

# IRÁNY Monte Carla!



## PORSCHE 356 C

Az első igazán sikeres Porschét Ferry Porschénak köszönhetjük, aki 1947-ben fogott bele az olcsó és könnyű sportautó tervezésébe. A 356-os jött, látott és győzött, formája, legendája, időtálló konstrukciója miatt pedig a veterános közösség igazi favoritja a mai napig. Egy különleges, versenyzésre is kész példányát Tóth Barnabás jóvoltából mutatjuk be.

**7**erry Porsche első próbálkozása nem tűnt éppen brutális erőgépnek. A tervező csőváza kalapált alumíniumkarosszériába építette be a Bogárhátú Type 1-es Volkswagenen módosított, négyhengeres, 1086 köbcéntiméteres és immár negyven lóerős boxermotorját, azonban a hatszáz kilogrammnál is könnyebb ős-Porsche függén gyorsult és akár száznegyvennel is száguldhatott. Az ígéretes prototípus sorozatgyártásba kívánczolt, azonban előtte meg kellett őt ismertetni a nagyjéreművel. A korabeli marketing menete a következő volt: az olajos kezű konstruktőrök előállítottak egy lehetőség szerint minél függébb autót, majd azzal minden szóba jöhető versenyen elindultak a szerződöttetett versenyzők. A sportsikereknél pedig nem kellett jobb ajánlás...

#### Gmünd elesett

A Porschénál is e receptet követték, a kicsi, ám súlyához mérten mégis erősnek számító autó pedig meglepetésre remekül szerepelt a versenyeken. Hiába ültek hatalmas, erőteljű rotogó hat- és nyolchengeres motorok a riválisokban, a kistermetű Porsche ügyesebben kanyarodott, pillésülya miatt pedig jobban gyorsult és lassult. Az új márka így egyre ismertebbé vált, az érdeklődés is egyre nőtt iránta, hamarosan pedig megkezdődött a sorozatgyártás. Mivel a fejlesztés „356” kódszámon folyt, a kész modell is ezt az azonosítót kapta. Az acélkarosszériával rendelkező 356-os végül 1949-ben a Genfi Autószalonon mutatkozott be és azonnal vágyott tárgy lett Nyugat-Európa és Amerika tollasodó polgárainak körében. A Volkswagen egyszerűen nem tudott eleget gyártani belőle, így az első néhány tucat elkészítése után az addig az ausztriai Gmündben működő üzemet leállították és 1950-től az NSZK-ban, Zuffenhausenben állították elő a 356-osokat. Érdekes módon csak a Gmündben készült néhány példány kapott alumínium karosszériát, a zuffenhauseni példányok héja már acélból készült. Bár kezdetben valóban testvérnek számított a Bogárhátú Volkswagen és fűrge kisöccse, az ötvenes évektől kezdve egyre kevesebb közös alkatrészük akadt. A növekvő teljesítményű 356-osok nemcsak más motort, de erősebb váltót, kuplungot, négy tárcsaféket, módosított felfüggesztéseket, kerékagyakat, gumikat kaptak.

#### Úta 911-ig

A Porschék több évtizedes karrierje alatt a fejlesztők nem ültek a babérjaikon, hajtotta őket a becsvágy és a rivális sportkocsigyártók – elsősorban a Ferrari és a Jaguar – irama. A 356-os később ezerháromszáz, majd ezeröttszáz köbcéntiméteres motort kapott, a csúcsmódelben, azaz a Carrerában egy százlóerős kétliteres



A restaurálás alkalmával minden szabálynak megfelelő versenyautó született.



Eredetileg is narancssárga volt, a fekete betétek feltűnővé teszik.

dolgozott. A sikeres szériát folyamatosan reszelgették, fejlesztették, legismertebb képviselője, a 356B 1959-ben debütált. A C jelzésű modellre újabb négy évet kellett várni, a mérnökök pedig átdolgozták a karosszériát, a fékeket, a felfüggesztéseket is. A 356C változat legerősebb, Carrera osztályát már kétezer köbcéntis, százharminc lóerős motor röpítette. A futószalagról kikerült hetvenhatezer darab 356-os mindegyike strapabíró szerkezetnek bizonyult, a becslések szerint felük a mai napig működőképese. Utóduk a legendás 911-es lett, amely 1965-ben

került sorozatgyártásba. Eredetileg 901-es lett volna a neve, de erről lemondtak, elsősorban azért, mert a 901-es kódnevű kísérleti modell számos gyermekbetegséggel küszködött, félf volt, hogy e szám rossz emlékeket ébreszt majd a későbbiekben. Másodsorban azért választották a 911-es számot, mert a Peugeot korában minden, három számból és közepen nullából álló típusjelölést levédett, hogy saját modelljei számára tartsa fent őket. A 911-es szerencsére elődje hagyományainak méltó folytatója lett – de ez már egy másik történet.

