



Tisková zpráva

22. listopadu 2018

Sedm generací modelu Porsche 911 (2. díl)

„Devětsetjedenáctka“ řady G: Letmý start s technickými inovacemi

Stuttgart. Dne 27. listopadu oslaví v Los Angeles světovou premiéru osmá generace modelu Porsche 911 – 55 let po debutu prvního vozu Porsche 911. To je příležitost k ohlédnutí na sedm předchozích generací tohoto kultovního sportovního vozu:

V roce 1973 vstoupila „devětsetjedenáctka“ do desátého roku své existence, a to s největšími změnami, jichž se úspěšná modelová řada do té doby dočkala. Stuttgartský výrobce sportovních vozů vsadil na výkonné motory přeplňované turbodmychadlem pro vrcholnou verzi, ale také na karoserie, vyráběné výhradně z pozinkovaných plechů, a navíc kromě verze Targa uvedl na trh také modely 911 Cabriolet a Speedster. Již tehdy bylo zřejmé, že je tento model na dobré cestě stát se ikonou.

Úspěšný sportovní vůz však musel nejprve dokázat, jak je přizpůsobivý. Přísnější bezpečnostní předpisy v USA požadovaly, aby všechny nové vozy přečkalý beze škod čelní i zadní náraz rychlostí 8 km/h. Výrobce z Zuffenhausenu tento požadavek splnil zavedením pružně uložených nárazníků s pryžovými ochrannými lištami vpředu i vzadu, které se staly charakteristickým znakem vozidel řady G. Nárazníky bylo možné zatlačit do karoserie až o 50 milimetrů, aniž by došlo k poškození důležitých dílů vozidel. U verzí pro americký trh pohlcovaly nárazovou energii elastické tlumicí prvky, které značka nabízela pro všechny ostatní trhy jako výbavu na přání. Bezpečnost hrála u druhé generace modelové řady 911 významnou roli i nad rámec uvedených nárazníků. Dokladem je velký počet detailů od sériově dodávaných

tříbodových bezpečnostních pásů přes přední sedadla s integrovanými opěrkami hlavy až po nově navržené sportovní volanty s bezpečnostní nárazovou plochou.

Hned od začátku disponoval šestiválec základní verze „devětsetjedenáctky“ zdvihovým objemem 2,7 litru, který byl stejný jako u modelu 911 Carrera RS předchozí generace. O trochu později vzrostl zdvihový objem na 3,0 litru. Od roku 1983 to bylo dokonce 3,2 litru a v případě verze 911 SC RS poskytoval motor nejvyšší výkon až 250 k. Vzduchem chlazený „boxer“ stále znovu překvapoval svým velkým potenciálem pro další vývoj.

Výrazně vyšších výkonů dosahoval třilitrový „boxer“ od roku 1974 v zádi modelu 911 Turbo. Z motoristického sportu převzatá technika přeplňování zajistila supersportovnímu vozu zpočátku výkon 260 k. Od roku 1977 mu ještě více narostla křídla díky přidání chladiče stlačeného vzduchu a zvýšení zdvihového objemu na 3,3 litru – výsledkem byl nejvyšší výkon 300 k. Porsche 911 Turbo tak nabízelo jízdní výkony, které v polovině 70. let téměř neměly obdoby. Sprint z 0 na 100 km/h za 5,2 sekundy zněl tehdy stejně neuvěřitelně jako nejvyšší rychlost více než 260 km/h. S verzí Turbo vznikla další legenda.

Přesto se na horizontu objevila temná mračna. Model 911 měly nahradit nové sportovní vozy Porsche s konstrukcí „transaxle“ (motor vpředu, převodovka před zadní nápravou), mezi něž patřily modely 924 a 944 se čtyřmi válci a 928 s osmi válci. Následníci trůnu s konstrukcí „transaxle“ se však dlouhodobě neprosadily, zatímco poptávka po „evergreenu“ s motorem vzadu zůstávala nepřetržitě vysoká. Značka Porsche se proto vydala správným směrem a změnila strategii. Budoucnost „devětsetjedenáctky“ tím byla zajištěna. Od roku 1982 byla kromě verzí kupé a Targa poprvé k dispozici také varianta Cabriolet. V roce 1989, na konci výroby druhé generace modelové řady 911, následovala dokonce verze 911 Carrera Speedster, již bylo vyrobeno 2103 vozů s širokou karoserií modelu Turbo a jen 171 vozů v úzké exportní verzi. Řada G se vyráběla v letech 1973 až 1989. Během 16 let vyrobila společnost Porsche 198 496 těchto vozidel.

Fotografie jsou k dispozici na portálu Porsche Newsroom (<http://newsroom.porsche.de>), pro novináře také v tiskové databázi Porsche (<https://presse.porsche.de>).