Serie G: un 911 que simboliza la pureza

08/08/2021 Cada generación del Porsche 911 escribe su propia historia y, desde 1973 hasta 1989, el autor fue el Serie G, un modelo que simboliza la pureza del concepto.

Coupé: el ícono

El 911 de la Serie G, ícono entre los íconos. Fabricado durante nada menos que 16 años –de 1973 a 1989–, desde 1975 estuvo completamente galvanizado, lo que lo convierte en un auto para la eternidad. Posiblemente, las versiones de la Serie G del 911 se encuentran entre los deportivos más claramente definidos de todos los tiempos.

Una mirada al pasado: 1973 fue el último año de la serie F del 911. Porsche ofrecía el deportivo en modalidades Coupé y Targa. Las versiones E desarrollaban 165 CV, mientras que los S alcanzaban 190 CV. Esta potencia la suministraba un seis cilindros bóxer de 2.4 litros. La punta de lanza de la gama y de la marca, y también el auto más rápido de fabricación alemana en su época, era el Carrera RS 2.7. Como su nombre indica, lo distinguía su motor de 2.7 litros y el alerón trasero 'Cola de Pato', que garantizaba la carga aerodinámica necesaria en el eje trasero. El Carrera RS fue desarrollado para homologarlo en la categoría GT. Sin embargo, no podía ser negado que, aunque habían pasado diez años desde el estreno mundial del 911, el 911 E, el 911 S y el Carrera RS 2.7 seguían siendo una continuación del modelo original, tanto en su interior como en su exterior. La Serie G llegó cuando hubo que dar el siguiente paso en la historia evolutiva del 911.

La nueva generación del 911 salió al mercado en septiembre de 1973. Desde el exterior, los parachoques llamaron inmediatamente la atención. Eran mucho más grandes que antes, más rectangulares y presentaban unos acordeones distintivos en los laterales. Podían soportar pequeños golpes de aparcamiento sin sufrir daños hasta una velocidad de 8 km/h. En la parte delantera, los intermitentes fueron integrados en el parachoques por primera vez en un 911. Esto cambió radicalmente el diseño en comparación con el predecesor, haciendo que pareciera mucho más moderno. Mientras que en la serie F todavía era posible ver signos visuales de la década de 1960, el nuevo 911 se presentaba claramente como un auto de los años 70. La parte trasera apenas cambió, pero el nuevo parachoques con acordeón, junto con un reflector rojo con el logotipo de Porsche situado entre las luces traseras, crearon una apariencia completamente nueva y significativamente más moderna. El nuevo modelo también se benefició de un sistema de escape con mayor protección contra el óxido.

En el interior, el estilo recibió contornos más definidos. Los asientos deportivos con reposacabezas integrados, que siguen siendo tan familiares hoy en día, fueron utilizados por primera vez en 1973. Fueron estrenadas las tapas para los compartimentos de las puertas, que se convertirían en una característica reconocida de Porsche. El volante y las palancas de luces eran nuevos y había dos rejillas

de aire adicionales. Ninguno de estos elementos era revolucionario, pero los pequeños detalles siempre han afinado el 911.

La serie G adoptó el motor de seis cilindros del Carrera RS 2.7. Fue suprimida la denominación E y el nuevo modelo básico pasó a llamarse simplemente '911'. Desarrollaba una potencia de 150 CV, mientras que el 911 S producía 175 CV. Ambas versiones estaban equipadas con una nuevo sistema de inyección K-Jetronic, de Bosch. El modelo estrella seguía siendo el 911 Carrera, con 210 CV. Incorporaba el motor del Carrera RS 2.7 y, por tanto, siguió utilizando la inyección mecánica de gasolina. Con una velocidad máxima de 240 km/h, el Carrera contaba con una parte trasera 42 milímetros más ancha en comparación con los modelos menos potentes, para poder acomodar la mayor vía posterior. La serie G tenía una caja de cambios de cuatro velocidades de serie, con una caja de cinco velocidades disponible como opción. El modelo básico y el 911 S también podían ser ordenado con la caja de cambios Sportomatic de cuatro velocidades, pero era vendido en cantidades muy reducidas.

