

LUXUSNÍ SPORTOVEC



Porsche 928 v provedení modelového roku 1980



1. Porsche 928
261 bodů
2. BMW řady 7
231 bodů
3. Ford Granada
203 bodů

Evropský titul Vůz roku 1978 překvapivě získalo kupé Porsche 928, první a jediný takto oceněný sportovní automobil...



◀ První provedení palubní desky Porsche 928 (1977)

Typická zaoblená zad Porsche 928 v původní podobě



◀ Zadní sedadla byla samostatná se sklopnými opěradly (1977)

JAN TUČEK

Premiéra Porsche 928 v březnu 1977 vyvolala velké pozdvižení. Zatímco většina publika tváří v tvář novému kupé neskrývala obdiv, skalní příznivci značky je považovali za svatokrádež. Značku Porsche proslavily vozy se vzduchem chlazeným plochým motorem za zadní nápravou, především legendární *devětsetjedenáctka* se šestiválcem v zádi nadčasově krásné karoserie. U Porsche 928 ale bylo všechno jinak. Pohon obstarával vpředu uložený kapalinou chlazený osmiválec, přesněji hliníkový V8

s úhlem rozevření řad válců 90° a rozvodem OHC, zatímco pětistupňová převodovka byla pro lepší rozložení hmotnosti vzadu v bloku s diferenciálem. Motor a převodovku napevno spojovala roura, v níž byl umístěn spojovací hřídel, uspořádání tehdy neslo označení *transaxle*. Vůz měl všechna čtyři kola nezávisle zavěšena, přední na dvojitých trojúhelníkových ramen, zadní poháněná měla víceprvkové zavěšení, jež podle vývojového střediska firmy Porsche dostalo pojmenování Weissach. Odpružení obstarávaly vinuté pružiny se sousými teleskopickými tlumiči, obě nápravy byly opatřeny

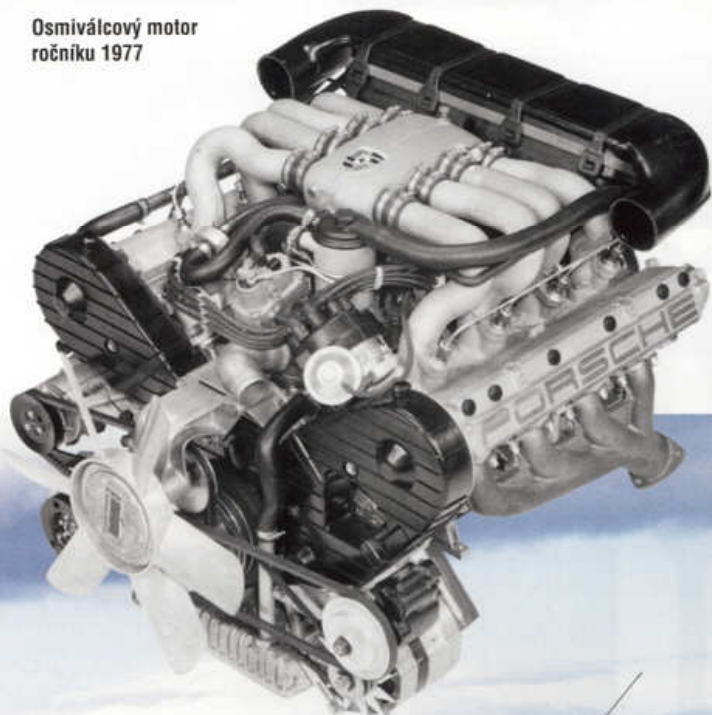
příčným zkrutným stabilizátorem. Na všech čtyřech kolech byly kotoučové brzdy s vnitřním chlazením, dvouokružovou brzdovou soustavu doplňoval posilovač. Hřebenové řízení s posilovačem vyžadovalo jen tři otáčky volantu mezi krajními polohami. Dynamické tvary samonosné karoserie s uspořádáním sedadel 2+2 navrhl tým designerů, který vedl Anatole Lapine, a v němž působil i emigrant z Československa, brněnský rodák Jiří Kuhnert. Karoserie měla dveře, blatníky a víko motorového prostoru z hliníku, v zádi bylo nahoru vyklápěcí víko. Z ploché příďe se vyklápěly