#### Földbe süppedt

Tóth Barnabás évekkorábban döntött úgy, hogy vásárol magának egy 356-ost, vagy egy korai 911-est, végül a hatvanas évek közepének kínálatából egy 356-os akadt a horogra.

- Ezt a Porschét egykori tulajdonosa Amerikából hozatta, de aztán nem újította fel, hanem hagyta, hogy egy fenyőligetben sorvadjon el. Amikor rátaláltam, váltó és motor nélkül árválkodott félig a földbe süppedve. A karosszéria természetesen porrá rohadt, de elhatároztam, hogy megmentem – mesélt Barnabás a kezdetekről. Öt évig tartó restaurálás vette kezdetét, a karosszéria Nyírbátorban épült, a motort pedig egy barát, Nagy Gábor hozta helyre. Ha időközben elfogyott a lelkesedés, Barnabás mindig régi álmából merített erőt, eljutni a Monte Carlo Rallyra.

- Az eredetileg utcai használatra tervezett példányt aprólékos munkával és a FIA előírásainak betartásával alakítottuk versenyautóvá egy keszthelyi műhelyben. A munka során természetesen volt akadály bőven, egy időben például teljesen leállt a restaurálás, mert égen-földön nem találtam hátsó szélvédőt. A minden irányban hajlított üveget végül egy bontott autóból sikerült megvásárolnom Magyarországon, pedig előtte hiába leveleztem a fél világgal – közölte Barnabás, aki beszámolt szívet melegenítő pillanatokról is.



Készségesen száguld a pályán

- Amikor bukócsövet rendeltem az OMP nevű cégtől, a postaköltséggel együtt is csak ötszáz eurót fizettem, az önköltségi áron legyártott és házhoz szállított alkatrész mellé pedig egy üzenetet kaptam, mely szerint gratulálnak nekem és kitartást kívánnak ahhoz, hogy elérjem a célom, elkészüljön a veterán versenyautóm. Hasonlóan kedvesek voltak az amerikai FullSafe munkatársai is, akikről versenytankot rendeltem. A NASCAR és az IndyCar hivatalos beszállítója nem utasította el a kérésemet, legyártotta és megküldte a benzintankot – tudtam meg a Porsche gazdájától.

#### Vár Monte Carlo

Az „OT” rendszámmal is rendelkező kis 356-os ma már teljesíti a Historic Monte Carlo Rally minden előírását, a versenyszabályzatban lefektetett összes feltételt is kívánalmat. A bukócső, a benzintank, a biztonsági öv és minden egyéb felszerelése homológ, azaz kielégíti a szigorú elvárásokat. Bármilyen oldtimer-versenyen rajthoz állhatna, ahol kora megengedi, azok a versenyek

természetesen kivételek, ahol az évjárat számít.

- A FIA részletesen leírja, hogy milyen paraméterekkel kell rendelkeznie egy olyan autónak, amely elindulhat a historic versenyeken. Az előírásokat pedig az utolsó betűig betartottuk, ezért kellett a bukócső, a versenytank, a keményebb futómű és a többi alkatrész. Mivel a motor csak gyári lehet, azt a felújítás során eredeti állapotára állítottuk vissza, egyedül a FIA által is engedélyezett változtatásokat hajtottuk végre, így fokolt tengelyt és bronz csapágyakat építettünk bele. Amikor elkészült a Porsche, egyáltalán nem okozott csalódást. Nem érzem szűknek, remekül megy, jól lassul nagyon szerethető, agilis autó, mindig mosolyogva ülök bele. A szerelóm is kedveli, ő gondos nevelőanyaként házhoz jön az olajcsere és a kisebb szervizek miatt. Nagyon figyelmesen viseli gondját a 356-osnak – mondta el Barnabás, aki nemcsak saját garázst épített a Porschénak, de megfogadta, hogy nem adja el soha. Dédelgetett álma pedig az, hogy egyszer rajthoz áll vele a Monte Carlo Rallyn.



Tóth Barnabás és egyik gyermeke a háttérben a négykerékű családtag