



Hiába, ami jó, az jó és a tökéletest fölösleges csiszolgatni – legalábbis ezzel a gondolattal ébredhetnek fel minden reggel a Porsche mérnökei. A jellegzetes, hajdan a bogárhátú VW ihlette formavilág *lassan negyven éve áll ellen* a váltakozó trendeknek, az avantgárd vonalvezetésnek és a szaksajtó folyamatos piszkálódásainak.



Nem elég, hogy *a design borzasztóan konzervatív* és hagyományőrző, a meghajtási forma is a nagyon maradi kategóriába tartozik. A motor – enyhén szólva – rossz helyen található: az autó

hátuljában, a hátsó tengely mögött csücsül, úgy most, mint ahogyan az első modellsorozat esetén, közel négy évtizede.

A 911-es típus nem hódolt be a középmotoros sportautók térhódításának, a Porsche inkább épített egy külön autót ennek a szegmensnek, lásd a Cayman típust. Ha az autó elején próbálnánk babrálni, hogy olajsíntet nézzünk, akkor ne lepődjünk meg, ha a csomagtartó köszön vissza onnan, ahol másnál az aggregát pöffeszkedik.

Milyen az új bőr a régi formavilágon?

Dögös, nagyon dögös. Igazából eddig minden Porsche 911 szívődöglesztően nézett ki. Aki mindig is azt szajkózta, hogy a design unalmas és a német mérnökök, csak egy túlfizetett lusta csürhe, annak a precíziós orvosi szike is csak egy túlélezett konyhai kés. Igazából borzasztóan nehéz mindig úgy megújulniuk, hogy az alapvető, fő vonalvezetéshez ne nyúljanak hozzá – a formavilág egyedi, karakteres és minden eddigi generáció saját egyéniséggel rendelkezett.



Nincsen ez másképp a legújabb, legfrissebb jövevénynél sem. A kódneven 991-es típust nemrég sikerült lencsevégre kapnia néhány szerencsésnek és a meglepően nagy felbontású

képek fel is kerültek a világhálóra. Mostanában bevett szokás lett a lesifotós álreklám, azaz egy adott típust – természetesen nem hivatalosan – a nagyközönség elé tárni, úgy, hogy közben eljátsszák a bosszankodó, átvert kisgyereket, akinek éppen a tortájáról fújta el valaki a gyertyákat. Nem kizárt, hogy a mostani fotósorozat sem egy ilyen „merő véletlen műve”.

Ha az előző generációhoz próbáljuk hasonlítani a legújabb jövevényt, akkor az első benyomás szerint *mintha egy kicsit kerekebb lenne az összkép*. A hátsó sárvédők íve még karakteresebb és egy kicsit kintebb is állnak, így vizuálisan is megszélesítik az amúgy is vaskos fenékű sportkocsit. Hiába, ha hátul a motor, a nagy fenék elengedhetetlen és nyugodtan be lehet vallani, hogy szexi is. A teljes autó vonalvezetése lágyabb lett, éles vonalak szinte csak a karosszéria-elemek illesztésénél lehet felfedezni. A motorháztető teljesen átrajzolódott és mintha sokkal magasabban helyezkedne el, mint az elődnél.

A lámpatestek is jelentős változtatásokon estek át, ezért is próbálta a Porsche, jelzésképpen, a legolcsóbb típusú átlátszó szalaggal és áttetsző műanyagokkal elmaszkírozni az eredeti formájukat, nehogy „túl hamar” fény derüljön a végleges formavilágra.

A sokat plasztikázott bőr alatt a jól ismert, bombabiztos, nagyon precíz és továbbfejlesztett német technikát találjuk. A Porschék azok a nagyteljesítményű sportautók, amelyek minden körülmények között – akár folyamatos, erős igénybevételről, akár hétköznapi bevásárlásról legyen szó – *mindig maximálisan teljesítenek és helytállnak*. Ez a fantasztikus tulajdonság nem változik a legújabb 911-esnél sem.

Az új trónörökös valamivel könnyebb lesz a leköszönő modellnél és természetesen egy kisebb erősítőkúrán is átesik közben. A legmezeibb, leggyengébb kivitel is már *háromszázötven stuttgarti pacival büszkélkedhet* és az erősebb Carrera S már négyszáz lóerővel kínálja meg az aszfaltot. Úgy néz ki, hogy a németeket is utolérte az agybaj és már ők is hétfokozatú manuális váltókat akarnak bevezetni az új modellnél. Csak győzzön kavargatni a jövődöbéli sofőr a kamionnyi sebességfokozat között.

Nem újdonság, de érdemes megemlíteni a legendásan jó PDK, *duplakuplungos szekvenciális váltót* is, amely még gyorsabban fog majd szökdécselni a fokozatok között. Természetesen nem csak a hátsó kerekek kapaszkodhatnak az útestbe: ha kérjük, a Carrera 4S vagy a később érkező Turbo és Turbo S kivitel összkerek-hajtással is a mienk lehet. Csak bírjuk nézni amint a négy-,

ötszámjegyű eurós tételek duzzasztják az árcédulát.



Mikor, hol és mennyiért?

Nos, ahogyan a „kém” fotókon kinéz, csak hetek, legrosszabb esetben pár hónap és vége a várakozásnak. Bár a pontos dátum nem ismeretes, mégis annyira késznek tűnik ez a gép, hogy csak a gyengén álcázó műanyagokat és ragasztószalagot kéne letépkedni róla és *mehetne rá az árcédula*.

Egy azonban biztos: a Porsche embereit sosem lehet siránkozni hallani, hogy gyengén mennek az eladások, a gazdasági válság még érezhető, vagy hogy orrvérzésig reklámozzák a portékájukat a világhálón, vagy a kereskedelmi televíziók reklámidejében. A *jó bornak nem kell cégér* mondás különösen erre a márkára érvényes, úgyhogy nyugodtan mérget vehetünk arra, hogy ez a farmotoros nemhogy kihalni nem fog, hanem ismét igazi kasszasiker lesz. Mi a *nagyon kéne* kategóriába soroljuk, akár a leggyengébb modellt is.

{gallery}/Szasa/Szines/benzingoz/porsche911/{/gallery}