πάτημα του γκαζιού.



Κάνοντας το Μέλανα Δρυμό, στο Schiltach, μπροστά από το εμπρός αριστερό φτερό της κόκκινης Cayman S οι εγκαταστάσεις