Model 928 S dostal na podzim 1979 větší motor 4,7 l

svých vozů dočkali v září. Produkce v roce 1977 zůstala pod hranicí 1300 vozů, v sezoně 1978 už se jich prodalo téměř pět tisíc. Porsche 928 tehdy stálo 58800 DM, zatímco za tradiční kupé Porsche 911SC s třílitrovým vzduchem chlazeným šestiválcem 3,0l o výkonu 180k (132kW) zákazník zaplatil 41850 DM. Za příplatek mohlo kupé typu 928 dostat třístupňovou samočinnou převodovku značky Mercedes-Benz. Hmot-

Osmiválcový motor ročníku 1977



Porsche 928 GTS měl motor 5,4l a křídlo na zádi (1991)



světlo. Typickým prvkem *devětsetdvacetosmičky* se stala litá kola s pěti otvory, připomínající číselník stolního telefonu. Přístrojová deska byla osazena rychloměrem se stupnicí do 260km/h a otáčkoměrem cejchovaným do 8000min⁻¹, avšak s rizikovou zónou začínající od 6400min⁻¹. Osmiválec 4474cm³ (ø 95 x 78,9mm), osazený mechanickým vstřikováním paliva Bosch K-Jetronic dával výkon 240k (177kW) už při otáčkách 5250min⁻¹ a mohl se pochlubit největším točivým momentem 363N.m při 3600min⁻¹. Při rozvoru náprav 2500mm a rozchodu kol 1549mm vpředu a 1521mm vzadu bylo kupé

Porsche 928 ročníku 1977 dlouhé 4447mm, široké 1836mm a vysoké 1282mm. Vykazovalo pohotovostní hmotnost 1520kg, jeho užitečná hmotnost nepřevyšovala 350kg. Na pneumatikách 225/50 VR 16 dosahovalo největší rychlosti 230km/h a na *sto* dokázalo sprintovat za 7,5s. Osmiválec snadno spolykal 18 až 20 litrů benzínu na 100km, palivová nádrž o objemu 86 litrů tomu odpovídala. Zavazadlový prostor v zádi měl základní objem 200l, sklopením opěradel zadních sedadel se však jeho velikost zdvojnásobila. Výroba automobilů Porsche 928 se začala rozbíhat v květnu 1977, první zákazníci se



