

HISTOIRE DE LA 924



1976 : la 924 fait ses premiers tours de roues.

Novatrice sur de nombreux points, cette auto est desservie par un cruel manque d'image de la part des collectionneurs.

Retour sur une voiture qui a révolutionné l'automobile.

HISTORIQUE

Nous sommes donc dans le troisième quart du XXe siècle.

Volkswagen est dans une conjoncture très précaire.

La Coccinelle, si elle remporte un vif succès, ne peut pas à elle seule assurer l'avenir de la marque.

Porsche de son côté, constate que les ventes de la 911 s'émeussent peu à peu.

C'est donc d'un commun accord que Porsche et Volkswagen, étroitement liés, entament le développement d'un coupé sportif accessible pour le grand public.

Ce coupé sera vendu sous la marque Volkswagen.

Une histoire qui n'est pas sans rappeler celle de la Porsche 914.

Seulement voilà, Volkswagen se montre un peu frileux sur le projet, et ne souhaite pas mener à terme le développement de cette auto.

Porsche rachète donc la part des travaux de Volkswagen, et poursuit le développement de son côté.

Porsche s'attelle donc à créer une auto de caractère, efficace et confortable, utilisable au quotidien, pour une clientèle moins aisée que celle de la 911.

C'est la naissance de la gamme des Porsche à moteur avant, gamme qui sera renforcée par la suite des 928, 944 et 968 (chronologiquement).

UN TOURNANT DANS L'HISTOIRE PORSCHE

Ces autos sont radicalement différentes des 911, fer de lance de la marque du « jardin des juments » (traduction de «Stuttgart»).

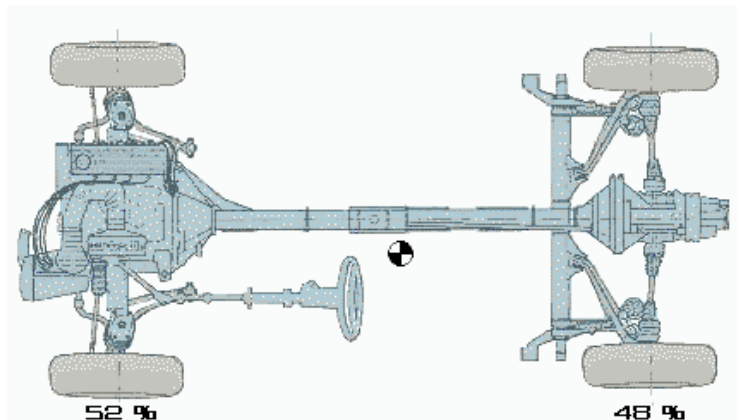
En effet, les 911 bénéficient d'une architecture totalement opposée.

Le moteur, pour commencer. Il est à refroidissement par air sur les 911 (jusqu'à la génération dite «993»), à refroidissement liquide (par eau) sur les moteurs avant.

Le groupe motopropulseur des 911 est implanté en porte-à-faux arrière, c'est-à-dire entre l'extrémité de la voiture et l'essieu arrière. Il est placé sous le capot moteur « classique » dans les 924/928/944/968.

La transmission de la puissance aux roues arrières (toutes les Porsche sont propulsion, ou à 4 roues motrices) s'effectue via un système portant le nom de "Transaxle".

Cet arbre de transmission est couplé d'un côté au moteur, de l'autre à l'ensemble boîte/pont, à l'arrière de l'auto, donc répartition des masses est de 50-50 sur chaque essieu, due à l'emplacement de la boîte de vitesse à l'arrière.



LA POSITION DE CONDUITE

Dans une 924, vous êtes assis comme dans votre baignoire. Elle se montre très agréable sur les longs trajets.

LA LIGNE

En 1975, la ligne de la 924 apparaît comme moderne, très profilée et collant parfaitement à l'image de la voiture de sport. Elle donnera naissance à toute une lignée d'autres Porsche, toutes basées sur la conception transaxle.

GENERALITES

TECHNIQUE

La gamme des 924 bénéficiait d'un châssis efficace.

En son temps, elle était considérée comme l'une des références dans ce domaine.

Cependant, la 924 n'avait pas que des bons côtés.

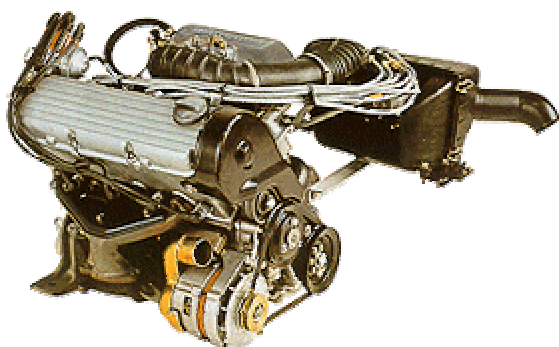
La motorisation d'entrée de gamme, développant 125 chevaux, était considérée comme juste suffisante.

A fortiori pour une clientèle avide de sensations fortes.

Boite 4 vitesses d'origine jusqu'en 1979 - option boite 5, rapport inversé - Après, boite 5, la 5ème correspondant au dernier rapport de la boite 4

MOTORISATION

924 2,0 litres atmosphérique 125 ch.



La première 924 était équipée d'un moteur à 4 cylindres en ligne de 2 litres de [[cylindrée]], bénéficiant d'un bas moteur d'origine (Audi, et exclusivement le bas moteur). Le haut moteur fut entièrement développé par Porsche. Le moteur utilisait le système d'injection K-Jetronic développé par Bosch.

