



ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ



CAR OF THE CENTURY!

ΣΤΟ MORTEFONTAINE ΜΕ PORSCHE TAYCAN

📷 ΣΤΡΑΤΗΣ ΧΑΤΖΗΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ 📷 ΘΑΝΟΣ ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ

Η Porsche Taycan διεκδικεί τον τίτλο του Αυτοκινήτου της Χρονιάς. Είτε χάσει είτε κερδίσει, αφού δε μιλάμε για ψηφοφορία μεταξύ αντίστοιχων, αντικειμενικά έχουμε ήδη το αυτοκίνητο του αιώνα...

ΜΑΡΤΙΟΣ 2020

www.4troxoi.gr 61



ΕΙΝΑΙ τόσο καλό, τόσο σούπερ αυτό το εξωγήινο θηλυκό, που σε γοητεύει παρά τη λογική της τέλει κατασκευής του, την οποία βρίσκεις σε... διαστημόπλοιο. Σε φέρνει μάλιστα σε αμχανιά, αφού σε ταξιδεύει στο μέλλον χωρίς να διαπραγματεύεται το DNA του κατασκευαστή, ο οποίος δημιουργεί με πιλότο την προσωπικότητα κάθε πρότασης, με τη λεπτομέρεια σημείο αναφοράς...

Αν για κάποιους, ανάμεσά τους και ο υπογράφων, η «911» είναι το αυτοκίνητο δύο αιώνων «γιατί έτσι», με την Taycan είναι αλλιώς. Στο Τσουφενχάουζεν αυτήν τη φορά αποφάσισαν να βάλουν στην εξίσωση και αντικειμενικά κριτήρια. Όπως δουλεύουν με κάθε νεότερη «911», ο συνδυασμός αφορά το συναίσθημα και τη γνώση. Το ταλέντο πλημμυρίζει, αφού ψάξε και δε θα βρεις αστοχία στις επιλογές τους. Επί του προκειμένου, με την ευκαιρία της Taycan, δεν υφίσταται η καλή βάση από το χθες, ούτε παρελθόν-χρυσάφι, που ενίοτε ως αύρα συγχωρεί και αστοχίες υποκειμενικού χαρακτήρα. Στη λεπτομέρεια, θα πείτε. Που κάνει και τη διαφορά, θα συμπληρώσουμε. Όλο αυτό αποτελεί μια σημαντική επένδυση για

το μέλλον, εφόσον βέβαια επικρατήσει τελικά η ηλεκτροκίνηση. Η Taycan δεν είναι μια Porsche με ηλεκτροκίνηση, όσο και αν σχεδιστικά βρίσκετε ομοιότητες, κυρίως με την Panamera, αλλά και με την «911». Είναι νόμος... ψυχολογίας να πιστεύεις ότι ακόμα και το «φορτηγό», η Cayenne πρώτης γενιάς, μοιάζει με «911». Ύβρις, θα πείτε, αλλά οδηγώντας τις σύγχρονες, αντικειμενικά σημειώνεις πως και η Cayenne είναι Porsche, και μόνο τυχαία αυτή, στα μάτια μας φορτηγό άλλοτε, δεν κυριαρχεί με τη Macan στις κατηγορίες τους.

Η Taycan δεν πρόκειται για βλέμμα στο μέλλον, αλλά για πρόταση της Porsche σήμερα που δείχνει στους ανταγωνιστές της (έχει) πώς θα είναι το Πραγματικό Αυτοκίνητο το 2030. Το αυτοκίνητο που σε οδηγεί στον άλλο, το σύγχρονο δρόμο, χωρίς να προδίδει τις ρίζες του και την κουλτούρα σου. Θα πείτε, το 2030 θα έχουν κάνει κατάληψη τα αυτόνομα. Κακορίζικα, και να τα χαρείτε, και όσοι όπως εμείς δεν παραμένουμε γραφικοί και βλέπουμε πλέον και ρεύμα, πάντα θα βρίσκουμε μια Porsche που θα μας αναστατώνει.