Zád kupé 928 S ročníku 1980 s decentním křídélkem



Porsche 928 S4 v úpravě Club Sport z roku 1988

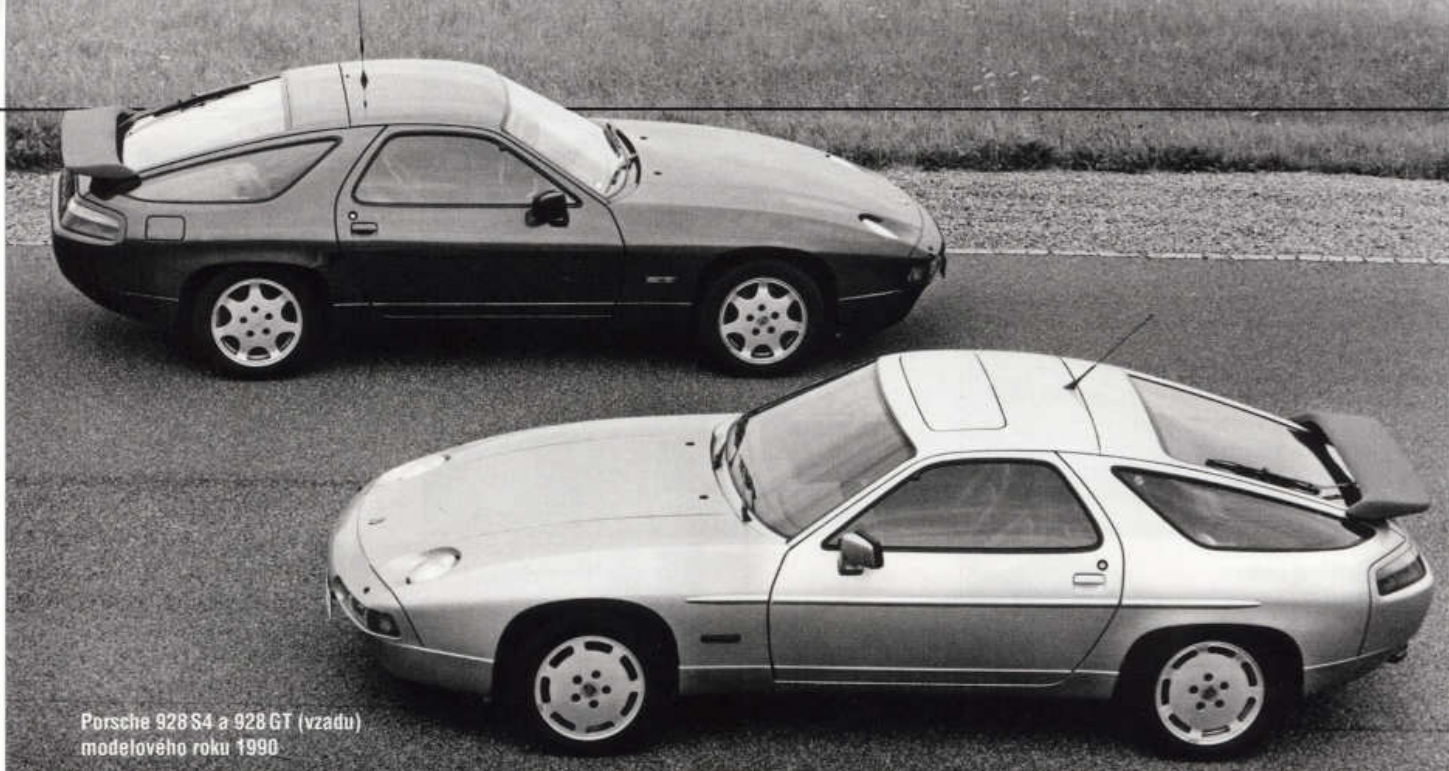
nost vozu tím vzrostla o 20kg. Novinkou sezony 1979 byl elektricky ovládaný posuvný díl střechy nad předními sedadly.

V září 1979 se vedle základního typu 928 objevilo kupé 928S, jehož motor převrtaný na objem 4664cm³ (z 95 na 97 milimetrů) dával rovných 300k (221kW/5900min⁻¹). Výkonnější vůz dostal nový volant se čtyřmi příčkami, navenek se odlišoval nově tvarovanými disky kol, boční lištou v barvě karosérie a černým křídélkem pod zadním oknem. V létě 1982 byla zastavena výroba standardního typu 928, o rok později byl výkon Porsche 928S pomocí elektronicky řízeného vstřikování Bosch LH-Jetronic zvýšen na 310k (228kW). Maximální rychlost vozu, vybaveného manuální převodovkou, vzrostla na 255km/h, sprint z 0 na 100km/h absolvoval za sedm sekund. Od léta 1983 mohlo kupé 928S za příplatek dostat protiblokovací zařízení brzd ABS, které se součástí standardní výbavy stalo o dva roky později.

V srpnu 1986 byla zahájena výroba nového typu 928S4, vybaveného osmiválcem se

Foto Porsche





Porsche 928 S4 a 928 GT (vzadu)
modelového roku 1990

čtyřventilovým rozvodem a objemem zvětšeným převrtáním (z 97 na 100 mm) na 4957 cm³. Motor opatřený inovovanou verzí elektronického vstřikování paliva Bosch LH-Jetronic a trojčinným katalyzátorem se sondou lambda dával výkon 320 k (235 kW)/6000 min⁻¹. Standardně byl spojen s pětistupňovou manuální převodovkou, za příplatek mohl dostat i čtyřstupňovou samočinnou,



dostat pětilitrový motor vyladěný na 330 k (243 kW)/6200 min⁻¹. Dosahoval největší rychlosti 275 km/h a zrychlení z 0 na 100 km/h zvládl za 5,7 sekundy.

