

Mocny związek Mobil 1 i Porsche



JUŻ PONAD MILION SAMOCHODÓW PORSCHE OPUŚCIŁO FABRYKI Z SYNTETYCZNYM OLEJEM MOBIL 1 W SILNIKACH, PONIEWAŻ WSPÓŁPRACA MIĘDZY TYMI DWOMA PRODUCENTAMI ZAPEWNIJA NAJLEPSZE OSIĄGI I OCHRONĘ SILNIKA

Alians trwający od 1996 roku nie jest dziełem przypadku i przyniósł obu partnerom istotne korzyści. Porsche, legendarny producent samochodów, i ExxonMobil ze swym sławnym olejem Mobil 1 – połączyli siły po pierwsze w sporcie samochodowym, którego historia jest w znacznej części zapisana przez markę Porsche, a który dla Mobil 1 był cennym źródłem doświadczeń, wykorzystywanych potem w produktach dostępnych

dla zwykłych kierowców na całym świecie. Podobna też była w obu firmach filozofia konstruowania i rozwoju, wykluczająca kompromisy i stawiająca na osiągnięcia z najwyższej półki. Od 1974, czyli od chwili, gdy na rynku pojawił się pierwszy w pełni syntetyczny olej Mobil 1, wyznacza on standardy w zakresie osiągnięć, poziomu ochrony silnika i długowieczności. Ścisła kooperacja obejmuje jednak nie tylko sporty motorowe, ale również

marketing, komunikację, serwis posprzedażny oraz rozwój środków smarnych. Aby w szczególny sposób uczcić długoletnią współpracę badawczą i handlową, ExxonMobil wraz z Porsche zorganizowały dla przedstawicieli prasy motoryzacyjnej z całej Europy spotkanie, które obejmowało zwiedzanie fabryki i jazdy testowe na przyfabrycznym torze w Lipsku.

Zebranych gości powitali Thomas Laudenbach z Porsche i Laurent Fischer z ExxonMobil. Zrelacjonowali oni historię współpracy i jej aktualny stan. Następnie dziennikarze odbyli grupowy spacer wzdłuż linii produkcyjnej, na której montowane są modele Cayenne i Panamera. Już wkrótce dotączy do nich najnowszy Macan, nawiasem mówiąc, wytwarzany z wykorzystaniem urządzeń przygotowanych przez polską firmę Transsystem z Łańcuta.

Rok 2011 był dla lipskiego zakładu niezwykle udany, bo z taśmy zjechało ponad 90 tysięcy samochodów. Ogólnoświatowy kryzys, o którym przedstawiciele innych firm mówią z przerażeniem, zdaje się omijać szerokim łukiem markę Porsche, notującą rok po roku kolejne wzrosty sprzedaży. Być może jest to zasługa racjonalnego planowania i efektywnego zarządzania, a być może tego, że statystyczny użytkownik tych samochodów ma jednak inne problemy niż kryzys finansowy...

W zakładzie czystość, porządek i organizacja pracy w pełni potwierdzają stereotyp o niemieckim ładu i dążeniu do perfekcji. W trzykondygnacyjnej hali z najwyższego poziomu zjeżdżają wstępnie przygotowane nadwozia, a montaż zawieszni, silników i wyposażenia oraz pozostałych elementów odbywa się na niższych piętrach. Robotnicy pracują sprawnie, ale bez pośpiechu.

Po zwiedzeniu fabryki odbyły się jazdy testowe na torze. Sam moduł szosowy (dostępna jest także terenowa część toru) jest ciekawy i zasługuje na kilka słów komentarza – asfalt ma szerokość 12 metrów, długość 3,7 kilometra, a zakręty występujące na trasie są wiernymi kopiami słynnych zakrętów na najbardziej znanych torach wyścigowych świata. Spełnia on też wymagania wyczynowego toru wyścigowego i posiada certyfikat Międzynarodowej Federacji Samochodowej (FIA), a więc – teoretycznie – można zorganizować na nim wyścigi Formuły 1. Mimo, że przejażdżkę celowo pozbawiono elementów rywalizacji (przejazd kolumną, bez możliwości wyprzedzania), u niektórych wyraźnie dał się zauważyć nadmiar adrenaliny. Trzeba to zrozumieć, bo niewiele osób ma na co dzień możliwość ujeżdżania kilkuset koni mechanicznych.