Carrera RS: de competición

Paralelamente, Porsche también renovó el Carrera RS en 1973 para que siguiera siendo competitivo en las carreras. Como máximo exponente tecnológico de la gama, fue el primer 911 en recibir un nuevo motor de 3.0 litros. Solo fueron construidos 110 unidades de este potente 911 de 230 CV. En el nuevo Carrera RS 3.0, Porsche recurrió en la medida de lo posible a materiales ligeros: la versión de calle pesaba 1060 kilogramos. Los parachoques, mucho más voluminosos, eran especialmente llamativos, ya que, entre otras cosas, ofrecían espacio para un conducto de refrigeración de aceite en la parte delantera. El RS alcanzaba una velocidad máxima de 245 km/h y reducía el tiempo del Carrera de 0 a 100 km/h a 5,3 segundos.

A pesar de ello, el Carrera RS 3.0, desarrollado para el automovilismo deportivo pero también disponible en versión homologada para la carretera, no pasaría a los libros de historia como el más legendario de todos los Serie G del 911. Esto se debió a que estaba a punto de debutar una versión completamente nueva del 911, que se convertiría en el súper deportivo icónico.

Turbo: un superdeportivo

La Serie G llevaba aproximadamente un año en el mercado cuando Porsche presentó en el Salón del Automóvil de París, en el tercer semestre de 1974, el auto de serie más potente de su historia: el 930 Turbo. En efecto, Porsche tomó el motor base del Carrera RS 3.0 y lo equipó con un turbocompresor. El resultado fue extraordinario y provocó que las pulsaciones se aceleraran al volante del 'Turbo' hasta límites donde nunca habían llegado antes. Sin embargo, no era tanto el hecho de que el deportivo pudiera alcanzar fácilmente una velocidad de 250 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en solo 5,5 segundos, porque el Carrera RS 3.0 ya había alcanzado cifras similares. Era la forma en que el motor turboalimentado entregaba su potencia al suelo, con un empuje tan intenso. Cuando el turbocompresor, acelerado hasta unas 90 000 rpm por el gas de escape caliente, introducía el oxígeno en las cámaras de

combustión del motor de seis cilindros, el Porsche salía catapultado hacia delante. Ay de los que se pasaban con el acelerador en curvas o con el suelo mojado: veían rápidamente que Porsche había trasladado la tecnología de competición a la serie con el turbocompresor. Fue precisamente este elemento de 'peligro' lo que convirtió inmediatamente al Turbo en una leyenda.

Con el 930, Porsche fue el primer fabricante que combinó un turbocompresor KKK con una inyección K-Jetronic, de Bosch. La turbina y el compresor tenían un eje común y, por tanto, la turbina funcionaba como un motor para el compresor del aire de admisión. Con una presión de hasta 0,8 bares, impulsaba hacia las cámaras el oxígeno necesario para la combustión. Esto optimizó el proceso y aumentó la potencia del motor. Algo que hoy en día es completamente normal en todo tipo de autos, en 1974 causaba sensación porque se trataba de tecnología de punta. Por ejemplo, para el Turbo de 260 CV, Porsche tuvo que desarrollar válvulas especiales capaces de soportar las elevadas cargas térmicas.

Las válvulas de escape fueron rellenadas con sodio refrigerante y el 911 Turbo fue equipado incluso con dos bombas de combustible, de modo que el suministro estaba garantizado incluso en situaciones extremas, por ejemplo en el Nürburgring Nordschleife. Además, los ingenieros hicieron un amplio uso de componentes de competición, como los rodamientos de las ruedas del legendario Porsche 917, para hacer del 930 el superdeportivo más destacado de su época. El alerón y la parte trasera más ancha se convirtieron en los rasgos visuales distintivos del Turbo. En 1977, la cilindrada del motor aumentó a 3.3 litros y la potencia a 300 CV.

Targa: el auto de culto

La serie G también estuvo disponible desde el principio con carrocería Targa en las variantes 911, 911 S y Carrera. El techo rígido fue una novedad, ofrecido solo en 1974 antes de ser sustituido de nuevo por el techo plegable, mucho más práctico. Aunque el Targa fue desarrollado realmente para cumplir la normativa de seguridad de Estados Unidos., ganó una popularidad inmediata entre los conductores de 911 de todo el mundo y se convirtió pronto en una versión fija de la gama Porsche.

En 1975 Porsche reorganizó la estructura de potencia y cilindrada de sus motores, lo que dio lugar a cambios en las variantes del Targa. La versión básica seguía contando con el motor de 2.7 litros, pero con 165 CV en lugar de 150 CV. El Carrera, en las versiones Targa y Coupé, estaba equipado con un motor de 3.0 litros de 200 CV. Para el nuevo motor del Carrera fueron adoptadas las tapas de culata del Turbo y el sistema la inyección K-Jetronic, lo que redujo mucho el consumo de combustible.

