Porsche World Roadshow 2010

Porsche zorganizowało na lotnisku w Bednarch prezentację, szkolenie i pokaz swoich najnowszych modeli – Panamery, Boxtera Spidera, Cayenne i oczywiście 911 Turbo.

Instruktorem naszej pięcioosobowej grupy był przesympatyczny brytyjczyk, Nick Edwards.

Pierwsza próba - to pięć Porsche którymi się wymienialiśmy po przejeździe dwóch kółek i jeździliśmy za instruktorem.

Na pierwszy ogień wybrałem Panamerę 4S i tu największe zaskoczenie - ten samochód o wadze ok 2 ton ma lepszy układ kierowniczy niż Mitsubishi Lancer Evo – prowadzi się niesamo wicie i daje kierującemu olbrzymia frajdę.

Na tunelu środkowym znalazłem guzik z symbolem tłumika (drugi od dołu po prawej stronie)

- jego wciśnięcie zmienia przepływ spalin przez tłumik końcowy i zmienia „gang” silnika” od razu wiedziałem że będzie to mój ulubiony guzik (oprócz Sport Plus:-).

Następna była Panamera Turbo – to dopiero jest przyśpieszenie!!! - dotychczas najlepszym (dla mnie) samochodem w klasie dużych limuzyn był Audi RS6, ale przyjemność z jazdy jaką daje zawieszenie i układ kierowniczy Panamery bije ją o głowę.

Jako anegdotę powiem, że tydzień wcześniej byłem w Bednarach na testach Seata Leona Cupra R (o mocy 265 KM) i jeździliśmy dokładnie po tej samej trasie i w jednym miejscu było niewielkie zagłębienie na wyjściu z lewego luku – w Seacie instruktor prosił o zwolnienie w tym miejscu, a w Porsche instruktor mówił abym nie odejmował gazu. :-)

Następny w kolejce był nowy Cayenne Turbo – konstruktorzy zmienili naprawdę dużo – układ kierowniczy jest bardziej bezpośredni a fotele doskonale trzymają.

Przesiadka do 911 4S to już dobrze znany samochód – niski i dobrze prowadzący się nie zrobił na mnie takiego wrażenia- po prosu tego się spodziewałem.

Za to nowy Boxter Spider jest samochodem dla purystów – odchudzony o 80kg i mocniejszy o 10 KM do wersji S z obniżoną przednią szyba i brezentowym ręcznie składanym dachem.

Kolejna próba to typowy KJS za kierownicą Boxtera ze skrzynią PDK.

Przed każdą próbą Nick wyjaśnia nam jaki manewr będziemy wykonywać

Pachołki zostały ustawione do testu „Łosia”, pierwszy przejazd i Nick mówi, że za wolno i za spokojnie kręcę kierownicą. Okazuje się, że na szkoleniu Porsche instruktorzy poganiają do szybszej jazdy a nie hamują kursantów. Dopiero drugi przejazd z prędkością ponad 100km/h z wyłączonym PSM pozwala na wytrącenie tylnonapędowej Panamery z równowagi i wprowadzenie w poślizg (ciekawe jak szybko musiałbym jechać Panamerą 4S żeby wprowadzić ją w drift na suchym betonie?) .

Ostania próba to poznanie możliwości tzw. „Launch control” - czyli procedury startowej w 911 Turbo.

Najnowszy model wyposażony jest już w prawdziwe łopatki do zmiany biegów i działają dużo lepiej niż dawne guziki na kierownicy oraz doskonałe fotele kubełkowe Recaro które mogą służyć na co dzień jak i na track day.

Procedura startowa tak wyrywa samochód do przodu, że przez ułamek sekundy buksują wszystkie koła.

Różnica w przyśpieszeniu pomiędzy 911 4S a wersją Turbo jest tak duża, że można by pomyśleć, że to są zupełnie dwa różne samochody.

O jakości samochodów Porsche niech świadczy, że każdy z 25 uczestników startował po 2 razy z „Launch control" – więc jeden egzemplarz wykonał tego dnia 50 takich startów i nic sie nie stało.

Na koniec losowaliśmy przejażdżki na prawy fotelu z naszymi instruktorami – udało mi się wylosować Porsche 911 GT 3 – pokaz możliwości zaprezentowany przez zawodowca to czysta przyjemność (ale wolałbym sam poprowadzić :-)

Muszę przyznać, że pierwszy raz byłem na tak profesjonalnie przygotowanym szkoleniu i prezentacji, a instruktorzy doskonale znali możliwości samochodów i potrafili je pokazać .

Tekst i zdjęcia: Maciej Szanter.