



# Padesát let Porsche 911 Carrera RS 2.7 – „nejrychlejší německý sportovní vůz“

25/05/2022

„Kachní ocas“, „RS“ nebo 2.7. Dodnes je Porsche 911 Carrera RS 2.7 známé pod mnoha přezdívkami. Jeho význam však zůstává jedinečný: byl to nejrychlejší německý sériově vyráběný vůz své doby a také to byl první sériový vůz s předním a zadním spoilerem – odtud přezdívka „kachní ocas“. V roce 1972 tak Porsche zahájilo trend spoilerů na sériově vyráběných automobilech.

Před zhruba 50 lety začala automobilka Porsche s vývojem modelu 911 Carrera RS 2.7. „Porsche 911 Carrera RS 2.7 bylo zamýšleno jako homologační speciál. Měl to být velmi lehký a rychlý sportovní vůz,“ vzpomíná Peter Falk, který byl tehdy vedoucím testování sériových vozů Porsche. I když byla modelová varianta RS založena na typu 911, nakonec se stala novým výchozím vozem pro okruhové závody a rallye, který měl mnoho technických inovací. Nejvýkonnějším modelem první generace řady 911 byla „devětsetjedenáctka“, která byla pokřtěna jako „Carrera“ – vrchol této řady u Porsche. Na hmotnosti,

aerodynamice, motoru a podvozku se intenzivně pracovalo. Od května 1972 vyvíjelo vůz přibližně 15 inženýrů, k nimž se postupně připojovali také pracovníci z výroby.

### Překvapivý úspěch

Porsche původně plánovalo vyrobit jen 500 exemplářů z důvodu homologace typu 911 Carrera 2.7 pro vozy Group 4 Special GT. Tento vůz se stal závodním vozem se silniční homologací pro klienty, kteří se chtěli účastnit různých závodních akcí. Dne 5. října 1972 byla novinka představena na autosalonu v Paříži, který se konal v Porte de Versailles a do konce listopadu bylo prodáno všech 500 aut. Samotná automobilka Porsche byla překvapena úspěchem vozu a do července 1973 dokázala ztrojnásobit prodejní čísla. Celkem tak bylo vyrobeno 1 580 exemplářů, přičemž s tisícím vyrobeným vozidlem bylo Porsche 911 Carrera RS 2.7 homologováno pro skupinu 3 i 4. Volitelný balíček výbavy M471 vedl k tomu, že Porsche postavilo 200 lehkých „sportovních“ specifikací. Bylo vyrobeno dalších 55 kusů závodní verze, 17 základních vozidel a 1 308 cestovních verzí (M472).

Interiér modelu 911 Carrera RS 2.7 „Light“ (M471) byl dle požadavků zákazníka a data výroby upraven tak, aby zde zůstaly jen nejnútnejší věci. Pryč šla mimo jiné zadní sedadla, koberce, hodiny, háčky na oblečení nebo loketní opěrky. Na přání zákazníka byly těžší sportovní sedadla nahrazena dvěma lehkými skořepinami a dokonce i znak Porsche byl zpočátku na kapotě jen nalepen. Ve srovnání s verzí „Touring“ (M472) vážil „Sport“ o 115 kg méně, přičemž pohotovostní hmotnost činila jen 960 kg. Jeho cena tehdy byla 34 000 německých marek. Paket Sport (M471) stál 700 marek, zatímco za paket Touring (M472) zákazník zaplatil 2 500 marek. Zvolený balíček proto definoval příslušnou verzi modelu 911 Carrera RS 2.7.

Pod zadní kapotou se ukrýval 2,7litrový plochý šestiválec se vstřikováním paliva, který dosahoval výkonu 210 koní při 6 300 ot/min a točivého momentu 255 N.m při 5 100 ot/min. To umožnilo verzi Sport zrychlit z 0 na 100 km/h za 5,8 sekundy (Touring 6,3 s), čímž se Porsche 911 Carrera RS 2.7 stalo prvním sériovým vozem, který pokořil šestisekundovou hranici stanovenou německým odborným časopisem „auto, motor und sport“. Maximální rychlost překročila 245 km/h (Touring 240 km/h). Model RS 2.7 se stal ideální syntézou hmotnosti, výkonu, aerodynamiky a ovladatelnosti.

### První se zadním spoilerem

Vše se točilo kolem snižování hmotnosti. Tenké plechy a okna, plastové díly a eliminace izolací pomohly snížit celkovou hmotnost závodních vozů na méně než 900 kg potřebných pro homologaci nového modelu. Současně byla vylepšena aerodynamika. Cílem bylo minimalizovat vztlak na přední nápravě při vysokých rychlostech tak, aby se dosáhlo neutrálnějšího chování. Inženýři Hermann Burst a Tilman Brodbeck společně se stylistou Rolfem Wienerem poprvé vyvinuli zadní spoiler a testovali jej v aerodynamickém tunelu a na testovacích tratích. Cílem bylo zachovat karosářský styl modelu 911 a zároveň kompenzovat nevýhody šikmé zadní části vhodnými opatřeními stejně jako zlepšit aerodynamiku modelu 911.

Výška nového „kachního ocasu“ tlačila typ 911 Carrera RS 2.7 blíže k silnici. Efekt byl dosažen bez zvýšení odporu – ve skutečnosti se maximální rychlost zvýšila o 4,5 km/h. „Během testů jsme zjistili, že s vyšším spoilerem bychom mohli zvýšit maximální rychlost z důvodu snížení odporu vzduchu. Zadní

spoiler jsme tedy milimetr po milimetru zvedali, dokud jsme nedosáhli bodu, na kterém se odpor začal zase zvyšovat, vysvětluje Falk. A dne 5. srpna 1972 podali tři zaměstnanci Porsche na německý patentový úřad patentový dokument číslo 2238704.

### Různé velikosti pneumatik pro lepší trakci

Inženýři se pustili do práce také na podvozku a protože Porsche mělo zkušenosti ze závodů se širšími zadními koly, vyzkoušeli to vývojáři i na modelu 911 Carrera RS 2.7. „Chtěli jsme zlepšit trakci a ovladatelnost použitím širokých pneumatik na zadní nápravě, jelikož největší hmotnost je právě zde,“ vzpomíná Falk. Vůbec Poprvé měl u Porsche sériově vyráběný vůz různé velikosti kol vpředu a vzadu. Ráfky dodal Fuchs, vpředu byly 6Jx15 a vzadu 7Jx15, přičemž pneumatiky vpředu měly rozměr 185/70 VR 15 a vzadu 215/60 VR 15. Aby se široké zadní pláště vešly do podběhů, rozšířilo Porsche karoserii o 42 mm v této oblasti. „Všechno to dobře fungovalo ve vývoji, výrobě a nakonec i prodeji a tak všechny následující modely byly vybaveny tímto řešením,“ pokračuje Falk.

### První závodní úspěchy

Po změně předpisů pro sportovní prototypy, která zabránila dalšímu vývoji kvůli novému třilitrovému limitu zdvihového objemu motorů, ukončilo Porsche velmi úspěšnou éru. Po závodním debutu modelu 911 Carrera RSR (racing-sport-racing) s výrazně rozšířenou karoserií, který se uskutečnil na Tour de Corse v listopadu 1972, se Porsche rozhodlo začít novou kapitolu v úspěšném příběhu 911 v roce 1973. Na začátku února téhož roku protnul model RSR pilotovaný Peterem Greggem a Hurley Haywoodem cílovou čáru v závodě 24 hodin Daytony s obřím náskokem 22 kol. Byl to skvělý start do nové sezóny. Herbert Müller a Gijs van Lennep vyhráli legendární Targu Florio v roce 1973. „Vítězství pro nás bylo důležité, protože se ukázalo, že RSR s větším zadním křídlem je velmi rychlé jak na okruzích, tak na rychlostních zkouškách rallye,“ rekapituluje Falk. Ve své první sezóně vyhrál typ 911 Carrera RSR tři mezinárodní a sedm národních šampionátů – což poskytlo základy úspěchy modelu 911 pro nadcházející dekády. Na Mezinárodním závodě šampionů (IROC), který se konal v říjnu 1973, Roger Penske postavil 12 identických vozů 911 Carrera RSR 3.0, v nichž proti sobě nastoupili jezdci z různých závodních odvětví.