A partir de ese momento, todos los paneles del 911 fueron galvanizados en caliente por ambas caras. Porsche encargó a Thyssen la fabricación de esas piezas y utilizó cada vez más elementos de aluminio. En la década de 1970, el fabricante de automóviles deportivos estaba muy por delante de todos sus competidores en protección contra el óxido.

De serie, todos los modelos estaban equipados con un espejo retrovisor exterior con carcasa pintada en el color del vehículo, que además tenía ajuste eléctrico y calefacción. El espejo del lado del

acompañante tenía un costo adicional.

Cabriolet: el más elegante

En 1978 Porsche lanzó el 911 SC Coupé y Targa, inicialmente con una potencia de 180 CV. Este 'Super Carrera' fue a partir de entonces el único 911 con motor atmosférico, ya que la versión básica fue dejada de fabricar. En el periodo siguiente, la potencia del 911 SC aumentó a 188 CV (1979) y 204 CV (1980). En 1981 Porsche festejó la fabricación del 911 número 200 000. Sin embargo, la verdadera sensación de ese año fue un estudio conceptual mostrado en el Salón de Fráncfort: un Turbo con techo abierto. La versión de producción fue lanzada en la primavera boreal de 1982 como 911 SC Cabriolet en variante de carrocería estrecha. Tenía una rigidez torsional excepcional e impresionaba por las líneas perfectas de su diseño. La capota estaba hecha, en gran parte, de piezas sólidas moldeadas y generaba un bajo ruido aerodinámico. A diferencia de lo que ocurría con muchos descapotables de la época, el techo era absolutamente impermeable e incluso apto para los túneles de lavado. La ventanilla trasera de plástico podía ser abierta por separado con una cremallera.

Con una velocidad máxima de 235 km/h, la misma que el Coupé y el Targa, era uno de los descapotables más rápidos del mundo. Aceleraba hasta los 100 km/h en solo 6,8 segundos. El Cabriolet fue también el primer 911 en Europa en estar equipado de serie con un espejo exterior en el lado del pasajero. En 1983, la potencia del motor atmosférico, entonces con una cilindrada de 3.2 litros, fue aumentada a 231 CV en todas las versiones. Al mismo tiempo, Porsche volvió a la denominación Carrera, en lugar de SC.

Speedster: el singular

Un año más tarde Porsche presentó un auto de carreras del Grupo B homologado para la carretera, el 911 SC/RS 3.0 de 250 CV. En 1986 implementó en Europa el catalizador de tres vías, introducido por primera vez en Norteamérica. La relación de compresión del motor fue reducida de 10,3:1 a 9,5:1. La potencia con el catalizador de tres vías fue reducida a 217 CV y el motor requería gasolina sin plomo. En 1987 la empresa de Stuttgart lanzó un modelo de edición especial en color azul diamante metalizado para conmemorar la fabricación del Porsche 911 número 250 000. Ese mismo año le siguió el 911 Clubsport, que pesaba 100 kilogramos menos y tenía un límite de 300 revoluciones por minuto superior.

Al mismo tiempo, fueron lanzadas las versiones Cabriolet y Targa del Turbo y, para rematar, Porsche presentó el 911 Speedster atmosférico en el Salón de Fráncfort. En 1988 estaba disponible en dos variantes, con la parte trasera normal o la ensanchada del Turbo. Solo fueron fabricados 171 ejemplares del Speedster estrecho. En julio de 1989 un Coupé marcó el final de la Serie G. En color blanco Grand Prix, con carrocería de anchura normal y techo corredizo, muchos lo calificaron de 'perfecto'.

Información

Artículo publicado en la edición número 19 de Porsche Klassik Magazine.

Derechos de autor: Las imágenes y el sonido aquí publicados tienen derechos de autor de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Alemania, u otras personas. No se debe reproducir total o parcialmente sin autorización escrita de Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Por favor, contacte con newsroom@porsche.com para más información.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/es/2021/historia/PLA-es-porsche-klassik-911-versiones-serie-g-25241.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/0dcc0994-63e6-4ac9-b2b3-ef05d7e4d338.zip

External Links
https://www.porscheklassik.com/

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart