

# 50 Χρόνια Porsche 911

► Auto Business Review Newsletter | 04.2013

abr.gr



Ο Ferry Porsche έχει περιγράψει τα μοναδικά της πλεονεκτήματα με τον καλύτερο τρόπο: "Η 911 είναι το μόνο αυτοκίνητο που θα μπορούσε κανείς να οδηγήσει σε ένα σαφάρι στην Αφρική ή στο Λε Μαν, ή για να πάει στο θέατρο ή για να κινηθεί στην έντονη κυκλοφορία της Νέας Υόρκης."

### **Η πρώτη 911 (1963) – Η γέννηση ενός θρύλου**

Ως διάδοχος της Porsche 356, η 911 έκλεψε τις καρδιές των φαν των σπορ αυτοκινήτων από την πρώτη στιγμή. Το πρωτότυπο αποκαλύφθηκε για πρώτη φορά στην Έκθεση Αυτοκινήτου της IAA στη Φραγκφούρτη το 1963 ως 901 και στη συνέχεια μετονομάστηκε σε 911 για την παρουσίασή της στην αγορά το 1964. Ο αερόψυκτος εξακύλινδρος κινητήρας μπόξερ που διέθετε είχε απόδοση 128 ίππων, εξασφαλίζοντας την εντυπωσιακή τελική ταχύτητα των 210 χλμ./ώρα. Από το 1965 υπήρχε και η τετρακύλινδρη Porsche 912. Το 1966 η Porsche παρουσίασε την 911 S των 158 ίππων, η οποία ήταν και το πρώτο μοντέλο που διέθετε σφυρήλατες ζάντες της Fuchs. Η 911 Targa, με το χαρακτηριστικό της roll bar από ανοξείδωτο χάλυβα, πραγματοποίησε το ντεμπούτο της στα τέλη του 1966, ως το πρώτο ασφαλές cabriolet του κόσμου. Το ημιαυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων 4 σχέσεων Sportomatic χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά το 1967. Με την 911T του ίδιου έτους, καθώς και με τις εκδόσεις E και S που παρουσιάστηκαν αργότερα, η Porsche έγινε η πρώτη γερμανική κατασκευάστρια εταιρεία που συμμορφώθηκε με τους αυστηρούς κανονισμούς ελέγχου εκπομπών καυσαερίων των ΗΠΑ. Η Porsche 911 γινόταν όλο και πιο ισχυρή καθώς αυξανόταν ο κυβισμός των κινητήρων της, αρχικά στα 2,2 λίτρα (1969) και συνέχεια στα 2,4 λίτρα (1971). Η 911 Carrera RS 2.7 του 1972, με κινητήρα 207 ίππων και βάρος κάτω του ενός τόνου, παραμένει η επιτομή του ονειρικού αυτοκινήτου μέχρι και σήμερα. Η χαρακτηριστική της αεροτομή "duck tail" ήταν η πρώτη πίσω αεροτομή στον κόσμο που τοποθετήθηκε σε αυτοκίνητο παραγωγής.

### **Η Σειρά G (1973) – Η Δεύτερη Γενιά**

Δέκα χρόνια μετά την πρεμιέρα της, οι μηχανικοί της Porsche έδωσαν στην 911 την πρώτη της μεγάλη αλλαγή. Το μοντέλο G παραγόταν από το 1973 έως το 1989, για μεγαλύτερο δηλαδή χρονικό διάστημα από οποιαδήποτε άλλη γενιά 911. Διέθετε προφυλακτήρες ασφαλείας με ελαστικούς μηχανισμούς απορρόφησης ενέργειας, μια πρωτοποριακή λύση που σχεδιάστηκε για να καλύψει τις προδιαγραφές δοκιμών που εφαρμόστηκαν τότε για πρώτη φορά στις ΗΠΑ. Η προστασία των επιβαινόντων βελτιώθηκε ακόμα περισσότερο, με ζώνες ασφαλείας τριών σημείων στο βασικό εξοπλισμό, καθώς και με ενσωματωμένα προσκέφαλα. Ένα από τα →



σημαντικότερα ορόσημα στην ιστορία της 911 ήταν το 1974, χρονιά που παρουσιάστηκε η πρώτη Porsche 911 Turbo με τρίλιτρο κινητήρα 256 ίππων και τεράστια πίσω αεροτομή. Η επόμενη αναβάθμιση των επιδόσεων έγινε το 1977, με την 911 Turbo 3.3 που διέθετε εναλλάκτη αέρα-αέρα. Με 296 ίππους, ήταν η καλύτερη στην κατηγορία της. Το 1983, η ατμοσφαιρική 911 Carrera αντικατέστησε την SC και, με έναν κινητήρα 3,2 λίτρων και 228 ίππων, έγινε αγαπημένο συλλεκτικό αυτοκίνητο. Ξεκινώντας από το 1982, οι λάτρεις της ανοικτής οδήγησης μπορούσαν επίσης να παραγγείλουν την 911 ως έκδοση Cabriolet. Η 911 Carrera Speedster, η οποία παρουσιάστηκε το 1989, έφερνε στο νου τη θρυλική 356 της δεκαετίας του '50.

### **Η 964 (1988) - Κλασσική αλλά και σύγχρονη**

Ακριβώς τη στιγμή που οι ειδικοί του αυτοκινήτου προέβλεπαν το επικείμενο τέλος μιας εποχής, το 1988 η Porsche παρουσίασε την 911 Carrera 4 (964). Μετά από δεκαπέντε χρόνια παραγωγής, η πλατφόρμα της 911 ανανεώθηκε εκ βάθρων με νέα εξαρτήματα σε ποσοστό 85%, προσφέροντας στην Porsche ένα σύγχρονο όχημα. Ο αερόψυκτος κινητήρας μπόξερ των 3,6 λίτρων είχε απόδοση 247 ίππων. Εξωτερικά, η 964 δεν διέφερε πολύ από τις προκατόχους της, με τους αεροδυναμικούς της προφυλακτήρες από πολυουρεθάνιο και την αυτόματα ελεγχόμενη πίσω αεροτομή της, όμως εσωτερικά ήταν τελείως διαφορετική. Το νέο μοντέλο είχε σχεδιαστεί για να συναρπάζει τους οδηγούς όχι μόνο με τις σπορ επιδόσεις του, αλλά και με την αναβαθμισμένη του άνεση. Διέθετε ABS, κιβώτιο ταχυτήτων Tiptronic, υποβοηθούμενο σύστημα διεύθυνσης και αερόσακους, καθώς και μια πλήρως ανασχεδιασμένη ανάρτηση με βραχίονες ελέγχου από ελαφρύ κράμα αλουμινίου και ελατήρια, αντί της προηγούμενης ανάρτησης που διέθετε ράβδους στρέψης. Επανάσταση στη νέα σειρά μοντέλων 911 έφερε από την πρώτη στιγμή το τετρακίνητο μοντέλο Carrera 4. Εκτός από τις Carrera Coupé, Cabriolet και Targa, από το 1990 οι πελάτες της Porsche μπορούσαν να παραγγείλουν και την 964 Turbo. Διαθέτοντας αρχικά το δοκιμασμένο κινητήρα μπόξερ των 3,3 λίτρων, το 1992 η Turbo αναβαθμίστηκε με ένα νέο κινητήρα 3,6 λίτρων και 355 ίππων. Σήμερα, η 964 Carrera RS, η 911 Turbo S και η 911 Carrera 2 Speedster έχουν ιδιαίτερα μεγάλη ζήτηση από τους συλλέκτες.







### **H 993 (1993) – Το τελευταίο αερόψυκτο μοντέλο**

Η 911 με τον εσωτερικό κωδικό 993 παραμένει αγαπημένο μοντέλο πολλών οδηγών Porsche. Σε αυτό παίζει πολύ σημαντικό ρόλο ο σχεδιασμός της. Το μπροστινό μέρος ήταν περισσότερο χαμηλωμένο σε σχέση με τα προηγούμενα μοντέλα, πράγμα που κατέστη δυνατό με την αντικατάσταση των στρογγυλών προβολέων από πολυελλειψοειδείς. Η 993 έγινε πολύ γρήγορα γνωστή για την εξαιρετική της αξιοπιστία και ανθεκτικότητα. Ήταν επίσης ευέλικτη, καθώς ήταν η πρώτη 911 με τη νέα αλουμινένια ανάρτηση. Η έκδοση Turbo ήταν η πρώτη με κινητήρα bi-turbo, ο οποίος είχε και τις χαμηλότερες εκπομπές ρύπων στον κόσμο το 1995. Οι ζάντες αλουμινίου hollow spoke, οι οποίες ως τότε δεν είχαν χρησιμοποιηθεί ποτέ σε αυτοκίνητο, ήταν ακόμα μία καινοτομία της τετρακίνητης έκδοσης Turbo. Η Porsche 911 GT2 απευθυνόταν στους λάτρεις των καθαρόαιμων σπορ αυτοκινήτων που τους συνάρπαζαν οι υψηλές ταχύτητες. Η ηλεκτρική γυάλινη οροφή που γλιστρούσε κάτω από το πίσω παρμπρίζ ήταν μία από τις καινοτομίες της 911 Targa. Όμως ο πραγματικός λόγος για τον οποίο ξεχωρίζουν οι λάτρεις της Porsche την 993 είναι ότι αυτό το μοντέλο, το οποίο παραγόταν από το 1993 έως το 1998, ήταν η τελευταία 911 με αερόψυκτο κινητήρα.

### **H 996 (1997) – Υδρόψυκτη**

Η 996, η οποία έβγαινε από τη γραμμή παραγωγής από το 1997 έως το 2005, αποτέλεσε χαρακτηριστικό σημείο καμπής στην ιστορία της 911. Διατήρησε όλο το χαρακτήρα της κλασικής της κληρονομιάς, ήταν όμως και ένα εντελώς νέο αυτοκίνητο. Αυτή η εκτενώς ανασχεδιασμένη γενιά ήταν η πρώτη με υδρόψυκτο κινητήρα μπόξερ. Χάρη στις τετραβάλβιδες κυλινδροκεφαλές της, κατάφερε να αποδίδει 296 ίππους, αλλά και να πετύχει νέες, βελτιωμένες τιμές σε ό,τι αφορά τις εκπομπές ρύπων, τον ήχο, και την κατανάλωση καυσίμου. Ο εξωτερικός της σχεδιασμός ήταν μια επανεκτέλεση της κλασικής γραμμής της 911, με χαμηλότερο όμως αεροδυναμικό συντελεστή (cW) που πλέον έφτασε στο 0,30. Οι γραμμές της 996 ήταν επίσης αποτέλεσμα της κοινής χρήσης εξαρτημάτων με το επιτυχημένο μοντέλο Boxster της Porsche. Το πλέον εμφανές εξωτερικό χαρακτηριστικό ήταν οι προβολείς με τα ενσωματωμένα φλας, οι οποίοι αρχικά προκάλεσαν αντικρουόμενες αντιδράσεις, αλλά στη συνέχεια τους αντέγραψαν πολλοί άλλοι κατασκευαστές. Το εσωτερικό, ήταν και αυτό τελείως καινούργιο. Η άνεση της οδήγησης επίσης είχε αναβαθμισμένο ρόλο, μαζί με τα τυπικά σπορ χαρακτηριστικά →



του μοντέλου. Η 911 GT3 έγινε ένα από τα κορυφαία μοντέλα της σειράς το 1999, διατηρώντας ζωντανή την παράδοση της Carrera RS. Η 911 GT2, το πρώτο αυτοκίνητο με κεραμικά φρένα στο βασικό του εξοπλισμό, παρουσιάστηκε στην αγορά ως ένα καθαρόαιμο σπορ αυτοκίνητο το φθινόπωρο του 2000.

