Με τίτλο Εμπειρία Porsche 2014, το Γερμανικό εργοστάσιο έστησε μια ενδιαφέρουσα συνάντηση εκπροσώπων του Τύπου, όπου είχαμε την δυνατότητα να οδηγήσουμε τις πιο διαλεχτές εκδόσεις από τα αυτοκίνητα που παράγει και ταυτόχρονα να συνοδηγήσουμε στη περίφημη 918.

Όπως συνήθως συμβαίνει σε τέτοιες περιπτώσεις, στο δωμάτιο του ξενοδοχείου μας περίμενε μια επιστολή καλωσορίσματος, από τους υπεύθυνους του γραφείου Τύπου της εταιρείας η οποία ξεκινούσε με το ευγενικό: «*Σας υποδεχόμαστε με ένα θερμό καλωσόρισμα ...».* Η συνέχεια απεδείχθη όχι απλώς θερμή αλλά κάτι περισσότερο, καθώς το θερμόμετρο την πίστα Aldenhoven την επόμενη μέρα έφτασε τους 33 βαθμούς.



Αυτά σε ότι αφορά την άνοδο της θερμοκρασίας στο περιβάλλον, διότι στην αντίστοιχη άνοδο της εσωτερικής θερμοκρασίας, φρόντισαν όσα τετράτροχα χειριστήκαμε. Ας τα αναφέρουμε με σειρά εμφανίσεως: GT3, 911 Carrera 4 S, Cayman GTS, 911 Turbo, & 911 Turbo S. Θα ξεκινήσουμε όμως ανάποδα την αφήγηση, από κάτι που δεν οδηγήσαμε. Από κάτι που συνοδηγήσαμε. Κι αυτό το το κάτι, είναι μια πλατοφόρμα τεχνολογίας αιχμής, που θα παραχθεί σε μόλις 918 αντίτυπα, που κοστίζει σχεδόν οκτακόσιες χιλιάδες ευρώ, που ταυτόχρονα είναι και υβριδικό.

Αυτές οι πρώτες γραμμές σκιαγραφούν την 918, που παραπέμπει παρά μια μονάδα στην ιστορική 917, που είναι διάδοχος της Carrera GT. Το '04 που άρχισε να κυκλοφορεί αυτό, το βάρους 1.380 κιλών και 612 ίππων από τον V 10 5,7 λίτρων κινητήρα supercar, η υβριδική τάση των κατασκευαστών έφτανε μέχρι το Prius. Δέκα χρόνια αργότερα ένα από τα καλύτερα, ταχύτερα, σημαντικότερα sports car του πλανήτη δεν μπόρεσε να αποφύγει τη βουτιά στο ολοένα και πιο αναπτυσσόμενο υβριδικό σύμπαν. Η απορία, πάντως, αν πράγματι είναι μια ενδιαφέρουσα, υποσχόμενη, τεχνολογία ή αν αποτελεί μόνον ένα καθαρτήριο για τις τύψεις της αυτοκινητοβιομηχανίας, ή αν προσπαθεί να δημιουργήσει ένα οικολογικό άλλοθι, παραμένει.

Όπως και να έχει,
την ώρα που δενόμουν δίπλα στον Y. Frank μηχανολόγο και εξελιγκτή του εργοστασίου προσπαθούσα να θυμηθώ τι είχα διαβάσει σχεδόν ένα χρόνο νωρίτερα, στο Car & Driver από τον Don Sherman, συντάκτη της αμερικανικής έκδοσης που είχε την τύχη να το οδηγήσει. Γραμμένο με τον τρόπο που συνηθίζουν τα παιδιά από τη δυτική όχθη του Ατλαντικού ήταν υπερθετικό για το αυτοκίνητο.
Ξαναγύρισα στο σήμερα, καθώς άκουγα τον οδηγό (μου) να μου εξηγεί τα στοιχειώδη για την λειτουργία της, μέχρι που ξεκίνησε μαλακά, ακριβώς με τον τρόπο που κινείται οποιοδήποτε αμιγώς ηλεκτρικό αυτοκίνητο και είχα στην μνήμη μου πολύ πρόσφατα τις εμπειρίες με το i3 και το smart e.d. Μέχρι εκεί όμως οι ομοιότητες. Το ήσυχο, παιδικό πρόσωπο της 918 εξαφανίζεται μόλις ακούσεις ακριβώς πίσω από την πλάτη σου τα 5,7 λίτρα να αναπνέουν εγκλωβισμένα από τη διαδικασία του launch control. Μόλις ο χειριστής αποδεσμεύσει την πίεση από το πεντάλ του φρένου μια αχαλίνωτη ισχύς ξεσπάει με πρώτο θύμα τον αυχένα του συνεπιβάτη. Η συνδυαστική δύναμη 887 ίππων έρχεται ακαριαία, σπρώχνοντας τα σχεδόν 1900 κιλά με τρομερή βία. Τα νούμερα 2,8 δευτερόλεπτα για τα πρώτα 100 χλμ/ώρα από στάση και λιγότερο από τα 8 για τα 200, προσδιορίζουν σε μεγάλο βαθμό τις ικανότητες αυτού του οχήματος.





