

ÖTVENÉVES A PORSCHE 911

Mindenhol helyt áll

Melyik az a sportkocsi, amivel megnyerték a Párizs–Dakart, a Monte Carlo-ralit és szinte minden kultikus pályaversenyen begyűjtötték az aranyérmet? A győztes gép utcai változata a mindennapokban használható, még praktikusnak is mondható és a formája összetéveszthetetlen. Ez a Porsche 911.



Atörténet 1948. június 8-án kezdődött, ekkor készült el az első Porsche prototípus 356-001-es alvázszámmal. Az alkotó, a legendás mérnökzeni Dr. Ferdinand Porsche fia, Ferry. A hajdani Volkswagen-bogár motorját, alvázat felhasználó, 356-os sportkocsi gyártásával indult útjára a Porsche autógyár. Ennek a zárt és nyitott kivitelben is készített négykerekűnek az utódja a 911-es, amely 901-esként mutatkozott be (a frankfurti autókiállításon 1963-ban).

A formáért a Porsche unoka, Ferdinand Alexander Porsche volt a felelős, akinél a jó ízlés és a művészi hajlamok előbbre valók voltak, mint a felfelé törekvés az autógyári ranglétrán. (A tavaly áprilisban elhunyt legendás dizájnér 1972-ben alapította a Porsche Design Stúdiót, amely ma is működő, független formatervező iroda.) Erwin Komenda és Hans Tomala tervezte, a békára hasonlító „tekintet” alatt lévő technikát. A tervezési munkák 1959-ben indultak, a bemutatóra hazai pályán, az 1963-as Frankfurti Autószalonon (IAA) került sor. A következő évben 82 darab 901-es hagyta el gyártósort, ami azért vált mégis 911-é, mert a Peugeot korábban már levédette az összes három-

A legendás autót sokáig léghűtéses motorral gyártották, akár az első generációs VW-bogarat és a kétütemű Trabantot. A rendszer igen egyszerű volt, a hűtést a motor végén található ventilátor forgása biztosította. 2007-ben jelent meg az első vízhűtéses 911-es.

turbo

jegyű számot, aminek a közepe nulla. Így indult a legendás Porsche, amely első kivitelét kétkiteres, hathengeres, léghűtéses motor hajtotta, a 130 lóerő 210 km/órás végsebességet biztosított az autónak. A 911-esből az elmúlt fél évszázad alatt több mint 800 ezer darabot adtak el, ezzel a világ leg-sikeresebb sportkocsijává vált. A kezdetek óta egymással szemben lévő hengerekkel szerelt motorral gyártják, melynek elnevezése boxer. Ennek a motorfajtának az alkalmazása

ritka, a Porschén kívül csak a Subarukban, a BMW és az Ural motorkerékpárokban használják az alacsony súlypontot biztosító erőforrást.

Nemcsak ez a megoldás a megszokottól eltérő, hanem az is, hogy a motort hátul helyezték el, a jármű farában. Ennek előnye, hogy a gyorsításnál hátra, a hajtott kerékre helyeződik a súlypont, hátránya, hogy a könnyű orr, nehéz far kombinációja miatt kanyarban váratlan kipördüléseket tud okozni. Mindezek ellenére a 911-es sikert sikerre halmozott a versenypályákon.

AZ ÉLSPORTOLÓ

A Porsche szerencsére nem csak marketingfogásként használja a versenyzést, elég szoros a kapcsolat a verseny és a fejlesztési osztály között. Számtalan versenypályán kipróbált technikát alkalmaznak ma is a széria autókban. Ez már a 356-osnál elkezdődött, a könnyű kétszemélyessel kategória győzelmeket szereztek a világ leghíresebb pályá- és országúti versenyein. Az utód eredményességéről annyit, hogy





