PORSCHE

50 Years of the Porsche 911 – Tradition: Future

معلومات صحفية

سبعة أجيال من بورشه 911

سبعة أجيال من بورشه 911

1963: 911 الأصلية

ولادة الأسطورة

نظراً لكونها خليفة بورشه 356، اكتسحت 911 قلوب عشاق السيارات الرياضية منذ البداية. وقد بدأت 911 الأولى حياتها كطراز "تايب 901" Type 901 جرى تقديمه في معرض فرانكفورت للسيارات في العام 1963، ومن ثم تغيّر اسمه ليصبح 911 عند طرحه في الأسواق عام 1964. وزُوّدت السيارة حينذاك بمحرك من ست أسطوانات مسطحة مبرّد بالهواء يولد 130 حصاناً، ما أتاح لها الوصول إلى سرعة قصوى مرتفعة تبلغ 210 كلم/س. ولمن لم يرغب في هذا المقدار من السرعة، استطاع في العام التالي طلب طراز "بورشه 912" المزود بمحرك من أربع أسطوانات. وفي العام 1966، قدّمت بورشه "911 إس" 911 S بقوة 160 حصاناً، الذي كان أول طراز 911 مزوّد بعجلات "فوكس" Fuchs مشكّلة من خليط المعادن. ثمّ أبصرت "911 تارغا" 911 Targa النور في العام التالي مع علبة تروس "سبورتوماتيك" Sportomatic نصف أوتوماتيكية من أربع سرعات. ومع طرازات "911 T" و"911 E" و"911 S"، باتت بورشه صانع السيارات الألماني الأول الذي يلتزم بمتطلبات "الوكالة الأمريكية لحماية البيئة" الصارمة للحدّ من التلوّث المنبعث من عوادم السيارت.

ثم أكملت 911 ارتقاء سلّم القوة أكثر فأكثر مع ارتفاع سعة محركاتها، بحيث أصبحت 2.2 ليتر في العام 1969 و2.4 ليترات في العام 1971. وقد تألقت نهاية هذه المرحلة الأولى من تاريخ السيارة بطراز "911 كاريرا آر إس 2.7" 911 Carrera RS 2.7 في العام 1972، الذي ما زال يُعتبر حتى يومنا هذا بمثابة سيارة الأحلام من دون منازع نظراً لقوته البالغة 210 أحصنة ووزنه الذي لا يتجاوز 1,000 كلغ فحسب. كما بات عاكس هواء "ذيل البطة" المميز فيه، أول عاكس هواء خلفي في العالم يُعتمد كتجهيز قياسي في سيارة مخصصة للإنتاج التجاري.

1973: طراز "جي" G

الجيل التالي

بعد عشرة أعوام على تقديمها الأول، أعاد مهندسو بورشه تطوير 911 بالكامل لتُعرف باسم "طراز جي" G-model. وقد عمّر هذا الجيل الجديد من 911 أكثر من أي جيل آخر، من العام 1973 وحتى 1989. امتاز طراز "جي" الخالد بمصدّين انضغاطيين لافتين، تلبية لمتطلبات سلامة الاصطدام الأمريكية المفروضة حديثاً. كما تضمّن مساند رأس مدمجة وأحزمة أمان بثلاث نقاط تثبيت كتجهيز قياسي لتعزيز سلامة الركاب.

وفي العام 1974، وصلت الفئة "جي" إلى محطة بارزة إضافية في تاريخها، تمثّلت بتقديم أول طراز "911 توربو" Turbo 911 مزوّد بمحرك سعة ثلاثة ليترات بقوة 260 حصاناً مع جناح خلفي لافت. ونظراً للتوليفة الفريدة من الفخامة والأداء المتقدم التي زخرت بها السيارة، باتت "توربو" مرادفاً لسحر علامة بورشه التجارية. وفي العام 1977، ارتقت بورشه بأداء توربو إلى مستوى أسمى، مع طراز "911 توربو 3.3" 3.3 Turbo 911 الذي زُوّد بمبرّد للهواء المشحون، باتت على إثره هذه السيارة الأفضل أداءً ضمن فئتها مع قوة تبلغ 300 حصان. أما على صعيد محركات السحب العادي، فقد استبدلت "911 كاريرا" Carrera 911 طراز "إس سي" SC في العام 1983، وزُوّدت بمحرك سعة 3.2 ليتر بقوة 231 حصاناً، لتصبح قبلة أنظار عشاق اقتناء السيارات. كما بات بمقدور محبي القيادة في الهواء الطلق الحصول على هذه النسخة من 911 بسقف مكشوف في العام 1982. ومع تقديم "911 كاريرا سبيدستر" Carrera 911 Speedster في العام 1989، سطع نجم هذه السيارة عالياً وتعزز مقام 911 الأسطوري.