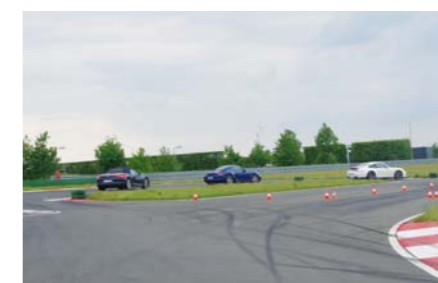
Najpierw wypróbowany został najnowszy model 911 w wersji 4S, a więc z napędem na cztery koła. Z włączonym systemem kontroli trakcji po prostu nie da się wytrącić tego samochodu z równowagi, nawet atakując zakręty z prędkościami dalece przekraczającymi zdroworozsądkowe. Po kilku okrążeniach przesiadka do „zwykłej” 911 z rozkładanym, miękkim dachem. Niestety, ze względów bezpieczeństwa nie ma możliwości rozkoszowania się wiatrem we włosach, co, wbrew



THOMAS LAUDENBACH Z PORSCHE I LAURENT FISHER Z EXXONMOBIL PRZYBLIŻYLI ZEBRANYM GOŚCIOM HISTORIĘ WSPÓŁPRACY MIĘDZY OBIEMA FIRMAMI



PRZED WYJAZDEM NA TOR INSTRUKTOR PRZEPROWADZA KRÓTKIE SZKOLENIE DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA I DZIAŁANIA SYSTEMÓW W SAMOCHODACH



DOPIERO NA TORZE WYŚCIGOWYM MOŻNA W PEŁNI WYCZUĆ, JAK DUŻE SĄ REZERWY PRZYCZEPNOŚCI I JAK NIESAMOWICIE STABILNE W ZAKRĘTACH SĄ SAMOCHODY PORSCHE



HALA FABRYCZNA MA TRZY KONDYGNACJE. NA LINII PRODUKCYJNEJ PANUJE IDEALNA CZYSTOŚĆ I PORZĄDEK



GOTOWI DO STARTU. JĄDĄCY PIERWSZYM AUTEM INSTRUKTOR KONTAKTUJE SIĘ Z RESZTĄ UCZESTNIKÓW PRZEZ KRÓTKOFALÓWKĘ. WYPRZEDANIE SUROWO WZBROJONE, A SZKODA...



ABY UDOWODNIĆ NIEDOWIARKOM, JAK DUŻE SĄ MOŻLIWOŚCI PORSCHE, KOŃCZĄCĘ IMPREZĘ OKRĄŻENIE JEST PRZEZ INSTRUKTORÓW POKONYWANE BOCZNYMI POŚLIZGAMI. WRAŻENIA SĄ NIEZAPOMNIANE

pozorem, nie jest asekurancją na wyrost, bo przy kilkunastu pędzących po zakrętach autach latające kawałki opon i kamyczki mogą stać się realnym zagrożeniem.

Po takich atrakcjach dwa testowe okrążenia w nowym Boxsterze S robią wrażenie... mniejsze niż powinny. Mimo niebagatelnej mocy 315 koni mechanicznych pozostaje wrażenie obcowania z pitbullem, ale w kagańcu. Ale to, co najlepsze przeznaczone na koniec – wspólna jazda z instruktorami Porsche, ludźmi z ogromnym doświadczeniem w sportach samochodowych, a równocześnie niezwykle kontaktowymi i chętnymi do dzielenia się swoją wiedzą. Wrażenie, jakie zrobił na mnie ten przejazd, było na tyle duże, że uczestniczyłem jeszcze

w trzech kolejnych, za każdym razem podglądając inne triki i detale. Ostatnia runda to już typowy drift, bo żaden zakręt nie był pokonany optymalnym, najszybszym, torem, za to wszystkie – bocznym poślizgiem, z prędkościami 85-100 km/h. Doznania związane z driftowaniem ponad dwutonowym samochodem, z pięcioma osobami na pokładzie – na długo zostają w pamięci.

Praktyczną korzyścią z atrakcji zafundowanych nam przez organizatorów jest pełne zrozumienie, dlaczego wozy Porsche mają opinię samochodów idealnych zarówno na tor wyścigowy, jak i do codziennej jazdy, a także dlaczego w obu tych sytuacjach ich silniki chroni Mobil 1.

Paweł Kaczorowski

FOT. AUTOR

FOT. AUTOR