A legvadabb 911-es, a GT-1, amely azért született, hogy a Porsche az 1990-es évek közepén, az akkor pezsgő sportkocsi világbajnokságon szerepelhessen. 25 darab, utcai közlekedésre alkalmas pálya-versenyautót készített a gyár, ami szükséges volt ahhoz, hogy indulhassanak a versenyeken. Az 1998-as Le Mans-i 24 órás versenyt nyert autó ötvözete volt az utcai 911-esnek és az egyik legsikeresebb Porsche versenyautónak, a 962C-nek.

a fél évszázad alatt harmincezerrel több versenyt nyertek a jellegzetes formájú autóval... Az érdekes az a dologban, hogy a kenyai Szafari rali és a Párizs–Dakar tengelytörő afrikai útjain, a Monte Carlo körüli hegyek szuper kanyargós havas-jeges aszfaltján is olyan eredményes, mint a Targa Florio országúti viadalon, nem beszélve a Sebringben, Daytonában, a Nürburgringen zajló hosszú távú viadalokról, és ott a legfényesebb ékkő, a Le Mans-i győzelem. A gyár saját verseny-csapata mellett számtalan magáncsapat is győzedelmeskedett Porschével. Hogy a 911-nek megfelelő játékeret biztosítsanak, 1993-ban létrehozták a gyár által szervezett Porsche Szuperkupát. A teljesen egyforma autókval megrendezett esemény jó ideig csak az európai Formula-1 versenyek betét-futama volt, de annyira felfejlődött, hogy számos ország (Egyesült Királyság, Németország, USA stb.) rendez már saját nemzeti Porsche Szuperkupát, mely ma is – a gyár által kifejlesztett és legyártott – versenyautókkal zajlik. Igen látványos, sok ütközéssel tarkított, és az F1-nél jóval izgalmasabb látványt biztosít a nézőknek.

ELSŐ KIADÁS

A 911-esek első generációja 1972-ig volt forgalomban, és kiválóan megalapozta a típus hírnevét. 1966-ban dobták piacra a 160 lóerős 2,4 literes motort, ami tovább gyorsította a sportkocsit. Ennek az esztendőnek még két meghatározó újdonsága is volt, az egyik a 911-től már elválaszthatatlan: a Fusch által gyártott, öt „tortaszéletről” álló könnyűfém keréktárcsa. A másik a targa tető, ami az egész autóiparra hatással volt. A targa olyan tetőmegoldást jelent, amely az első két ülés fölött lévő, kivehető tetőt jelenti, ezzel egyszerűen, olcsón és stílusosan megoldható a nyitott autózás. (A *targa* táblát, kerek pajzsot jelentő olasz szó, az elnevezés utal még a híres olaszországi Targa Florio autóversenyre is, amin eredményes volt a Porsche.)

Az első széria búcsúzásának az évben gördítették ki a gyűjtők körében egyik legkedveltebb modellt, a Carrera RS 2.7-et. Az RS a versenysport rövidítést jelenti, a kapcsolódást a sporttal a 210 lóerős motor, a versenyzésre előkészített futómű, fékek és a csökkentett tömegű karosszéria jelentette. A 245 km/óra végsebességű típust a világon elsőként szerelték fel szériában hátsó légtelölővel, amit a formája miatt kacsafaroknak hívtak.