1988: "تايب 964" Type 964

الكلاسيكية العصرية

عندما كان الكثير من الخبراء يتكهّنون بنهاية حقبة بارزة، كشفت بورشه النقاب عن طراز "911 كاريرا 4" 4 Carrera 911 (تايب 964) في العام 1988. فبعد 15 عاماً من إنتاج طراز "جي" بشكل متواصل، جرى تعديل 911 بنسبة 85 بالمئة، ما أتاح لبورشه توفير سيارة عصرية تسبق عصرها بأشواط. وقد بات المحرك المسطح سعة 3.6 ليترات المبرّد بالهواء يولد 250 حصاناً بالتمام والكمال. أما بالنسبة إلى الاختلافات الخارجية الرئيسية بين 964 والجيل السابق، فتمثلت بصادميْن انسيابيين من مادة البوليوريثان وعاكس هواء خلفي يمتدّ كهربائياً. أما من الناحية التقنية، لم يعد ثمة نقاط مشتركة تُذكر بين السيارتين. على صعيد آخر، لم تهدف بورشه إلى تصميم سيارة تُبهر بأدائها الرياضي فحسب، بل أيضاً براحتها المعززة. في هذا السياق، حظي السائقون بنظام "منع غلق المكابح" ABS وعلبة تروس "تيبترونيك" Tiptronic أوتوماتيكية ومساعد مقود ووسائد هواء. كما اعتمد هذا الجيل من 911 هيكلاً جديداً بالكامل مع شُعب مزدوجة من خليط المعادن ونوابض حلزونية، عوضاً عن التعليق السابق المزوّد بقضيب التوائي قديم العهد.

وكخطوة ثورية، جرى تزويد 911 الجديدة للمرة الأولى بدفع رباعي (طراز "كاريرا 4") منذ البداية. أما بالنسبة إلى نسخة الدفع الخلفي "كاريرا 2"، فلم تُطرح سوى بعد ستة أشهر. وإلى جانب نسخات الكوبيه والمكشوفة وتارغا من كاريرا، بات باستطاعة العملاء طلب "964 توربو" 964 Turbo بدءاً من العام 1990. لكن بعدما كانت هذه السيارة مزودة بمحرك مسطّح سعة 3.3 ليترات سبق أن أثبت عن جدارته، تمّت الاستعاضة عنه بمحرك سعة 3.6 ليترات بقوة 360 حصاناً في العام 1992. وقد باتت طرازات "كاريرا آر إس" Carrera RS و"911 توربو إس" 911 Turbo S و"911 كاريرا 2 سبيدستر" 911 Carrera 2 Speedster اليوم من الطرازات التي يسعى وراءها هواة اقتناء السيارات.