Do modelového roku 1989 vstoupilo kupé Porsche 928 S4 se dvěma významnými novinkami. Jako první sériový vůz na světě dostalo zařízení, jež za jízdy průběžně sledovalo tlak v pneumatikách a varovalo řidiče při případných

Porsche 928 GT s motorem 5.0/243 kW (330 k)
model 1989



Foto Porsche

Porsche 928 GT s motorem 5.0/243 kW (330 k)
model 1990



opět značky Mercedes-Benz. Nově tvarovaná přední karoserie zvětšila délku kupé 928 S4 na 4520 mm, navzdory hmotnosti zvýšené na 1600 kg vůz dosahoval rychlosti až 270 km/h a z 0 na 100 km/h zrychloval za 6,5 sekundy. Zatímco na předních kolech měl nadále pneumatiky 225/50 VR 16, na zadní dostal větší obutí rozměrů 245/45 VR 16. Připomeňme, že pětilitrový motor se 32 ventily a katalyzátorem se už od sezony 1985 montoval do vozů Porsche 928 S určených pro americký a japonský trh. Verze pro zámoří měla výkon 288 k (212 kW)/5750 min⁻¹ a dodávala se výhradně se čtyřstupňovou samočinnou převodovkou. Menší počet kupé v tomto provedení byl v letech 1985 a 1986 prodán i v Německu pod označením 928 S Kat. V roce 1987 se výroba vozů Porsche 928 S4 vyhoupla nad 5400 vozů, což byl rekord v historii devětsetdva-



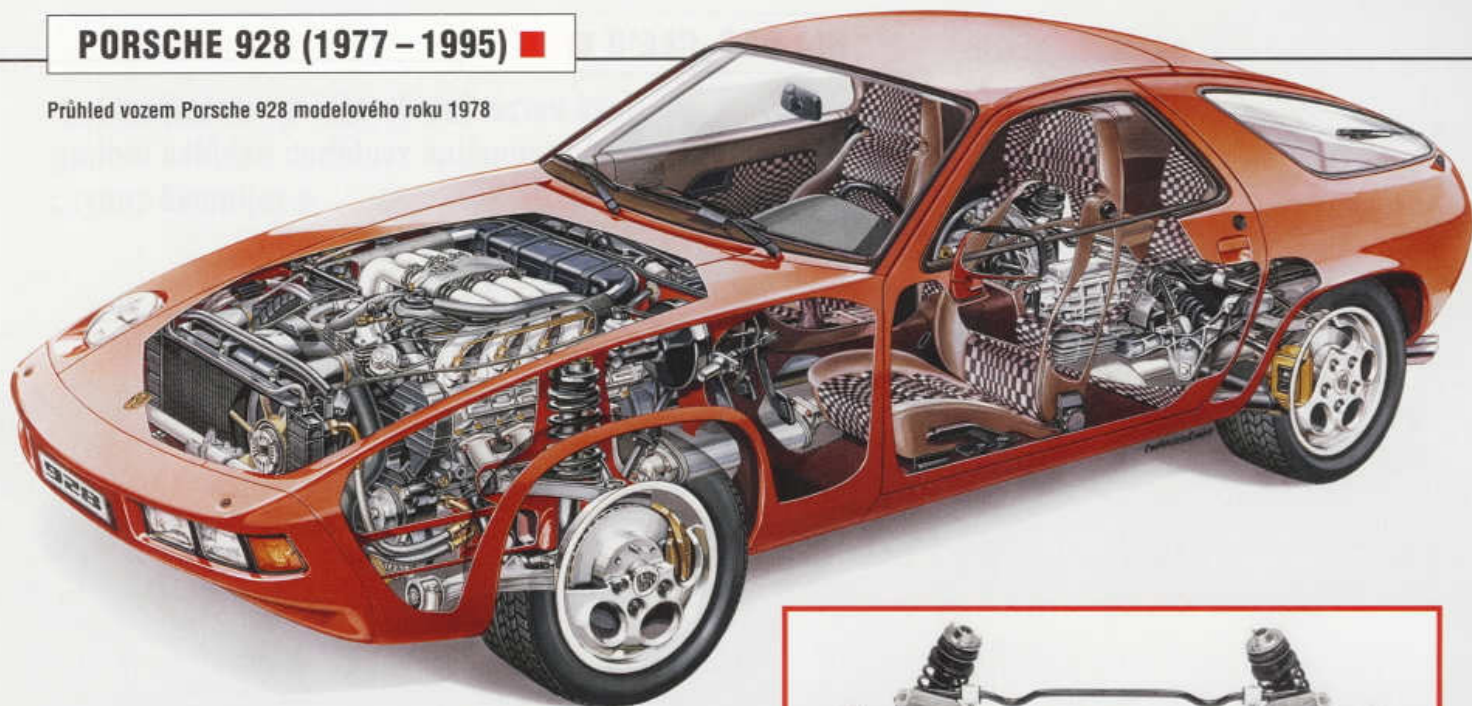
Transaxle (motor vpředu,
za ním trubka s hřídelem
a převodovka vzadu)