Model 911 Carrera RS 2.7 Porsche nevyvíjelo pouze jako sportovní náčiní pro závodní dráhu. Měl to být vůz, který zákazníci mohli používat jak v každodenním životě, tak pro závodění. Velký cestovní vůz se zkrátka dostal na závodní dráhu, ostatně dobová reklama to viděla takto: „Jeho repertoár: po silnici na závod a zase domů. V pondělí do kanceláře. V úterý do Ženevy. Večer zpátky. Středeční nákupy. Město. Dopravní zácpa. Plíživý provoz, ale žádné trable se spojkou. Čtvrtek? Okresky, dálnice, serpentiny, polní cesty. V pátek pak zase krátké poskakování ve městě a studené starty. A v sobotu výlet do Finska se všemi zavazadly. Carrera RS – plná nevyčerpatelných rezerv ve sprintech a maratonech.“

### Jméno Carrera

Nápis „Carrera“ se poprvé u Porsche objevil právě na karoserii modelu 911 Carrera RS 2.7. Španělské slovo se v angličtině překládá jako „závod“ a na zadním spoileru znamená RS „Rennsport“, tedy závodění. Pro Porsche byl vytrvalostní podnik „Carrera Panamericana“ inspirací pro nové jméno. V roce 1953 zde Porsche získalo své první vítězství s modelem 550 Spyder. V roce 1954 pak Porsche skončilo celkově třetí – senzace, která přinesla nový přírůstek do názvu. V následujících letech Porsche používalo

jméno Carrera pro nejvýkonnější vozidla se čtyřváčkovými motory Fuhrmann z roku 1954, jako byl typ 356 A 1500 GS Carrera nebo 356 B 2000 GS Carrera GT. Písmo Carrera zdobilo zadní část Porsche 904 Carrera GTS z roku 1963 a na 906 Carrera 6 z roku 1965 se nacházelo na křídle za podběhy předních kol. „Chtěli jsme přiřadit již slavné jméno Carrera sériovému modelu a přemýšleli jsme o tom, jak bychom to mohli nejlépe prezentovat,“ dodává Harm Lagaaij, který byl v té době designérem v Porsche.

Kromě nápisu Carrera mělo Porsche k dispozici další poutavé designové prvky: k dispozici se nabízelo 29 odstínů laků, některé v nápadných barvách, a bylo vyrobeno 27 včetně takových výrazných laků jako jasně žlutá, červená nebo krvavě oranžová. Porsche také plnilo individuální požadavky zákazníků na barvy a šlo skutečně do detailů. Například barvy ráfků odpovídaly barvám karoserie nebo nápisu Carrera na bocích například bílých vozidel s červeným, modrým či zeleným nápisem. Ten si dodnes zanechává svůj prvořadý význam stejně jako ikonická zkratka RS. Zás a znovu se objevuje na nejsportovnějších modelech 911 – stejně jako před téměř 50 lety.

Od 20. září 2022 pořádá muzeum Porsche speciální výstavu věnovanou 50 letům modelu 911 Carrera RS 2.7.

Další informace, video a foto najdete na Porsche Newsroom: [newsroom.porsche.com](https://newsroom.porsche.com)

### Odkaz na kolekce

Odkaz na tento článek

<https://newsroom.porsche.com/cs/ppdb/2022/05/padest-let-porsche-911-carrera-rs-27--nejrychlej-nmeck-sportovnvz.html>

Paket Media

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/583e4dc0-37c2-4ff2-9af8-a6deaba4a452.zip>