Porsche Taycan

ΜΟΝΤΕΛΟ	TAYCAN TURBO	TAYCAN TURBO S
ΜΕΓ. ΙΣΧΥΣ	625 ίπποι	625
ΜΕΓ. ΙΣΧΥΣ ΜΕ OVERBOOST	680 ίπποι	761
ΜΕΓ. ΡΟΠΗ	850 Nm	1.050
ΜΠΑΤΑΡΙΑ	93,4 kWh	93,4
ΚΙΝΗΣΗ	Στους 4 τροχούς	
ΜετixY	4.963x1.966x1.381 κήστ.	4.963x1.966x1.378
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ	2.900 κήστ.	
ΒΑΡΟΣ	2.305 κηά	2.295
0-100 ΧΛΜ./ΩΡΑ	3,2 δλ.	2,8
0-400 Μ.	11,1 δλ.	10,8
ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	260 κήμ./ώρα	260
ΑΥΤΟΝΟΜΙΑ	381-450 κήμ.	388-412
ΣΥΝΔ. ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	26,0 kWh/100 κήμ.	26,9



Συγκλονίζει!

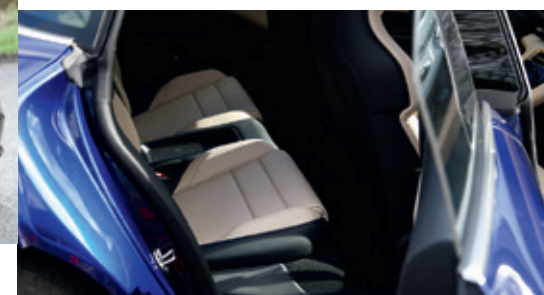
Σταθμευμένη, αλλά και όταν σε πλησιάζει, και βέβαια όταν την οδηγείς. Απλώς σε ξεπερνάει. Από τις περιπτώσεις που, όπως άλλοτε, σκέφτεσαι από καιρό για το πώς θα την αντιμετωπίσεις με τα πλήκτρα σου. Δεν ασχολείσαι με τις τιμές σε χρόνους και γενικότερα με επιδόσεις της και τις προδιαγραφές της στο χαρτί, και προσπαθείς μέσα από ό,τι με ρεύμα ή περίπου ό,τι έτσι γνωρίζεις, όπως π.χ. το i8 και την υβριδική Panamera, να ταξιδώσεις νοτά μαζί της.

Εντυπωσιακές οι τιμές των επιταχύνσεων από στάση, σε διαλύει το παιχνίδι με τα φρένα, ενώ ακόμα είσαι με το στόμα ανοικτό γνωρίζοντας το χρόνο στο Νίρμπουργκρινγκ. Περίπου 3 δλ. για τα 100, και σχεδόν 10 δλ. για τα 200, ενώ ένας από τους «κεράδες» της μάρκας, ο Λαρς Κερν, σταμάτησε το ρολόι στο 7:42.34 στα 20+ κήμ. Ναι, με 4θυρο ηλεκτρικό στη φουλ, στην καλή Turbo S εκδοχή με τους 761 ίππους, σε λειτουργία overboost. Τροχοί 21 ιντσών, με 35άρια και 30άρια ελαστικά εμπρός και πίσω, που αφήνουν εκτεθειμένη τη ζάντα στην άσφαλτο, και ούτε που το σκέφτεσαι αυτό το πακέτο στην Ελλάδα. Στη Γαλλία επιλέγεις Sport+ και κατεβάζεις το αμάξωμα ώστε να γλείφει άσφαλτο, προσφέροντας τη «σαύρα» στους φακούς του θάνου. Τον ενοχλεί το σκούρο ανθρακί, το λευκό έχει πάει για ανεφοδιασμό και η δική μας είναι ένα βαθύ μπλε ιδιαίτερα φωτεινό (Gentian Blue Metallic). Σκέφτεσαι ότι το έχεις δει σε M5 και κάνεις βρόμικες σκέψεις ως ορθολογική αντίδραση με βάση το αμάξωμα και το DNA της «M», που δεν είναι απλώς BMW.

