

HISTORIE

PORSCHE 924 →
LINCOLN V12

Transaxle

V listopadu 1975 představila automobilka Porsche typ 924, jenž se zcela vymykal jejím zvyklostem. Měl vpředu uložený vodou chlazený řadový čtyřválec, zatímco převodovka byla vzadu v bloku s rozvodovkou. S motorem byla pevně spojena trubkou, systémem transaxle.



2000
1990
1980
1975-1988
1970
1960
1950
1940
1930
1920
1900
1890



PORSCHÉ 924 SE VYZNAČOVALO
POHLEDNÝMI STŘÍDMÝMI LINIEMI
A PROSKLENOU ZADÍ

TÍM HLE PLAKÁTEM
AUTOMOBILKA PREZENTOVALA
ZÁKAZNÍKŮM KONCEPCI
TRANSAXLE

REVOLUČNÍ PORSCHÉ 924
ROČNÍKU 1976 S VODOU
CHLAZENÝM ČTYŘVÁLCEM VPŘEDU



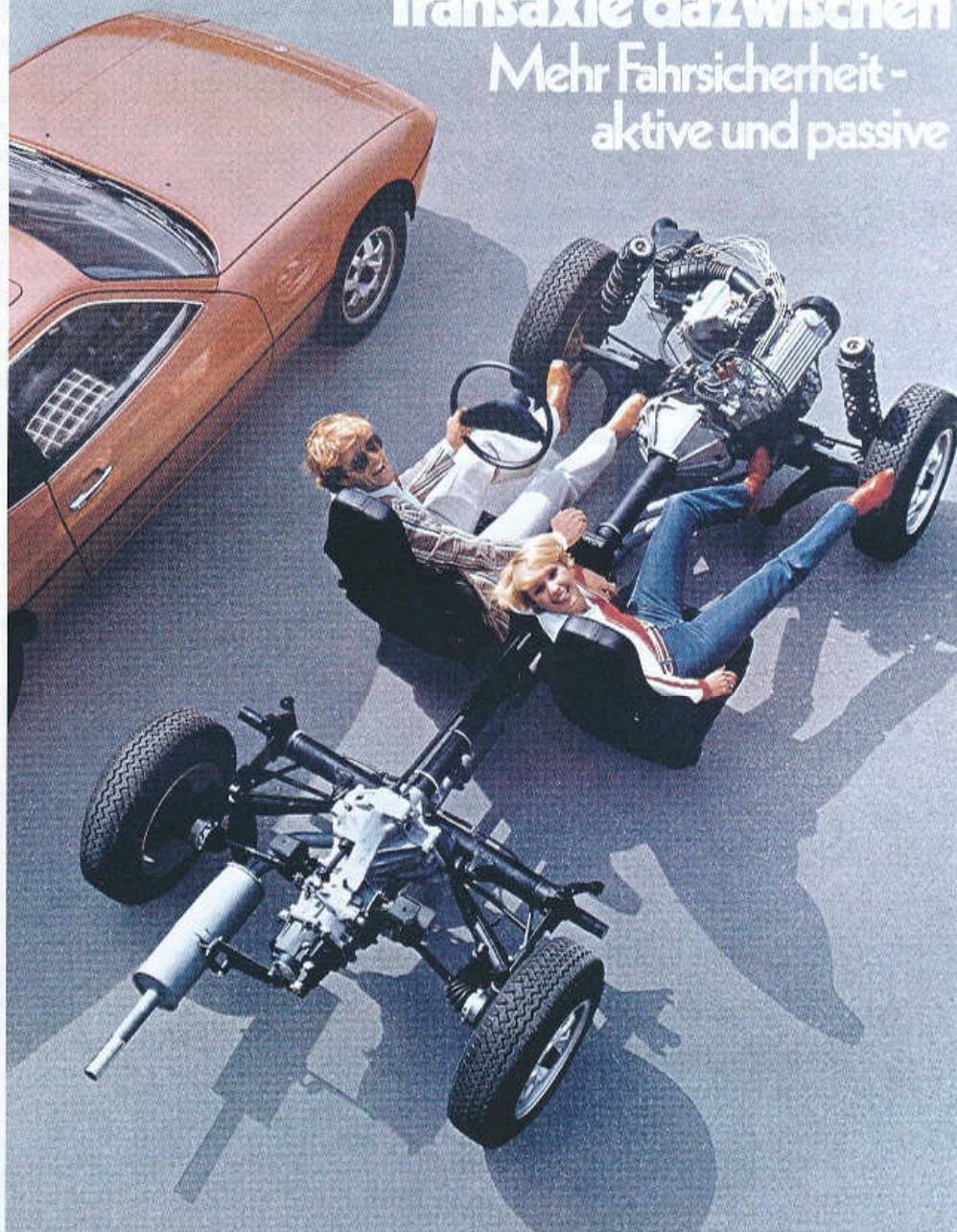
Zrod tohoto sportovního vozu byl poněkud komplikovaný. Jeho konstrukci a vývoj si v roce 1970 u firmy Porsche objednalo vedení automobilky Volkswagen. Nesl interní označení EA 425 a měl se stát nástupcem vozu VW-Porsche 914 s motorem před zadní nápravou. Pod vlivem palivové krize, ale i finančních potíží koncernu projekt ve Wolfsburgu odpískali, v Zuffenhausenu se jej naopak chopili.

Prodeje ikonického Porsche 911 se vzduchem chlazeným šestiválcem v zádi tehdy citelně poklesly a šance na zvýšení odbytu o poznání levnějším sportovním kupé byla lákavá. Firma Porsche ovšem tehdy neměla potřebné výrobní kapacity, a tak koncern VW zůstal ve hře coby smluvní výrobce a dodavatel řady komponentů.

Tím nejdůležitějším byl motor, kapalinou chlazený řadový čtyřválec OHC o objemu 1984 cm³ osazený mechanickým vstřikováním paliva Bosch K-Jetronic. Byl to rodný bratr motoru Audi 100 a vznikal v téže koncernové továrně v Salzgitteru. V provedení pro Porsche 924 dával výkon 125 k (92 kW) při 5800 1/min.

Nad přední nápravou uložený, o 40° vpravo skloněný čtyřválec se spojku byl napevno spojen se čtyřstupňovou převodovkou a rozvodovkou trubkou ▶

Getriebe hinten - Motor vorn Transaxle dazwischen Mehr Fahrsicherheit - aktive und passive





VYKLÁPĚCÍ ZADNÍ OKNO
PORSCHE 924 BYLO OPATŘENO
DVĚMA PLYNOVÝMI VZPĚRAMI



PORSCHE 924 TURBO
S PŘEPLŇOVANÝM ČTYŘVÁLCEM
2,0 L O VÝKONU 170 K (1979)

► kruhového průřezu, v níž byl uvnitř spojovací hřídel, jehož otáčky byly shodné s motorem.

Vůz měl všechna čtyři kola nezávisle zavěšena, přední na spodních příčných ramenech a svislých vzpěrách McPherson s vlnutými pružinami, zadní na šikmých závěsech odpružených dvojicí příčných zkrutných tyčí. Brzdy byly vpředu kotoučové a vzadu bubnové, diagonálně dvouokruhové s posilovačem. Hřebenové řízení vyžadovalo čtyři otáčky volantu mezi krajními polohami. Čtrnáctipalcová kola byla standardně obuta do pneumatik 165 HR 14, za příplatek se montovaly širší disky s obutím 185/70 HR 14.

Tvary 2+2místné samonosné karoserie navrhl v roce 1973 tehdy šestadvacetiletý nizozemský designér firmy Porsche Harm Lagaay, jemu šéfoval Anatole Lapine. Typickými prvky byly lehce zaoblená přední s vyklápěcími světlomety a klenuté zadní okno, jež otvíralo přístup k zavazadlovému prostoru. Jeho základní objem 340 l se dal sklopením opěradla zadního sedadla zvětšit na 540 l.

Při rozvoru náprav 2400 mm bylo kupé dlouhé 4213 mm, široké 1685 mm a vysoké 1270 mm. Vykazovalo hmotnost 1080 kg, dosahovalo největší rychlosti 200 km/h, z 0 na 100 km/h dokázalo zrychlit za 10 s a spotřebovalo 10 až 12 l benzínu na 100 km. V zádi mělo palivovou nádrž o objemu 62 l.

NA PODZIM 1980 VZNIKLA SÉRIE
ČTYŘ STOVEK KUPÉ
PORSCHE 924 CARRERA GT

Výroba vozů Porsche 924 probíhala u firmy Audi, v někdejší továrně NSU v Neckarsulmu. První automobily byly expedovány v únoru 1976, do konce roku jich výrobní linku opustilo přes pět tisíc. Jako model 1977 bylo zavedeno do výroby kupé určené pro americký trh, jež bylo dlouhé 4320 mm a mělo motor se sníženým stupněm komprese. V kombinaci se čtyřstupňovou manuální převodovkou dával výkon 115 k (85 kW), s třístupňovou automatikou 100 k (74 kW). Tyto vozy jezdily nejvíce 185 a 180 km/h.

V roce 1977 dosáhla výroba vozů Porsche 924 rekordních 25,5 tisíc kusů, z nichž dvě třetiny byly vyvezeny do USA. Ve dvou následujících letech se pohybovala kolem 22 tisíc ročně.