cetosmičky. Už v následujícím roce však poklesla pod 3700 kusů a zájem zákazníků postupně opadal i v dalších letech. V sezoně 1988 automobilka nabízela ostřeji laděnou verzi 928 S4 Club Sport. Automobil byl odlehčen asi o 120 kg (neměl například nástřik podlahy z PVC), měl tvrdší odpružení a mohl

anomáliích. Světový primát patřil i kontrolnímu a informačnímu systému, který na displeji zobrazoval údaje o jednadvaceti různých funkcích vozu, včetně defektní žárovky v některé ze svítilen. Od jara 1989 zájemce o devětsetdvacetosmičku mohl volit mezi komfortněji laděným 928 S4, dodávaným pouze se samočinnou převodovkou, a novým sportovnějším modelem 928 GT. Ten dostal motor vyladěný na 330 k (243 kW) spolu s manuální pětistupňovou převodovkou, měl tvrdší odpružení a disky kol široké vpředu 7,5 a vzadu 9 palců, obuté do pneumatik 225/50 ZR 16 a 245/45 ZR 16. Od února 1991 měly všechny vozy typu 928 standardně čelní airbagy chránící řidiče a spolujezdce. Od září 1991 už se vyráběl jen jediný typ Porsche 928 GTS s rozšířenými blatníky a retušovanou přídílí i zádi karoserie. Objem hliníkového motoru V8

PORSCHE 928 (1977 – 1995) ■

Průhled vozem Porsche 928 modelového roku 1978



Porsche 928 S4 s motorem 5.0/235 kW (320 k) model 1989



Víceprvkové zavěšení
zadních kol typu 928

s rozvodem DOHC byl (tentokrát prodloužením zdvihu ze 78,9 na 85,9 mm) zvětšen až na 5397 cm³, čímž výkon dále vzrostl na 350 k (258 kW)/5700 min⁻¹ a největší točivý moment na 500 N.m/4250 min⁻¹. Kupé dostalo sedmnáctipalcová kola opatřená vpředu pneumatikami 225/45 ZR 17 a vzadu 255/40 ZR 17, na nichž uhánělo rychlostí

až 275 km/h. S pětistupňovou přímo řazenou převodovkou sprintovalo z 0 na 100 km/h za 5,7 sekundy, se čtyřstupňovou samočinnou mu to trvalo o 0,2 sekundy déle. Verze se samočinnou převodovkou vykazovala o něco nižší spotřebu paliva než model s manuální převodovkou. V městském provozu to bylo 18,8 proti 20,7 litru, při

ustálené rychlosti 120 km/h 11,9 proti 12,0 litrům a při 90 km/h obě verze spotřebovaly 9,8 litru benzínu na 100 kilometrů.

Porsche 928 GTS ročníku 1992 s manuální i samočinnou převodovkou stálo shodných 156 050 DM. Pro srovnání, kupé Porsche 911 Carrera 2 se vzduchem chlazeným šestiválcem 3,6l v zádi a pohonem zadních kol se prodávalo s pětistupňovou přímo řazenou převodovkou za 116 800 DM a se čtyřstupňovou samočinnou Tiptronic za 123 300 DM. V roce 1992 se poprvé za dvanáct měsíců prodalo méně než tisíc vozů typu 928, postupně klesající výroba Porsche 928 GTS však pokračovala až do léta 1995. Celkem bylo v období 1977 až 1995 vyrobeno přes dvaasedesát tisíc vozů typu 928. ■

Foto Porsche

SIXT leasing

feel the motion.



Full service leasing & Rental service.

(Partnerství, otevřenost, efektivita)

www.sixtleasing.cz, tel.: +420 266 007 050, lease@sixt.cz