Δράση...

Κάθεσαι χαμηλά και χαζεύεις. Σειρά από οθόνες και διακόπτες αφής, αλλά η αδρεναλίνη αποδεικνύεται πως δε σκοτώνει μόνο τους ιούς και σε ανασταίνει, αλλά αναβαθμίζει και τη διανοητική σου ικανότητα. Γερμανός από την Porsche εδώ μαζί μας, και σε ποιότητα παρουσίασης τους συγκρίνεις μόνο με κάτι τύπους της Range Rover, και συνεννοείσαι σε δευτερόλεπτα όντας έτοιμος για όλα, με ποσοστό ευστοχίας 9 στα 10 σε κάθε επιλογή. Είπαμε όμως, άμυνα. Με το αγαπημένο μας Sport+ που μας δίδαξαν οι συνάδελφοί τους στο L.A. - ταξίδι στον παράδεισο τότε, με την ευκαιρία της «991» με το 7άρι στο χέρι.

Αν θέλεις να επικοινωνήσεις μαζί της, οι εντολές σε χέρια-πόδια πρέπει να πραγματοποιούνται άμεσα. Αν ξεκινάς επιθετικά για να ζήσεις πόνους σε σβέρκο και στομάχι από την επιτάχυνση, γρήγορα σε προσγειώνει στη δική της πραγματικότητα, που δεν επαναλαμβάνεται και δεν αντιγράφεται. Δε διαμαρτύρεται, όντας τέρας αξιοπιστίας, αλλά αντιλαμβάνεται πως αυτός δεν είναι ο σωστός τρόπος. Στο χαρτί μια Porsche έχει αντίπαλο. Πολλές οι αξιόλογες κατασκευές. Στο δρόμο, στην πράξη και στο δικό της GT κρεσέντο, ουδείς μπορεί να συγκριθεί μαζί της. Προσθέστε την ποιότητα, αντιληφθείτε τη δύναμη που προσφέρει το σοφά διοχετευμένο ρεύμα, και έχετε ένα μέρος της απάντησης. Το κυρίως μενού αφορά το πώς θα τη «διαβάσεις» ώστε να την κερδίσεις, και αφού αντιληφθείς το μέγεθός της να την αξιοποιήσεις. Έτσι ώστε να σημειώσεις εκτός λογικής μ.ω.τ. με τον τρόπο που έρχεται και μπαίνει για τα καλά στη ζωή μας.





Δεν πρόκειται εδώ για υβριδική πρόταση με ηλεκτρική υποβοήθηση με ή χωρίς ριζα, αλλά για κάτι διαφορετικό. Θα ρισκάρουμε, αλλά είναι εκτίμησή μας πως θα προκύψουν αντίστοιχα, που ποτέ δε θα είναι ίδια. Ίσως κοντά της σε προδιαγραφές, αλλά μέχρι εκεί. Είναι αδύνατον να δημιουργηθεί σύνολο που θα περνά στο δρόμο τόσο ροπή με τρόπο που δε διδάσκεται. Μετεξεταστέοι θα αποδειχθούν όσοι προσπαθήσουν να ακολουθήσουν κάτι που το ξέρουν, και μόνο τυχαία δεν ψάχνουν άλλους, διαφορετικούς δρόμους.

