



Porsche Boxster – poskromić żywioł

Firma ze Stuttgartu, założona przez sławnego Ferdynanda, do dziś zarządzana przez dwie skoligacone rodziny Porsche i Piech, to jedna z najbardziej konserwatywnych marek w historii. Ich klasyczna linia nadwozia jest do rozpoznania w każdej chwili, nawet w nocy. Porsche Boxster nie odbiega od przyjętego kanonu. Przecież tak jak w męskiej modzie, tak i w kreowaniu nadwozi, są linie doskonałe, których nie da się poprawić. Nie ma nawet takiej potrzeby. Lecz w tym szaleństwie jest metoda. Trzeba go pokochać, wystarczy spojrzeć i już serce prawdziwego pasjonata bije mocniej.



Czarny wygląda dostojnie. Wzbudza zainteresowanie każdego przechodnia. Doskonale położony lakier. Można się w nim przejrzeć, jakby miał głębię w sobie. Nisko opadająca maska i duży zderzak przedni z wielkimi chłodnicami. Silnik umieszczony centralnie wymusza takie poprowadzenie przewodów wodnych, niemal przez całe nadwozie. W takich razach zawsze zastanawiam się, czy wytrzyma termostat. Tu nie mam takich dylematów. To przecież marka niemiecka w każdym calu, gdzie jakość po prostu jest i nikt nie robi z tego sprawy, bo być musi. Tak po prostu! To nie jakaś włoska ręczna robota, która wymaga serwisu na każdym postoju. Częściej podróżując na lawecie, niż na kołach.

Centralne umieszczenie silnika obala jeden ważny mit. To nie prawda, iż auto sportowe ma mały bagażnik. Ma aż dwa. Ten z przodu głęboki i nawet pokaźny. Ma jeszcze schowki na apteczkę i inne drobiazgi. Mimo stromo opadającej maski. Tylne bardziej płytke, ale także zmieścimy kilka walizek. Bagażniki to bardzo pozytywne zaskoczenie. Gdy do przedniego bagażnika włożyłem komputer, kask i buty od garnituru, miałem stres, by nie wjechać w kogoś komputerem i butami.



PORSCHE BOXTER

Wpisany przez
wtorek, 27 lipca 2010 16:44 -

Ale o to możemy być spokojni. Boxster ma doskonałe hamulce i precyzyjnie działający, lecz nie przeszkadzający ABS i PSM, czyli Porsche Stability Management, odpowiednik ESP. Duże tarcze hamulcowe ukryte są pod 18 calowymi kołami. Można też zamówić 19 calowe. I te czerwone zaciski hamulcowe! Ach, jak one zadziornie wyglądają.

Zawieszenie jest ustawione sztywno ale doskonale trzyma nawet na wyboistych zakrętach.

Boxster drugiej generacji ma aż 80% nowych części. Mimo to jest podobny do protoplasty jak bliźniak.

Lecz z przodu dostrzeżemy subtelne różnice. Reflektory nabrały eliptycznego kształtu. W nich zamknięto kierunkowskazy. Z tyłu odróżnimy wersję S po tym, że prezentuje dumnie podwójną końcówkę rury wydechowej, a wersja podstawowa ma owalną, ale pojedynczą. Całość auta stała się jeszcze bardziej atrakcyjna.

Wnętrze za sprawą materiałów o wysokiej jakości jest eleganckie. Fotele szczelnie otulają kierowcę i pasażera. Doskonale trzymają na boki. We wnętrzu jest także wiele schowków. Małych, ale spełniających zadanie. Są w podłokietnikach, przed pasażerem, oraz za fotelami oraz na napoje ukryte w listwie przed pasażerem.

Jedynie zastrzeżenia do kabiny to trochę mało miejsca na nogi i twarde fotele.



Ale zabawa

Po uruchomieniu 6-cylindrowego boksera o pojemności 3,0l i mocy 295 KM od razu słysząc „miód na uszy”. Ale gada! Aż chce się jechać do jakiegoś tunelu i dokonać redukcji. Mamy taki w Warszawie. Wzdłuż Wisły. W normalnym ruchu miejskim bez problemu możemy poruszać się przy niskich obrotach silnika. On daje radę. Nieźle ciągnie. Gdy chcemy pojechać sportowo, samochód lubi by trzymać silnik powyżej 4 tys. obrotów. A gdy wybierzemy opcję sport, lub sport plus przyciskiem na desce rozdzielczej... auto staje się potworem. Warczy i buczy, ale jedzie okrutnie, aż ciarki przechodzą. Silnik umieszczony centralnie sprzyja neutralnemu prowadzeniu w zakrętach. Tak więc nawet nie próbujemy nawet zbliżyć się to pełnych możliwości auta w zakrętach. Pomaga w tym doskonała skrzynia biegów. W mieście pozwólmy działać automatowi. Sam dostosowuje się do temperamentu kierowcy. Ale na krętej drodze, lub, gdy nagle chcemy wyprzedzić zmianą łopatek przy kierownicy, to jest to! Działa tak, iż tylko audi RS6 się nie powstydzi. Zmiana biegów w ułamku sekundy. Na autostradzie także się przydaje, do wyprzedzania.

Intrygujące jest to, że na autostradzie przy spokojnej jeździe 100- 130 km/h zużycie jest na poziomie nieco ponad 10- 11 litrów. W mieście, gdy kilka razy mocniej przyciśniemy, a potem korki sprowadzą nas na ziemię oczekujemy nawet ponad 16,5 litra.

Trzeba przyznać, że wszyscy się oglądają za Porsche na ulicy niezależnie czy jedzie się ze złożonym czy rozłożonym dachem.

Jak dotąd zachorowaliśmy na Audi RS6. Boxter, to co prawda nie kultowe 911 Carrera, ale zmienił nasz światopogląd. To niemal perfekcja. W poszukiwaniu auta idealnego trzeba będzie pojechać jeszcze kilkoma gdzieś w siną dal.

Tekst i zdjęcia ; Mirosław Wdzięczkowski i Maciej Szanter