TURBÓ KORSZAK

A második kiadás volt a leghosszabb ideig forgalomban, az 1973-as startot követően, egészen 1989-ig volt a kínálatban! A G szériaként is emlegetett autó már felkészült a szigorúbb amerikai töréssztekre, és hárompontos biztonsági övvel szerelték a kezdetek óta. Itt kezdett el a kínálat bővülni, az első mérföldkő, az 1974-es kiadású Turbo volt. Ez a jármű a dohányzóasztal méretű hátsó légtelölőjéről és a jellegzetes betűtípussal írt Turbo feliratról ismerhető fel a legkönnyebben. A három literesre növekedett hathengeres 260 lóerős volt, a végsebesség pedig majdnem elérte a 260 km/órát, a három év múlva 3,3 literesre növelt motor már 300 lóerőt teljesített. 1982-ben indult útjára a kabriolet, amely már teljesen eltüntethető vászontetővel rendelkezett, a következő esztendőben pedig kijött az SC, amely az RS-hez hasonlóan a gyűjtők kedvenc darabja. Az SC abban volt különleges, hogy a 3,2 literes motorjából, turbó nélkül kihoztak 231 lóerőt, ami abban az időben igen jónak számított. A búcsú évében 2104 darabos példányszámban kigördítették a rövidített szélvédővel rendelkező, kétüléses Speedstert, ez a típus emlékezés a legendás 356-os nyitott kivételére. Az 1980-as évek közepén dobták piacra a 959-es modellt, amely rokonítható a 911-gyel. Ez a 200 példányban, a Baur karossz-



A 911-nél használt Carrera típusjelzés a Mexikóban tartott híres/hírhedt Carrera Panamericana országúti autóversenyből ered, mivel 1950 és 1955 között a Porsche szerezte meg a kategória győzelmet.

MODERN KLASSZIKUS

Nem véletlen, hogy az előző szériától a szuper Porschével búcsúztunk, a 964-es gyári kód alatt futó és 1988-tól 1992-ig forgalomban lévő sorozat sok dolgot örökölt a híres autótól. Ez a széria, amely megalapozta a mai széles kínálatot, a 911-es gyakorlatilag egy komplett modellsaláddá fejlődött. Ennek az eredménye, hogy a 2011-ben elkészült 911-est két tucat kivételben kínálták. A bőséges választéknak volt az előhírnöke a 85%-ban új alkatrészeket tartalmazó autó, amelynél először alkalmazták szériában a négykerékajátást. Ez volt a Carrera 4. Megjelent a légzsák, a 3,6 literesre növelt hathengeres már 250 lóerőt teljesített. Az 1990-ben kibocsátott Turbo 3,3 literes volt, majd két év múlva jött a következő, ami már a 3600 cm³-ből 360 lóerőt hozott ki. A 993-as belső kódú modell 1993 és 1998 között volt forgalomban, itt jelent meg a Targa verzió a hátsóablak alatt eltűnő, elhúzóható tető, így nagyon egyszerűvé vált a szabad levegő élvezete. A Turbo ismét





technikai áttöréssel szolgált: a két turbófeltöltővel erősített, 408 lóerős motor, kategóriájának egyik legtisztább üzemű erőforrása volt.

VÍZHŰTÉS

A legnagyobb mérföldkőként emlegetik a 996-os széria megjelenését (1997), ez sokak szemében együtt jár az összes tradíció felrúgásával. Az idők változnak, szigorodnak a szennyezőanyag-, zajkibocsátási szabványok, és ezért változtatni kellett. Az elvakultabb fanatikuskok a 911-es végleges elpuhulását látták az elődöknél kényelmesebb, komfortosabb, csendesebb, az újabb típusoknál kapcsolóval hangosabbá tehető

kipufogóval rendelkező vízhűtéses motor megjelenését. Ez a sorozat a megszokott kerek fényezésűktől való eltéréstől ismerhető fel, az első lámpák kaptak egy kis „könnyzacskót”, aminek segítségével a típusot kevésbé ismerők is könnyen be tudják azonosítani az első vízhűtéses 911-et. Az alapmotor már 300 lóerőt tudott, ez volt a választék bővítés következő lépése, kijöttek a pályaversenyeken azonnal bevethető, időnként gyárilag bukóketreccel ellátott szériák (GT2, GT3 stb.).

