

www.4Drivers.gr

Με περισσότερες από δύο δεκαετίες στο χώρο των media και του Ειδικού Τύπου, σταθερές συνεργασίες με εκδοτικές, διαφημιστικές εταιρείες, επιτυχημένα περιοδικά (Status, Top Gear, Car, Porsche Magazine, Eurobanker, Astir Magazine κ.α.) και σε συνέχεια ενός community αφιερωμένου στην απόλαυση της οδήγησης, το 4Drivers παρέχει ολοκληρωμένες, premium, ψηφιακές υπηρεσίες σε πελάτες που δεν θέλουν τίποτα λιγότερο από ιδιαίτερα concept, υπέροχα video, promotion υψηλής αισθητικής και απόλυτο επαγγελματισμό για τα project που μπορούν να απογειώσουν την επιχείρησή σας.

Γιάννης Κωνσταντόπουλος 09 Δεκ 2013

Η περασμένη εβδομάδα δεν ήταν και η καλύτερη για τους Πορσικούς συνειρμούς. Με δυο "επώνυμους" θανάτους σε μια μέρα από έμπειρους οδηγούς, ήταν η αφορμή για να ανάψουν τα αίματα στα fora.

Να σου πω τι πιστεύω;

Τις τελευταίες μέρες προσπαθώ να αντισταθώ στην ιδέα του να παίξει ξανά το remake δύο ιδιαίτερα θλιβερών περιστατικών, του θανάτου του Λουκά και του Paul Walker. Όπως σωστά είπε κάποιος στο Facebook, "αφήστε τους ήσυχους εκεί που είναι".

Παρά την αχόρταγη φύση των media -στην οποία έχω κι εγώ μερίδιο- προσπαθήσαμε στο 4Drivers τουλάχιστον να μην βυσοδομήσουμε στο πτώμα.

Κάποιοι από μας γνώριζαν "από μέσα" λεπτομέρειες αλλά, νομίζω προς τιμήν τους, δεν έγραψαν γι αυτές. Δεν βγάλαμε γκρανγκινολικές φωτό και δεν βάλαμε πηχυσίους τίτλους για βαθμούς συγγένειας...Υπήρξε εγκράτεια.

Όμως, θα σταθώ για λίγο στο "αντικείμενο" του εγκλήματος. Στις Porsche. Γιατί, την ώρα που γράφω αυτές τις γραμμές, το διαδίκτυο αργοβράζει πάνω από τα συντρίμια της "ιστορικής" 911 και της Carrera GT.

Η Porsche είναι ένα εύκολο θύμα. Αν στουκάρεις "με πολλά" οδηγώντας 106 Rallye, ο κουρνιαχτός στα media γρήγορα θα κατακαθίσει. Αν φύγεις με ένα brand που κουβαλάει πάθος, ίντριγκα, κοινωνική ζήλεια και πολλά άλογα - είτε είναι το άτι από το Τσουφενχάουζεν είτε από το Μαρανέλο- ετοιμάσου για μπόλικο gossip.

Έχοντας μια ιδιαίτερη σχέση με τη "γερμανίδα", είτε ως κάποτε διευθυντής του επίσημου περιοδικού της στην Ελλάδα είτε ως χρήστης, πιστεύω πως ναι, οι Porsche δεν είναι αυτοκίνητα για τον καθένα.

Και ειδικά η 911. Και δεν το εννοώ σνομπίστικα. Εννοώ καθαρά οδηγικά. Η 911, αν δεν σεβαστείς τις ιδιοτυπίες της, μπορεί να σε στείλει άψαλτο.

Αυτό το ήξεραν και εντός Porsche. Όταν η εταιρεία βρέθηκε σε άσχημη οικονομική κατάσταση πριν μερικές δεκαετίες, η διοίκηση ήθελε να "κόψει" την 911 από την παραγωγή. Ήταν τότε, που αν θυμάστε, βγήκε μια ολόκληρη σειρά "ορθόδοξων" μοντέλων. Μοτέρ μπροστά, κίνηση πίσω. Φυσιολογικά πράγματα.

Με πιο εύκολο handling, χωρίς καπρίτσια, χωρίς ιδιαίτερες τεχνικές στο αρχικό turn in. Έρχεσαι - φρενάρεις - αφήνεις - στρίβεις. Για ιστορικούς λόγους, ήταν η 924, η 944, η 928.

Στον αντίποδα, η 911 ήταν πεισματικά κολλημένη στο μεταξόνιο των μόλις 2.36 μέτρων και σε ένα μοτέρ που κρεμόταν σαν εξωλέμβιος.

Να αφήσεις ξαφνικά το γκάζι σε παλιά 911; Να πατήσεις παραπάνω από όσο έπρεπε; Χα! Ξανασκέψου το, την επόμενη φορά.

Δεν έχω πρόσβαση σε στατιστικά στοιχεία, αλλά πιθανολογώ πως πολύς κόσμος έχει δει το Χριστό φαντάρο οδηγώντας μια 911 στο βρεγμένο. **Χωρίς ηλεκτρονικά.**

Δεν αναφέρομαι σε ανθρώπους που θεωρούν μια Porsche ως μέσο κοινωνικής καταξίωσης και ρολάρουν μακάρια με το Tiptronic. Ούτε για όσους απλά θέλουν την αισθητική της αδιαφορώντας να την πιέσουν στο όριο. Ή στο δικό τους όριο.

Σε αυτό το φάσμα λειτουργίας, για την ακρίβεια μέχρι τα 7/10, μια 911 είναι εύκολη, θα μπορούσες να πεις και ιδιαίτερα απλή ως διαδικασία οδήγησης. Το grip είναι τεράστιο, τα φρένα μνημειώδη, ενώ το μηχανικό feeling που αποπνέει το σύνολο σε κρατά ξύπνιο ακόμα κι αν είσαι υπό την επήρεια αντικαταθλιπτικών.