Χαίρεσαι να επιταχύνεις, αναστατώνεται θετικά ψάχνοντας όρια όταν επιβραδύνεις, αλλά ζεις για να ταξιδεύεις, εκπληδνίζοντας αποστάσεις. Το απόλυτο σύνολο για την Τέλεια Διαδρομή. Η απόλυτη ισορροπία ανάμεσα στο τέρμα γκάζι, στη μάξιμουμ πίεση στα τεράστια φρένα και σε ένα πλαίσιο που ζει για καμπές με τελική ταχύτητα, καταθέτοντας την ποιότητά του σε μέτριες στροφές. Φίλος και εχθρός το γκάζι, και αν παρασυρθείς, είναι η μετάδοση που θα σε διορθώσει, θα σε σώσει και θα σε προσγειώσει. Βλέπεις το όργανο που προδίδει ότι έχεις περισσότερη ροπή πίσω, αλλά εν προκειμένω η έμφαση έχει δοθεί στην ταχύτητα και στην ασφάλεια, και όχι τόσο στο θέαμα. Εννοείται βέβαια ότι υπερστρέ-

φει. Με ζεστά χειμερινά λάστιχα, ακολουθεί έντιμο το παιχνίδι σου και δε σε προδίδει. Ίσως μάλιστα σε αυτή την πρόστυχη διαδικασία αντιλαμβάνονται τη μαεστρία τους και σε σχέση με το πώς μοιράζονται οι μάζες. Θηρίο των 2,3 τόνων, αλλά στο χέρι σου θυμίζει 996 Turbo S, με ό,τι αυτό σημαίνει για την ευελιξία της, που αποδεικνύεται μοναδική.

Μαγεία...

Μόνο η Porsche μπορεί. Μόνο οι δημιουργοί της «911» έχουν τον τρόπο ώστε να αλλάξουν ταχύτητα και να μεταφέρουν ένα σπορ αυτοκίνητο με τέσσερις πόρτες σε άλλο χρόνο. Με τρόπο μαγικό, χωρίς συμβιβασμούς, αλλά απευθείας στην κόντρα προς κάθε κατεύθυνση. Ο θαυμασμός μας έχει τη διαχρονική διάρκεια που επιβάλλει η «911». Σήμερα ο σεβασμός μας παίρνει διαστάσεις άλματος στο μεθαύριο, με τη σιγουριά που μόνο η Porsche μπορεί να προσφέρει.

Το μοναδικό αυτοκίνητο που για να το αποκτήσεις αφήνεις λευκή επιταγή στους ανθρώπους της Porsche στη Μεταμόρφωση, και αναμένεις για να την αποκτήσεις, ώστε να ζήσεις σήμερα το πώς θα ζουν αύριο οι τελευταίοι των Μοϊκανών. _ Σ.Χ.



