



Typ 964: S touto „devětsetjedenáctkou“ se podařil nový start

Tento článek odráží stav platný v době jeho zveřejnění. Obsah již nemusí být aktuální.

23/11/2018 Sedm generací modelu Porsche 911 (3. díl).

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:

Třetí generace sportovního vozu s interním označením 964 kombinovala tradiční siluetu klasického modelu s velmi moderní technikou. Byla také sázkou na budoucnost společnosti, která procházela hospodářsky náročným obdobím. Třetí generace „devětsetjedenáctky“ jí pomohla v tomto boji zvítězit.

Hned první modelová varianta ukázala pokrokový charakter nové „devětsetjedenáctky“. S verzí Carrera

4 byl totiž do nabídky této modelové řady poprvé zařazen pohon všech kol. Značka Porsche původně koncipovala tento systém pro vysokovýkonný sportovní vůz 959. Jeho elektronicky řízený a hydraulicky ovládaný systém rozdělování točivého momentu mezi nápravy dalece předběhl svou dobu. Systém pohonu všech kol přitom využíval senzory protiblokovacího systému ABS, který se nyní – stejně jako posilovač řízení – dodával nikoli jako výbava na přání, nýbrž jako součást sériové výbavy.

V roce 1989 následoval model 911 Carrera 2 s pohonem zadních kol. Kromě kupé zároveň debutovaly také verze Cabriolet a Targa. I pro ně platilo, že pod důvěrně známou, prakticky jen integrovanými nárazníky modifikovanou karoserií bylo 85 procent dílů typu 964 nové konstrukce.

Vzduchem chlazený šestiválec zaznamenal další zvětšení zdvihového objemu, na 3,6 litru, a v modelech Carrera 2/4 poskytoval nejvyšší výkon 250 k. Technickou novinkou „boxeru“ bylo dvojité zapalování, které společnost Porsche původně vyvinula pro letecké motory vzhledem k vyšší provozní bezpečnosti tohoto systému. Díky výsuvnému zadnímu spoileru byly navíc téměř zcela eliminovány aerodynamické vztlačkové síly na zadní nápravě. Novinkou byla také adaptivní samočinná převodovka Tiptronic, která umožňovala hladké řazení bez přerušení přenosu hnací síly.

Mezi nejosobitější verze generace 964 patřily tzv. „jubilejní devětsetjedenáctky“. V roce 1993 bylo uvedeno na trh pouhých 911 exemplářů limitované speciální edice „30 let 911“, která byla rychle vyprodána. Speciální edice kombinovala pohon modelu Carrera 4 s karoserií kupé, opatřenou širokými podběhy kol vpředu i vzadu, a podvozkem se 17 koly modelu 911 Turbo, postrádala však jeho rozměrný zadní spoiler. Značka Porsche opatřila karoserie exkluzivním metalickým lakem v odstínu Viola, zatímco v sériové výbavě kompletně kůží čalouněný interiér měl odstín šedá Rubicon.

Rovněž exkluzivní byl 911 Speedster, který se představil v roce 1993 se zkráceným předním oknem, modifikovanou konstrukcí střechy a krytem za předními sedadly, který měl dvě charakteristická vyboulení. Na základě modelu Carrera 2 Cabriolet vzniklo 930 vozů, které doplnilo 15 exemplářů s širokou karoserií ve stylu verze Turbo.

Na vrcholu modelové řady 911 typu 964 stály přeplňované verze. Model 911 Turbo převzal zpočátku motor 3,3 litru od svého předchůdce, jeho výkon však vzrostl na 320 k. V modelu 911 Turbo S dosahoval dokonce nejvyššího výkonu 381 k. Na začátku roku 1993 následoval přechod na nový motor 3,6 litru, který disponoval nejvyšším výkonem 360 k. Ovšem v říjnu 1993 již klepal na dveře nástupce a ikonou sportovních vozů čekal další krok. Společnost Porsche vyrobila v letech 1988 až 1994 celkem 63 762 vozidel typu 964.

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

Odkaz na kolekce

Odkaz na tento článek

<https://newsroom.porsche.com/cs/ppdb/2018/11/typ-964-s-touto-devtsetjedenctkou-se-podail-nov-start.html>

Paket Media

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/441b2071-3e84-4349-8ee5-ffe2d6a226e.zip>