1993: "تايب 993" Type 993

الطراز الأخير من 911 المزوّد بمحرك مبرّد بالهواء

لا زال هذا الجيل من 911، الذي يُعرف في أوساط شركة بورشه باسم 993، يستأثر بقلوب العديد من سائقي بورشه حتى يومنا هذا. ويعود السبب الأبرز وراء ذلك التقدير المستمر، إلى أنّ 993 التي استمرّت من العام 1993 وحتى 1998، كانت بمثابة آخر 911 مزودة بمحرّك مبرد بالهواء. كما أحكمت هذه السيارة قبضتها على مخيّلة عشاقها بفضل خطوطها الجميلة واللافتة أيضاً. في هذا السياق، يُسلط الصادمان المدمجان الضوء على سلاسة تصميم السيارة العام، ويتألق المقطع الأمامي لبورشه 993 بتصميم مسطّح أكثر من الأجيال السابقة، نتيجة الانتقال من مصباحين أماميين دائريين إلى "إهليلجي متعدد". كما ذاع صيت 993 كسيارة مصمّمة جيداً تمتاز بالاعتمادية، إلى جانب الرشاقة لأنها كانت أول 911 تحظى بهيكل من الألمنيوم أعيد تصميمه. وللمرة الأولى، زُودت نسخة التوربو منها بمحرك مع شاحنيْ توربو جرى تصنيفه في العام 1995 كأقل محركات السيارات إصداراً للانبعاثات في العالم. وتشمل الابتكارات الأخرى التي تألقت بها "911 توربو" ذات الدفع الرباعي، عجلات من الألمنيوم بقضبان مجوّفة، لم يسبق أن استُخدمت في صناعة السيارات. أما بالنسبة إلى محبّي السيارات الرياضية السريعة جداً، فقدّمت لهم بورشه طراز "911 جي تي2" 911 GT2. كما تألقت "911 تارغا" بميزة جديدة هي عبارة عن سقف كهربائي ينزلق إلى الوراء تحت النافذة الخلفية.

1997: "تايب 996" Type 996

محرك مبرّد بالماء

لا شكّ في أنّ اعتماد محرك مبرّد بالماء هو التغيير الأبرز الذي طرأ على 911 طوال تاريخها. فقد شكلت "تايب 996"، التي خرجت من خطوط إنتاج الشركة بين العامين 1997 و2005، مقاربة جديدة بالكامل لطراز 911 من دون المساومة على شخصية السيارة الأصلية بتاتاً. في هذا السياق، خضع هذا الجيل من 911 إلى عملية إعادة تطوير جذرية، حصل بموجبها على محرك مسطّح مبرّد بالماء للمرة الأولى. وبفضل اعتماد تقنية الأربعة صمامات للأسطوانة، ولّد المحرك 300 حصاناً واعتُبر رائداً لجهة مستويات الانبعاثات والضجيج واستهلاك الوقود. أما بالنسبة إلى تصميم السيارة، فلجأت بورشه إلى مقاربة أعادت بموجبها صياغة الخطوط الكلاسيكية لطراز 911 بأسلوب جديد، وتألق الجسم بمُعامل مقاومة هواء متدنٍ للغاية بلغ 0.30. ومن اللافت أنّ الخطوط الكفافية (محيط السيارة) لطراز 996 كانت نتيجة التشارك بالمقومات مع طراز "بوكستر" Boxster الناجح. لكن الميزة التصميمية الأبرز تمثلت بالمصباحين الأماميين مع مصباحيْ الانعطاف المدمجيْن بهما. وعلى الرغم من الجدل الذي طالهما في البداية، ما لبث أن اعتمدهما الكثير من صانعي السيارات.

بالانتقال إلى داخل السيارة، حصل السائقون على مقصورة جديدة بالكامل حفلت بالمزايا الرياضية المعهودة لكن مع تركيز أكبر على راحة القيادة. على صعيد آخر، قدمت بورشه عدداً غير مسبوق، كثير منه جديد، من النسخات لطراز 996، تألقت بـ "911 جي تي3" GT3 911 في العام 1999 التي حملت على عاتقها متابعة نهج "كاريرا آر إس" Carrera RS. وفي خريف العام 2000، أطلت بورشه بنسخة رياضية للغاية من 911 هي "911 جي تي2" مزوّدة بمكابح من السيراميك كتجهيز قياسي.

2004: "تايب 997" Type 997

كلاسيكية وعصرية

قدّمت بورشه في شهر يوليو من العام 2004 جيلاً جديداً من 911 – عُرف في أروقة الشركة باسم 997 – عبر طرح طرازيْ "911 كاريرا" و"911 كاريرا إس". وقد تألق هذا الجيل بمصباحين أماميين بيضاويين من الزجاج الشفاف، مع مصباحيْ انعطاف في مصدّ السيارة الأمامي، في إشارة واضحة إلى جذور 911 التقليدية. لكن المثير بالسيارة لم ينحصر بتصميمها فحسب، بل شمل أداءها أيضاً. في هذا السياق، ولّد محرك السيارة المسطّح سعة 3.6 ليترات 325 حصاناً، مقابل 355 حصاناً لمحرك "كاريرا إس" سعة 3.8 ليترات الذي جرى تطويره حديثاً. كما أعادت بورشه تطوير مقومات حركة العجلات جذرياً، بحيث زوّدت "كاريرا إس" قياسياً بـ "نظام بورشه للتحكم النشط بالتعليق" Porsche Active Suspension Management (PASM). وفي العام 2006، قدّمت بورشه نسخة "911 توربو"، التي سطع نجمها كأول سيارة مخصصة للإنتاج التجاري مزودة بمحرك بنزين مع شاحن توربو يعمل بتقنية هندسة التوربين المتبدلة. وبعد التعديل الذي طرأ على "تايب 997" في العام 2008، بات هذا الطراز أكثر فعالية من السابق بفضل اعتماد حقن مباشر للوقود وعلبة تروس بقابضين ذات تعشيق مباشر. على صعيد آخر، باتت عائلة 997 تضمّ 24 نسخة مختلفة بالتمام والكمال – لم يسبق لبورشه أن أولت شخصية السائق الفريدة هذا القدر من الاهتمام مع أيّ من طرازات 911 – تشمل "كاريرا" و"تارغا" و"كابريوليه" Cabriolet و"توربو" و"جي تي إس" GTS ودفعاً خلفياً أو رباعياً، بالإضافة إلى نسخات خاصة وأخرى مخصصة للطرقات مستوحاة من سيارات سباق "جي تي".

2011: "تايب 991" Type 991

مرحلة النضوج

شهدت هذه السيارة، التي عُرفت داخل أروقة بورشه باسم 991، أكبر قفزة هندسية في تاريخ 911 من دون منازع. ولم تكتفِ بورشه بقدرة 911 على إرساء المعايير في فئتها طوال أجيال مديدة، بل عملت جاهدةً كي ترتقي 991 بمعيار التفوّق إلى مستويات أسمى لناحية الأداء والفعالية. في هذا السياق، حصلت السيارة على هيكل جديد بالكامل مع قاعدة عجلات معدّلة ومحور أعرض وعجلات أكبر، بالإضافة إلى مقصورة أكثر عملية تعزز شعور القيادة الرياضية والمريحة على حدّ سواء.

أما من الناحية التقنية، فقد طغى على هذا الجيل من 911 "أداء بورشه الذكي" Porsche Intelligent Performance من كلّ حدب وصوب. في هذا السياق، نجح المهندسون في توليد قوة إضافية بالتزامن مع خفض استهلاك الوقود، من خلال اعتماد عدة خطوات نذكر منها: خفض سعة المحرك في طراز القاعدة "كاريرا" إلى 3.4 ليترات، على الرغم من أنه يولد قوة أعلى بخمسة أحصنة من الجيل الثاني لطراز 997، بالإضافة إلى اعتماد بنية مختلطة من الفولاذ والألمنيوم نتج عنها تدنٍ كبير في وزن السيارة. ولم ينحصر جديد 991 بما سبق ذكره وحسب، بل تعداه ليشمل "نظام بورشه للتحكم الديناميكي بالهيكل" Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) وعلبة تروس يدوية من سبع نسب، وذلك على سبيل المثال لا الحصر. بالانتقال إلى التصميم الخارجي، لقيت السيارة نصيبها من المديح والإطراء. فالجيل السابع من 911 يتألق بصورة ظلية ممتدة ومنخفضة، مع أسطح بارزة وتفاصيل مصممة بعناية فائقة. أما النتيجة، فهي تصميم مخلص لجذور 911 يُعرّف عن هوية السيارة العريقة من النظرة الأولى كما جرت العادة، لا بل ويرسي معايير جديدة في تصميم السيارات.