V listopadu 1978 debutovalo Porsche 924 Turbo, jehož čtyřválec 1984 cm³ přeplňovaný turbodmychadlem KKK dával 170 k (125 kW) a spolu s pětistupňovou převodovkou vozu umožňoval uhánět rychlostí až 225 km/h a z 0 na 100 km/h sprintovat za 8 s. Nově naladěný podvozek měl vpředu i vzadu kotoučové brzdy, šestnáctipalcová kola nesla pneumatiky 205/55 VR 16. Pro americký trh byl výkon přeplňovaného motoru snížen na 150 k (110 kW). Evropská verze měla od srpna 1980 výkon zvýšený na 177 k (130 kW), takže dokázala flirtovat s rychlostí 230 km/h. Zároveň dostala větší nádrž na 80 l benzínu.

NABROUŠENÉ KUPÉ PORSCHE 924
CARRERA GT PUSOBILO
DYNAMICKY I ODZADU





SPORTOVNÍ NÁČINÍ: JEDEN
Z 59 AUTOMOBILŮ PORSCHE 924
CARRERA GTS (1981)

Kvůli homologaci FIA pro skupinu 4 vzniklo na podzim 1980 celkem 406 kupé Porsche 924 Carrera GT odvozených z modelu 924 Turbo. Na první pohled se odlišovala výstupkem na kapotě, rozšířenými blatníky a spoilerem. Jejich přeplňovaný čtyřválec 1984 cm³ měl turbodmychadlo KKK doplněné chladičem stlačeného vzduchu a dával 210 k (155 kW). Kupé dosahovalo rychlosti přes 240 km/h a sprint z 0 na 100 km/h zvládlo za 7 s.

Během jara 1981 následovaly závodní verze 924 Carrera GTS a GTR. První měla výkon 245 k (180 kW) a v dílnách v Zuffenhausenu jich zhotovili 59, druhá s výkonem 375 k (276 kW) vznikla jen v sedmnácti exemplářích. Tyto vozy měly vzadu místo zkrutných tyčí vlnuté pružiny. První převzal brzdy z Porsche 911 Turbo, druhý ze závodního typu 935.

V lednu 1982 byla zahájena výroba nového Porsche 944 konstrukčně blízkého typu 924, ale s řadou zdokonalení a nově upravenou karosérií tvarově navazující na model 924 Carrera GT. Hlavní novinka se skrývala pod kapotou: typ 944 dostal zcela nový čtyřválec OHC o objemu 2479 cm³ vyvinutý a vyráběný mateřskou automobilkou v Zuffenhausenu, zatímco kompletace vozů 924 i 944 nadále probíhala v Neckarsulmu.

V červenci 1982 byla oficiálně ukončena výroba kupé Porsche 924 Turbo, celkem jich od roku 1978 vzniklo přes

dvanáct tisíc, posledních 310 pro italský trh bylo zhotoveno v roce 1983.

V létě 1985 opustily montážní linku poslední vozy Porsche 924 s původním dvoulitrovým motorem konstrukce Audi, štafetu převzalo inovované kupé 924 S poháněné čtyřválcem 2479 cm³ převzatým z typu 944. Motor opatřený elektronickým vstřikováním paliva Bosch L-Jetronic a řízeným třicestným katalyzátorem dával výkon 150 k (110 kW), spolu s pětistupňovou manuální převodovkou vozu o hmotnosti 1200 kg umožňoval jezdit rychlosti až 215 km/h a zrychlit z 0 na 100 km/h za 8,5 s.

V závěru kariéry, od podzimu 1987 do léta 1988, mělo kupé 924 S motor s výkonem zvýšeným na 160 k (118 kW) a dokázalo vyvinout rychlost přes 220 km/h. I nadále si zachovalo palivovou nádrž o objemu 62 l.

Porsche 924 S mělo kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech, zadní šikmá ramena byla robustnější, z typu 944. Stejněho původu bylo i nové hřebenové řízení, za příplatek nabízené s posilovačem. Místo standardních patnáctipalcových kol byla za příplatek k máni kola šestnáctipalcová s pneumatikami 205/55 VR 16.

Poslední z více než 151 tisíc vozů Porsche 924 a 924 S byly vyrobeny v červenci 1988, téměř dvě třetiny produkce putovaly do zámoří, do USA a Kanady. ◀

PORSCHE 924 S ROČNÍKU 1987
POHÁNĚNÉ ČTYŘVÁLCEM 2,5 L
PŘEVZATÝM Z TYPU 944

NA LITÝCH KOLECH OSOBITÝCH
TVARŮ DOSAHOVALO KUPÉ 924 S
RYCHLOSTI 215 KM/H