Ο Y. Frank μετρά στο εργοστάσιο μόλις 25 έτη. Έχει εργαστεί πάνω στην 918 άπειρες ώ ρες, την οδηγεί με μια απλότητα που συναρπάζει και έχει μια πρωτόγνωρη ηρεμία που θα χαρακτήριζε περισσότερο έναν καλλιεργητή μπονζάι.

Μια άλλη απόδειξη του πόσο αποτελεσματικό είναι, αποτελεί και η ανακοίνωση του εργοστασίου ότι τον περσινό Σεπτέμβρη ήταν το πρώτο αυτοκίνητο παραγωγής που μπορεί να πάρει και άδεια κυκλοφορίας, το οποίο έσπασε το φράγμα των επτά λεπτών (6:57) στην «πράσινη κόλαση» του Nurburgring με οδηγό τον Marc Lieb. Για να μην ξεχνάμε όμως και την μεγάλη αγωνιστικού παράδοση του εργοστασίου, ας θυμίσουμε ότι το απόλυτο ρεκόρ στα 20,81 χλμ. του ring ανήκει στην Porsche. Από τον μακρινό Μάιο του 1983 όταν ο θυελλωδώς αλησμόνητος Steffan Bellof, ο δεύτερος μετά τον von Trips Γερμανός που θα

μπορούσε να είναι ο πρώτος Τεντέσκος παγκόσμιος πρωταθλητής, έγραψε ένα εξωπραγματικό 6:11 στις δοκιμές του αγώνα των 1.000 χλμ. Οδηγούσε μια 956 με φλατ 6 μοτέρ, «μόλις» 635 ίππους αλλά κάτω από 950 κιλά μαζί με πλήρες φορτίο καυσίμων και οδηγό. Κι επειδή την τελευταία δεκαετία πολύς θόρυβος γίνεται για τα περιβόητα διπλοσύμπλεκτα, η 956 ήταν το πρώτο όχημα για το οποίο σχεδιάστηκε και στο οποίο τοποθετήθηκε κιβώτιο διπλού συμπλέκτη, μηχανικό πέντε σχέσεων, τότε, πριν 31 χρόνια. Σαν μια μια πρόχειρη παρατήρηση, θα έγραφα ότι, η στροφή, η προτίμηση για την υβριδική τεχνολογία έχει επιβαρύνει κυριολεκτικώς τα σύγχρονα οχήματα



Αυτό πάντως,
δεν φαίνεται από τη θέση του συνοδηγού και τη συγκεκριμένη μικρή, χρονικά, δοκιμή. Διακριτή επίσης δεν είναι όλη η τεχνολογία αιχμής που με τόση σπουδή έχει τοποθετήσει πάνω στην 918 το εργοστάσιο. Όπως οι δυο ηλεκτροκινητήρες, ένας 127 ίππων που δίνει κίνηση στον εμπρόσθιο άξονα και ένας 154 ίππων που τον συναντούμε ανάμεσα στον V8 και το PDK, το οποίο είναι ίδιο με αυτό των 911. Όπως οι μπαταρίες ιόντων λυθίου με 312 κυψέλες που μπορούν να αποθηκεύσουν 6,8 KWH και χρειάζονται μόλις μισή ώρα για μια πλήρη φόρτιση. Αν η συζήτηση πάει στην αεροδυναμική υπάρχουν έξι αεροδυναμικά βοηθήματα που συνεργάζονται με τους διαχύτες ώστε να αξιοποιήσουν τη ροή του αέρα κατά το δοκούν, από flat out αγωνιστική επίδοση στην πίστα, όπου αυτό που ενδιαφέρει είναι η φόρτιση των τροχών, έως το κλείσιμο της αεροτομής και ταυτόχρονα σφραγίζοντας τις τέσσερις ενεργές γρίλιες σε κάθε πλευρά της εμπρόσθιας μάσκας βελτιώνοντας έτσι την οικονομία καυσίμου. Όλα αυτά υπακούουν στις εντολές του χειριστή που επιλέγει μια από τις πέντε διαθέσεις ρυθμίσεις.


S WH 918




S GO 5075




PORSCHE
Eberhard Armbrust


S GO 4015