### **Η 997 (2004) – Κλασικός και σύγχρονος χαρακτήρας**

Τον Ιούλιο του 2004 η Porsche παρουσίασε τη νέα γενιά των μοντέλων 911 Carrera και 911 Carrera S, για την οποία χρησιμοποιήθηκε ο εσωτερικός κωδικός 997. Οι διάφανοι οβάλ προβολείς με τα ξεχωριστά φλας στον μπροστινό προφυλακτήρα παρέπεμπαν οπτικά σε παλαιότερα μοντέλα 911, όμως η 997 είχε να προσφέρει πολλά περισσότερα από το στυλ της. Ήταν ένα όχημα υψηλών επιδόσεων, με έναν κινητήρα μπόξερ 3,6 λίτρων που απέδιδε 321 ίππους, ενώ ο νέος κινητήρας 3,8 λίτρων της Carrera S είχε την εκπληκτική ιπποδύναμη των 350 ίππων. Η ανάρτηση ήταν επίσης σημαντικά αναβαθμισμένη, ενώ η Carrera S διέθετε την ενεργή ανάρτηση PASM (Porsche Active Suspension Management) στο βασικό της εξοπλισμό. Το 2006 η Porsche παρουσίασε την 911 Turbo, το πρώτο αυτοκίνητο με βενζινοκινητήρα που διέθετε υπερσυμπιεστή μεταβλητής γεωμετρίας τουρμπίνας. Με το αναβαθμισμένο μοντέλο που παρουσιάστηκε το φθινόπωρο του 2008, η 997 έγινε ακόμα πιο αποδοτική, χάρη στο σύστημα άμεσου ψεκασμού καυσίμου και το κιβώτιο ταχυτήτων διπλού συμπλέκτη που διέθετε. Ποτέ στο παρελθόν η σειρά 911 δεν είχε διατεθεί σε τόσο πολλές εκδόσεις που κάλυπταν τις επιμέρους προτιμήσεις των οδηγών. Έτσι, με τις εκδόσεις Carrera, Targa, Cabriolet (πισωκίνητες ή τετρακίνητες), Turbo, GTS, με ειδικά μοντέλα, αλλά και με τις εκδόσεις δρόμου των αγωνιστικών της μοντέλων GT, η οικογένεια 911 τελικά περιελάμβανε 24 εκδόσεις.

### **Η 911 (2011) – Νέα εμπειρία**

Το αυτοκίνητο αυτό, με τον εσωτερικό κωδικό 991, αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο βήμα τεχνολογικής προόδου στην εξέλιξη της 911. Αποτελώντας ήδη πρότυπο της κατηγορίας της επί δεκαετίες, η νέα γενιά 911 αναβάθμισε τους τομείς των επιδόσεων και της αποδοτικότητας σε νέα επίπεδα. Μια ολοκαίνουργια ανάρτηση με μακρύτερο μεταξόνιο, φαρδύτερο μετατρόχιο, μεγαλύτερα ελαστικά και εργονομικά βελτιστοποιημένο εσωτερικό – στοιχεία που στο σύνολό τους προσφέρουν μια ακόμα πιο σπορ αλλά και πιο άνετη εμπειρία οδήγησης. Από τεχνικής πλευράς, η 911 αποτελεί την επιτομή των Έξυπνων Επιδόσεων Porsche: ακόμα πιο χαμηλή κατανάλωση →





καυσίμου, ακόμα πιο υψηλές επιδόσεις. Αυτό οφείλεται εν μέρει στον μικρότερου κυβισμού κινητήρα των 3,4 λίτρων που διατίθεται στο βασικό μοντέλο Carrera (αν και αποδίδει 5 ίππους περισσότερους από την 997/II), καθώς και στην υβριδική κατασκευή του αμαξώματος, από ασάλι και αλουμίνιο, με την οποία μειώνεται σημαντικά το βάρος. Άλλες καινοτομίες είναι το σύστημα δυναμικού ελέγχου πλαισίου PDDC και το πρώτο στον κόσμο μηχανικό κιβώτιο επτά σχέσεων. Ο σχεδιασμός της 991 έχει σχολιαστεί πολύ θετικά. Με την επίπεδη, μεγαλύτερη σιλουέτα της, το δυναμικό της περίγραμμα και τις προσεκτικά μελετημένες της λεπτομέρειες, η έβδομη γενιά της Porsche 911 Carrera παραμένει ξεκάθαρα μια 911 που κατάφερε και πάλι να επανακαθορίσει τα πρότυπα στον τομέα του σχεδιασμού αυτοκινήτων. Είναι η καλύτερη 911 όλων των εποχών – μέχρι την επόμενη γενιά..



[Ακολουθήστε μας στο facebook](#)



EVENTS | PR | MARKETING | PUBLISHING

B. Κορνάρου 24, Θεσσαλονίκη 546 55 • T 2310 753123 - F 2310 753493 E-mail: [info@abr.gr](mailto:info@abr.gr)

[www.abr.gr](http://www.abr.gr)