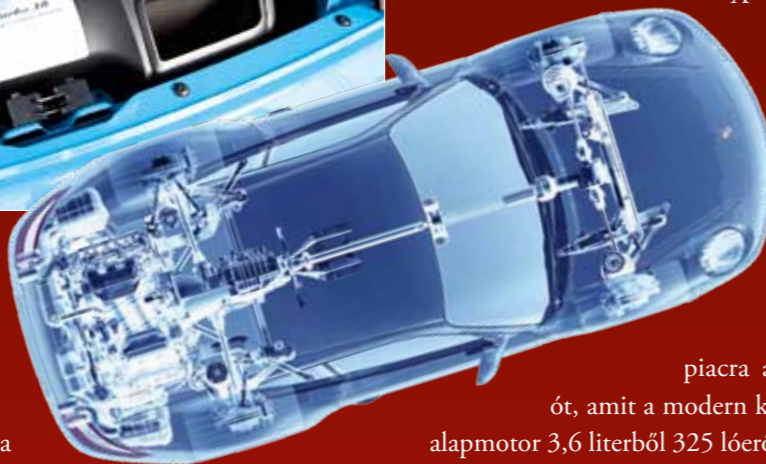
A technikai mérföldkővet a szénszál-kerámia keverékből készült, az autó egész életéig kitartó, szuper hatékony fékezést biztosító féktárcsa jelentette. A Turbo teljesítménye 450 lóerő, végsebessége 311 km/óra.

2004 júliusában dobták piacra a 997-es belső kódú verziót, amit a modern klasszikus jelzővel illettek. Az alapmotor 3,6 literből 325 lóerőt hozott ki, a 3,8 literes már 355 lóerős volt. A Turbo verzió természetesen kétturbós volt, 480 lóerővel, 318 km/órás végsebességgel és 3,7 másodperces százra gyorsulással. (A teljesítmény húsz lóerőt emelkedett a 2009-es modell-frissítésnél.)

A korábban említett típuscsaláddá bővítés itt teljesedett ki, mert 24 különféle variációt kínáltak a 911-esen belül. A ma futó, 2011-ben érkezett széria, külsőre nem mutat sok eltérést az elődtől, a lemezek alatt azonban több forradalmi változás történt.

A motort előrébb hozták 76 mm-rel, 100 mm-rel megnőtt az autó első-hátsó tengely közötti távolsága (tengelytávolság), és ez a két változtatás jótékonyan hatott a súlyelosztásra és a stabilitásra. A legizgalmasabb változás az alumínium és nagy szilárdságú könnyű acél kombinációjával készült karosszéria. A motoroknál megjelent a start-stop rendszer, ami jótékonyan hat a fogyasztásra és a szennyezőanyag-kibocsátásra. Ezekkel a technikai különlegességgel lépett az ötvenedik évébe az örök klasszikus. ▽

Benedek Attila



ERP fejlesztő környezet

Az Euronet Zrt. 2000 óta foglalkozik vállalatok működésének modellezésével és vállalatirányítási rendszerek tesztelésével, kialakításával. A több, mint tíz év alatt felhalmozódott tapasztalatok alapján meggyőződésük, hogy a formális nyelvek matematikai modelljei jól algoritmizálhatók, így kiváló építőkövei lehetnek szoftver moduloknak, így akár vállalatirányítási szoftver moduljainak is.

A keretrendszer szoftverfejlesztő cégek fejlesztési környezetét, eszköztárát bővíti integrációs felületekkel. Az innovatív megközelítésben a technológiák, illetve a hozzájuk kapcsolódó leíró modellek kerülnek megjelenítésre a keretrendszerben. Ilyen szemléletű fejlesztési keretrendszer nem ismert a komponens piacon.



Integrált adatfolyam és véges állapotú automata alapú szoftvertechnológia és szoftverfejlesztési keretrendszer üzleti folyamatok - vállalatirányítási rendszer modulok hatékony és minőségbiztosított informatikai fejlesztéseikhez.

Euronet Magyarország Informatika Zrt.
1138 Budapest, Váci út 168. A épület 5. emelet
Tel.: +36 1 890 2000 • Fax: +36 1 412 1195
E-mail: info@euronetrt.hu • Web: www.euronetrt.hu