

Infographic: the G model (1974 - 1989)

[下载 \(JPG/1.2 MB\)](#)

G 系列：911 凭借技术创新实现了飞速发展

保时捷 911 在 1973 年进入第 10 个年头，当时保时捷对 911 这款成功车型作出了迄今为止影响最为深远的革新。这家来自斯图加特的汽车制造商在他们的旗舰车型上安装了强大的涡轮增压发动机，并使用镀锌钢板制造他们的每一台产品，保时捷还推出了除 Targa 之外的敞篷车型 911 Cabriolet 和 Speedster。其成为经典之作的态势，此刻已初露端倪。

不管怎么说，一款可以日常使用的车型必须首先证明它强大的适应能力，当时美国出台了更严格的安全规定，要求所有新车在以低于 8 km/h 的车速前进和倒车时都能承受的碰撞而不受伤害。来自祖文豪森的解决方案是带橡胶伸缩缝的前后保险杠，这种保险杠可以压缩 50 毫米而不对汽车主体部件造成任何损害，在美国版车型上，碰撞的能量可以被保险杠柔性吸收，而其他市场的消费者也可以选装这种设计。此外，对于第二代 911 来说，安全的重要性被不断强调，这在不少设计细节中都有体现，比如标配了三点式安全带，带头枕的座椅，以及对驾驶者有额外保护的运动型方向盘。

在基础版本的 911 上就已经搭载了与上一代 911 Carrera RS 2.7 相同排量的发动机，并在不久之后升级到了 3.0 升。到了 1983 年，发动机排量再次增加到了 3.2 升，这款发动机被安装在了 911 SC RS 上，最大功率达到 250 PS。风冷式自然吸气水平对置发动机的巨大潜力意味着它总能带给人诸多惊喜。

从 1974 年开始，911 Turbo 搭载的 3.0 升水平对置发动机的功率有了显著提升，涡轮增压技术让这款发动机拥有了 260 PS 的强大动力。到 1977 年，涡轮增压发动机排量增加到了 3.3 升，还新增中冷器，这些升级使得输出功率进一步上升到了 300 PS。在 70 年代这几乎是无敌的存在，5.2 秒的 0-100 km/h 加速成绩和超过 260 km/h 的最高车速都意味着一个关于涡轮增压的传说就此诞生。

对于当时 911 来说，车型发展的前景阴云密布，运用变速驱动桥技术（发动机前置，变速箱后置）的新型保时捷跑车，诸如 4 缸发动机的 924 和 944、8 缸发动机的 928 车型都是为了取代 911 而生的。然而，这些 911 车型的继任者并没有在市场上真正地站稳脚跟，而对于 911 这款车坛常青树的需求依然一如既往高涨，保时捷随后做出了一项正确的决定：改变战略。911 的未来重新光明，从 1982 年起，保时捷在硬顶 Coupé 和 Targa 车型的基础上新增了一款敞篷车型 Cabriolet，到 1989 年，Speedster 车型也紧随其后推向市场。911 Speedster 作为第二代 911 的收官之作，共打造了 2103 台配备与 Turbo 车型相同宽车体的版本以及 171 台用于出口的普通车体版本。G 系列的生产始于 1973 年，在 1989 年正式结束，在这 16 年中共被生产了 198,496 辆。