Στα τεχνολογικά ενδότερα

Η Taycan είναι αναμφίβολα ένα αυτοκίνητο-σταθμός στην ιστορία του Γερμανού κατασκευαστή, αποτελώντας το πρώτο αμιγώς ηλεκτροκίνητο μοντέλο στην ιστορία της Porsche. Σχεδιαστικά, αλλά και δομικά, το μεγάλο ατού του 4θυρου EV σπορ μοντέλου, το οποίο βασίζεται σε μια «εξειδικευμένη» ηλεκτρική πλατφόρμα του VW Group, είναι το χαμηλό κέντρο βάρους και η ιδανική κατανομή του τελευταίου ανάμεσα στους δύο άξονες (βλ. 49/51). Μα, πάνω απ' όλα, η αεροδυναμική του απόδοση, με το συντελεστή οπισθέλκουσας να έχει ως αφετηρία -ανάλογα με την έκδοση που θα επιλέξει κανείς- την εντυπωσιακή τιμή 0,22. Και για να έχει κανείς ένα από μέτρο σύγκρισης σε ό,τι αφορά το πραγματικό μέγεθος και αποτύπωμα του γερμανικού EV, μια «ταπεινή» Panamera είναι μακρύτερη σε μήκος και μεταξόνιο κατά 86 και 50 χλστ., αντίστοιχα, αλλά και πιο ψηλή και «στενή», κατά σχεδόν 5 και 3 εκ., αντίστοιχα. Η νέα Porsche Taycan είναι διαθέσιμη στις «παραπλανητικές», ως προς την ονομασία τους, εκδόσεις Turbo και Turbo S, που τροφοδοτούνται από δύο ηλεκτροκινητήρες οι οποίοι αποδίδουν στην κορυφαία εκδοχή του μοντέλου μέγιστη ισχύ 761 ίππων και ροπή 1.050 Nm σε λειτουργία overboost και σε συνδυασμό με Launch Control. Οι τιμές αυτές εξασφαλίζουν επιτάχυνση από στάση έως τα πρώτα 100 και 200 χλμ./ώρα σε χρόνο 2,8 και 9,8 δλ., αντίστοιχα, καθώς και τελική ταχύτητα της τάξης των 260 χλμ./ώρα. Αξίζει να σημειωθεί πως σε... νορμάλ συνθήκες, η μέγιστη ισχύς στην Turbo S δεν υπερβαίνει τους 625 ίππους. Στην έκδοση Turbo, η μέγιστη απόδοση των ηλεκτροκινητήρων φτάνει τους 680 ίππους σε λειτουργία overboost και η «φυσιολογική» τους 625 ίππους, με την επιτάχυνση από στάση έως τα πρώτα 100 και 200 χλμ./ώρα να ολοκληρώνεται εδώ σε 3,2 και 10,6 δλ.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως οι ηλεκτροκινητήρες συνεργάζονται και στις δύο παραλλαγές της Taycan με ένα κιβώτιο μονής σχέσης στον εμπρός άξονα και ένα δεύτερο, με 2 σχέσεις, που βρίσκεται εγκατεστημένο στον πίσω άξονα. Εδώ η 1η και πιο «κοντή» σχέση εμπλέκεται κατά τη διάρκεια της επιτάχυνσης και σε κάθε περίπτωση στο πρόγραμμα Sport και Sport+, ακόμα και σε ταχύτητες της τάξης των 90-100 χλμ./ώρα, ενώ η 2η και «μακρύτερη» αποτελεί την αυτόματη επιλογή της κεντρικής μονάδας ελέγχου της ισχύος κατά τη διαδικασία του cruising ή στην περίπτωση που ο οδηγός σπκώσει το πόδι του από το γκάζι κατά τη διάρκεια της επιτάχυνσης. Από εκεί και πέρα, στο πρόγραμμα Range το κιβώτιο διαλέγει αυτοβούλως τη 2η σχέση, την ώρα που ο εμπρός ηλεκτροκινητήρας προσωρινά... ξεκουράζεται. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο Normal η μονάδα διαλέγει είτε τη μία είτε την άλλη σχέση, χωρίς ποτέ όμως ο οδηγός να αντιλαμβάνεται την εναλλαγή τους.

Το EV των Γερμανών εφοδιάζεται σε όλες τις περιπτώσεις με μία μπαταρία ιόντων λιθίου της LG-Chem με αποθηκευτική ικανότητα 93,4 kWh, η οποία εξασφαλίζει σύμφωνα με το πρωτόκολλο WLTP αυτονομία από 381 έως και 450 χλμ. -στην Turbo και από 388 έως 412 χλμ. στην Turbo S. Επί του προκειμένου, η Taycan εξοπλίζεται με ένα σύστημα φόρτισης στα 800 V, γεγονός που της επιτρέπει να φορτίζεται σε δίκτυο έως και 270 kW. Σε αυτήν ακριβώς την περίπτωση, η μπαταρία του αυτοκινήτου μπορεί να γεμίσει με ενέργεια ικανή να προσφέρει 100 χλμ. αυτονομίας σε χρόνο μόλις 5 λεπτών. Στο ίδιο δίκτυο, για τη φόρτιση έως και του 80% της μέγιστης δυναμικής της μπαταρίας απαιτούνται, σύμφωνα με την Porsche, μόνο 22 λεπτά. _ Χ.Α.