Type	4 cylindres en ligne	Refroidissement	Circuit d'eau
Cylindrée	1984 cm ³	Alimentation	Atmosphérique
Boite de vitesse	4 jusqu'à 1979	5 à partir de 1980	
Puissance	125 cv	Vitesse maxi	205 km/h
0 à 100 km/h	9.6 sec		
Production	121 672 jusqu'à 1985		

DIMENSIONS

Longueur	Largeur	Hauteur	Garde au sol	Poids
4212 mm	1685 mm	1270 mm	125 mm	1130 kgs

924 2,0 litres Turbo (931) 170 & 177

Par la faute de normes très contraignantes, la 924 était moins puissante Outre-atlantique qu'en Europe. C'est pourquoi les Américains ont boudé la 924 atmosphérique. Porsche répondit à cela par le lancement d'une 924 à moteur turbocompressé.

Type	4 cylindres en ligne	Refroidissement	Circuit d'eau
Cylindrée	1984 cm3	Alimentation	1 turbo KKK (K26-2470)
Puissance jusqu'à 1980	170 cv	Puissance à partir de 1981	177 cv
Vitesse maxi	230 km/h (177 cv)	0 à 100 km/h	7.9 sec
Production	12665 tous modèles		

Elle se reconnaît à sa calandre ajourée, ainsi que ses jantes type « nid d'abeilles ».

924 S 2,5 litres 150 & 160 CH.

C'est en 1985 que sera lancée la 924 S, équipée du bloc moteur de la [[Porsche_944|944]], légèrement modifié.

Type	4 cylindres en ligne	Refroidissement	Circuit d'eau
Cylindrée	2479 cm3	Alimentation	Atmosphérique
Puissance jusqu'à 1987	150 cv	Puissance à partir de 1988	160 cv
Vitesse maxi	213 km/h	0 à 100 km/h	8sec
Production	16669 tous modèles		

À l'usage, la 924 S de 1988 se révèle plus agréable que la 944, grâce à sa légèreté, son agilité, et ses ailes étroites, favorisant une meilleure pénétration dans l'air.

Elle se reconnaît à ses jantes type « Telephone » en 5 trous.

924 TURBO Carrera GT (type usine : 937)

Entre-temps, en 1981, Porsche a lancé une version musclée de la 924, baptisée « 924 Carrera GT ».

Sur la base d'une 924 Turbo profondément remaniée, elle dispose d'une gueule... bestiale.

Ailes avant élargies (reprises plus tard sur la 944), extensions d'ailes rivetées à l'arrière, face avant retouchée, sièges sport en tissu et jantes type FUCHS en 16" sont les signes distinctifs de cette version virile.

Type	4 cylindres en ligne	Refroidissement	Circuit d'eau
Cylindrée	1984 cm3	Alimentation	1 turbo KKK surpression 0.75 bar
Puissance	210 cv		
Vitesse maxi	240 km/h (177 cv)	0 à 100 km/h	6.9 sec
Production	406 ex		

Cette voiture sera également déclinée en « 924 Carrera GTS » et « 924 Carrera GTR », d'une puissance respective de 245 chevaux (50 exemplaires dont 5 en version allégée « ClubSport ») et de 375 chevaux (17 exemplaires !).

A L'USAGE

De nos jours, la 924 est une auto très difficile à trouver dans des conditions acceptables.

En effet, beaucoup d'entre elles ont pâti de cette accessibilité financière.

Une belle 924 2,0L 125 CH. se négocie aujourd'hui dans les 5 000 € pour un très bel exemplaire, hors état concours.

Un nombre très important d'entre elles ont été sauvagement « tunées » à grand renfort de « kits 944 », et autres.

PHOTOS PUBLICITE



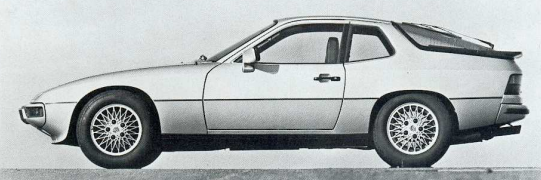
PORSCHE 924 Le changement n'exclut pas la continuité.
 La nouvelle Porsche 924 rompt avec la ligne et la conception maison, mais qualité, performances et raffinement sont toujours signés Porsche.

PORSCHE 924 « Carrera » turbo
 1 an de garantie kilométrage illimité. Présentation exclusive.
 Carrosserie 6 ans de garantie anti-rouille.

À partir de 21 200 000 francs TTC (hors taxes). Porsche 924 « Carrera » turbo : 212 CV à 5500 tr/min, transmission à 5 vitesses manuelle, 190 km/h. Porsche 924 « Carrera » : 170 CV à 5500 tr/min, transmission à 5 vitesses manuelle, 180 km/h. Porsche 924 « Carrera » : 170 CV à 5500 tr/min, transmission à 5 vitesses manuelle, 180 km/h. Porsche 924 « Carrera » : 170 CV à 5500 tr/min, transmission à 5 vitesses manuelle, 180 km/h.

sonauto magasin d'exposition - 33, avenue de la Grande-Armée 75017 Paris - Tél. 388.21.81

**NOUVELLE
 PORSCHE**



924 TURBO

*De 0 à 100 km/h en 7,8 secondes
 vitesse maximale 225 km/h*

PORSCHE
 Revue du Club Porsche de France

Une nouvelle Porsche: la 924 Turbo

N°31-DECEMBRE 1978