Όμως από κει και πάνω, τα πράγματα δεν είναι εύκολα. Το τιμόνι τρεμοπαίζει, αν η άσφαλτος κάτω είναι καυτή, δυσκολεύεσαι να βρεις πρόσφυση στον μπροστινό άξονα, το ABS μπαίνει για πλάκα αν γλυστράει (ο φίλος μου ο Σπύρος ακόμα θυμάται πως τσαλάκωσε την Carrera του με τα κεραμικά, προσπαθώντας να επιβραδύνει από από την ανατριχιαστική ταχύτητα των 60 km/h...) και βέβαια θέλει trailbraking.

Που σημαίνει πρέπει να μπαίνεις ελαφρά φρεναριστός υπό κλίση για να φορτίζεις το μούτρο στην είσοδο. Εξ ίσου σημαντικό είναι το πώς και πότε ακριβώς το αφήνεις το φρένο για να γίνει ομαλά η μετάβαση.

Έχει χτυπήσει / τρακάρει / πληγώσει τον οδηγικό του εγωισμό πολύς κόσμος με τα Πορσικά τις τελευταίες δεκαετίες. Ο 'Ben' (γνωστός petrolhead στα καλά fora κάποτε με Carrera GT), αναρίθμητοι άλλοι.

Η 911 έμεινε για τον πιο παράδοξο λόγο: επέμειναν τα αμερικάνικα Owners' Clubs. Την ήθελαν, επέμειναν, σνόμπαραν τις ορθόδοξες 924 κλπ και έτσι πείστηκε το εργοστάσιο να τις συνεχίσει.

Το χρωστάμε στην πιο απρόσμενη αιτία. Τους Αμερικάνους. Που ως μεγάλη αγοραστική δύναμη, πίεσαν και έπεισαν.

Απο κει και πέρα, ναι φοβάμαι να οδηγήσω τέζα μια 996 GT3 στην Ελλάδα. Ή μια 996 GT2, τη widow maker όπως γράφαμε τις προάλλες. **Η 911 είναι το sports car που ωφελήθηκε όσο κανένα άλλο από την εξέλιξη των ηλεκτρονικών.** Υπερβάλλω;

Πάρε ακόμα και μια φρέσκια ακόμα 997 και πήγαινε τη σχετικά γρήγορα υπό βροχή. Ή πολύ γρήγορα στο στεγνό. Δεν μιλάω για πίστα όπου έχεις χώρο διαφυγής. Μιλάω για δρόμο, με δέντρα δίπλα, χασίματα και όμορα οικόπεδα.

Και πες πως αισθάνθηκες. Είναι -τουλάχιστον- μια αγχωτική διαδικασία.

Παραδόξως; Εκεί ακριβώς στεγάζεται η μαζοχιστική της γοητεία. Στη δυσκολία κατάκτησής της. Στο ότι το σασί είναι πολύ ευαίσθητο στις μικρομετρικές αλλαγές.

Έχω περάσει με διακόσιους διαφορετικούς τρόπους τη Λουμπάρδα (μια παρατεταμένη κάπου στην Αγία Μαρίνα...). Λίγο περισσότερο γκάζι, λίγο λιγότερο φρένο, πιο αργή είσοδο, μερικά χαλικάκια στον πίσω δεξί τροχό, κάτι ψιλοαλλαγές στα camber plates...ε, κάθε φορά νόμιζα πως οδηγούσα και διαφορετικό set up.

Πάρε ένα Audi S3 και ξέχασε όλη αυτή την ψυχασθένεια. Θα είσαι σχεδόν πάντα ταχύτερος, ξεάγχωτος και τολμώ να πω πιο ασφαλής.

Όμως, ο δολοφόνος επιστρέφει πάντα στον τόπο του εγκλήματος. Θέλουμε το δύσκολο, το περίπλοκο, το κουραστικό. Κι ας είναι risky.

Γιάννης Κωνσταντόπουλος

Guest - Ανδρέας Καροτσιέρης

Permalink

It goes without saying ... ότι θα συμφωνήσω με τα όσα σχολιάζει ο Γιάννης Κωνσταντόπουλος, με μία μόνο ένσταση, σε ότι αφορά στην αναφορά για το trail-braking.

Στις "σύγχρονες" 911, από την 993 ίσως και μετά, όπου μετά από σοβαρές επεμβάσεις των ... "ορθοπαιδικών" του Τσουφενχάουζεν, όπου το ανερμάτιστο κατσίκι πήρε τη μορφή ... αυτοκινήτου, ναι, μπορεί κανείς να χρησιμοποιήσει, με προσοχή πάντα, τη μέθοδο του trail-braking, Υπό τη προϋπόθεση βέβαια, ότι ο δρόμος έχει ένα αξιοπρεπές grip και βεβαίως, είναι στεγνός.

Σε ότι αφορά όμως στη πρόγονό της, βλέπε '78 και πριν ... ΟΥΑΙ κι ΑΛΙΜΟΝΟ σε όποιον διανοηθεί να κρατήσει το πόδι του ... σε ΟΠΟΙΟ από τα τρία κρεμαστά, ή όχι πετάλια της ... Κυρίας. Η αγορά του παρακείμενου αγροτεμαχίου, στη καλύτερη των περιπτώσεων ... θεωρείται δεδομένη. Κι αυτό στην εποχή μας, θέλει ιδιαίτερη προσοχή, γιατί ... φορολογείται!!!

www.4Drivers.gr