

## Infographic: the G model (1974 - 1989)

[\\_ Descarga](#) (JPG/1.2 MB)

# La serie G: el 911 arranca con innovaciones técnicas

En 1973, el 911 inició su décimo año con las modificaciones más profundas que Porsche había introducido hasta la fecha en su serie de éxito. El fabricante de automóviles de Stuttgart apostó por turbomotores muy potentes para su modelo insignia, junto a carrocerías cincadas y, además del Targa, lanzó al mercado una versión descapotable del 911 y el Speedster. A más tardar en aquel momento quedó marcado el camino de su conversión en un icono.

Sin embargo, el modelo de éxito necesitó demostrar primero su adaptabilidad. Las normas de seguridad más estrictas en EE. UU. exigieron de todos los automóviles nuevos que resistieran, en marcha adelante y atrás, una colisión a ocho km/h sin sufrir daños. Zuffenhausen introdujo los parachoques con fuelles, característicos de la serie G, con un labio de goma delante de la tapa del maletero. Estos se podían comprimir hasta 50 milímetros sin dañar elementos importantes del vehículo. En las versiones destinadas al mercado estadounidense, la energía de impacto era absorbida por unos amortiguadores elásticos que Porsche ofrecía como opción para todos los demás mercados. Además, la seguridad jugaba un papel significativo para la segunda generación del 911. Lo demostraron numerosos detalles, desde los cinturones de seguridad de tres puntos instalados de serie y los asientos delanteros con reposacabezas integrados hasta el protector antichoque en los volantes deportivos de nuevo diseño.

El motor de seis cilindros de 2,7 litros instalado en el 911 básico tomó desde el principio la cilindrada del 911 Carrera RS de la generación anterior. Poco después, la cilindrada fue incrementada a 3,0 litros. A partir de 1983 fueron incluso 3,2 litros y, en el caso del 911 SC RS, hasta 250 CV. El gran potencial de desarrollo del motor bóxer refrigerado por aire nunca deja de sorprender.

Desde el año 1974, el motor bóxer de 3,0 litros en la parte trasera del 911 Turbo fue alcanzando unas puntas de potencia netamente superiores. En un primer momento, la tecnología de sobrealimentación transferida desde el deporte del motor propulsaba a este superdeportivo con 260 CV. A partir de 1977, un refrigerador de aire de sobrealimentación adicional y la ampliación de la cilindrada a 3,3 litros le prestaron alas, dando como resultado una potencia de 300 CV. De esta manera se alcanzaron unas prestaciones prácticamente inigualables a mediados de los años 70: 5,2 segundos para el sprint de 0 a 100 km/h suenan tan increíbles como la velocidad máxima de más de 260 km/h. Con el Turbo nació otro mito.

A pesar de ello fueron apareciendo nubes oscuras en el horizonte: los nuevos deportivos de Porsche con tecnología Transaxle (motor en la parte delantera, caja de cambios en el eje trasero), como las series 924 y 944 con cuatro cilindros y el modelo 928 con ocho debieron recoger el testigo del 911. Sin embargo, los sucesores Transaxle no lograron imponerse de manera duradera y la demanda del modelo clásico se mantuvo constante.

Porsche eligió la opción correcta: cambiar de estrategia. De momento, el futuro del 911 estaba asegurado. A partir de 1982, se ofreció, junto al coupé y al Targa, por primera vez una variante descapotable. 1989, como despedida de la segunda generación del 911, incluso se lanzó un 911 Carrera Speedster: 2103 ejemplares con una carrocería turbo ancha y solo 171 en la esbelta versión para la exportación. La serie G se construyó entre 1973 y 1989; a lo largo de estos 16 años, Porsche fabricó 198 496 ejemplares de estos vehículos.

- - -