



**PORSCHE 924 –
 NOVOLETNO
 PRESENEČENJE**

TOLAŽBA ZA „REVNE“ PLAYBOYE

Rečeš porsche in vsi se ozrejo: kje? Kakšen? ČI-GAV?

Najprej so se vznemirili sosledje, potem se je neki zlikovec z izvijajem spravil nad prednji pokrov in nazadnje je hči v vrtcu zini-la, s čim se vozi oče. Po dveh tednih sem ga vrnil v tovarno in zdaj je spet vse krasno: tudi znanci mi znova odzdravljajo.

Najprej povem, koliko stane: tam, kjer je doma, velja 23 000 mark, kar je trikrat toliko kot fiat 128. Za naše kupce ni uradne cene, toda po tem ključu bi moral veljati, trikrat toliko kot zastava 101. V resnici pa bi bil precej dražji: debelih trideset starih milijonov, približno toliko kot največji mercedes dizel.

To je veliko in malo obenem – saj navsezadnje je to le porsche in svet se ozira za njim.

MILIJONARJE ZGROZJO

Je to sploh mogoče? Porsche z motorjem v nosu, z vodnim hlajenjem, z menjalnikom kot čisto navadna alfetta in z obliko kot kak datsun Z! Brez bokserja v zadku, ki zarjove in te pribije ob sedeži! To je milijonarje, ki se gnetejo v vrsti za porscheje, močno pretreslo. Zdaj, leto dni po krstu 924, že vemo, da bo tudi naslednji porsche podobno zasnovan. In z osmimi valji pod prednjim pokrovom. Bokserji postajajo prehrupni, njihove izpušne pline je težko nadzirati.

Njegov brat je turbo! Tako kriči reklama, da bi pomirila nergače, ki jim ni všeč, da so v 924 motor in menjalnik audija

Kocka je padla: to je porsche z motorjem v nosu!

100, prednja prema kot prigo-fu in zadnja prema od Volks-wagrovega hrošča. Tudi klju-kice in stikala so od VWI In

prednja sedeža sta enaka kot v porscheju 911.

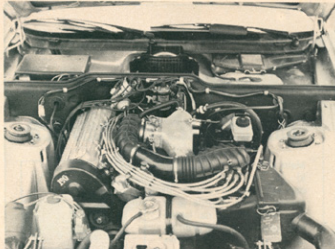
Porsche 924 je torej spretna sestavljenka, ki je spodrinila

ne preveč uspešen model 914, »ljudski porsche«, ki so mu na ameriškem trgu, zaradi boljše-ga vtisa, snemali napis volks-wagen.

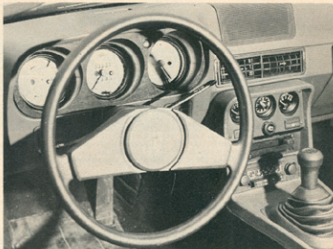
2 + 2 = 2

Najprej tole: porsche 924 je kupe in v njem je prostor le za





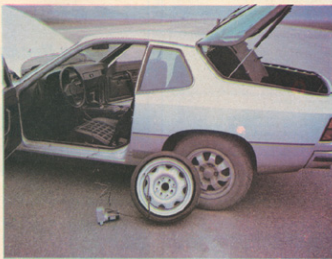
Motor: kot pri audiju 100, le z mehanskim vbrzganjem goriva



Armatura plošč: vsi potrebni instrumenti, priročna stikala

dve osebi. Na zadnjo klop lahko stlačite majhnega psa ali pa sina, ki je za dva sladoleđa na dan pripravljen prenašati očevtove dirkaške muhe.

Čudovit izdelek Porschejevih stilistikov je visok le 127 centimetrov. Povem vam recept, kako prideš noter: voznik začne z desno nogo in tvega, da mu bodo medtem počile hlače. Nato skloni glavo in potisne v avto zadnjico. Ko že sedi je na vrsti še druga noga. Nazadnje je udobno zleknjen, ravno prav daleč od pedala in volana, skoraj na tleh med vrati in sredinskim grebenom. Ta avto je za mlade po srcu! Za primer, če se pokvari eden od obeh zavornih krogov, v tovarniški knjižici piše: peljite počasi do najbližjega servisa. Za razboriteža, ki bi v tem avtu rad pobožal koleno sopotnice, bi moralo pisati: peljite zbrano do najbližjega motela. Sicer pa: kdor ima porsche ima vsaj še garsonjero!



HVALIMO

- zmogljiv in varčen motor
- odlična lega na cesti, zelo dobra smerna stabilnost
- kombi kupe: prilagodljiv prtlačnik
- karoserija s 6-letno garancijo (proti koroziji)
- odlično počutje voznika
- zelo dobri: brisalniki, žarometi, zavore

GRAJAMO

- slaba zvočna izolacija
- težko pretikanje v zvrzato prestavo
- slabotno ogrevanje zadnje šipe
- vroč težko vžiga

RADOSTI PRI 200 KM NA URO

Motor je torej takšen kot pri dvoliterskem audiju 100 na račun vbrzganja goriva pa so dosegli večjo moč ob zmerni porabi. Menjalnik je v istem ohišju kot diferencial, ob zadnji premi. To daje ugodno težnost razmerje 48 : 52. Aerodinamična karoserija (Cw 0,36) in »dolga« prestavna razmerja omogočajo visoke hitrosti v

posamičnih prestavah, tudi v četrti. Dobre gume, nizko težišče in odlično počutje voznika pomagajo, da se avta privadiš že po nekaj sto metrih. In ugotoviš: porsche 924 je zrel za zelo hitro vožnjo. K serijski opremi sodijo merilniki vrtljajev, temperature in pritiska olja, voda, voltmeter, halogeni žarometi (pogrezljivi in dodatni, za svetlobni signal), avtomatska varnostna pasova in opornika za glavi, ki sta togo

povezana z naslonjali. Za stabilizatorja ob prednji in zadnji premi, za brisalnik zadnje šipe, za tako široke gume kot so bile na testnem avtu in za dvižno streho je treba doplačati.

Porsche 924 smo vozili tako kot se za takšen avto spodobi: ostro in hitro. Celo na spolzkih tleh. To je prepričljiv športnik, ki pospeši z mesta do 100 km na uro prej kot v desetih sekundah in drvi brez škode za motor več kot 200 km na uro! Navdušijo izredno lahkoter volan in odlična brisalnika. Žarometi so fantastični! In avto je tudi ne hitrih ovinkih povsem neproblematičen!

Pretikali smo pri zgornji dovoljeni meji – 6500 vrtljajih v minuti, kar pomeni v posameznih prestavah pri 60, 100 in skoraj 160 km na uro. Ob krajšem menjalniku bi prišla do besede tudi prožnost motorja, tako pa je voznik prisiljen da za odločno vožnjo sproti pretika zvedol.

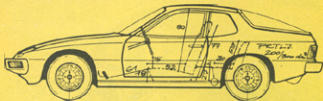
Zelo dobra lega in zapora diferencialu omogočata hitro vifuganje, ki ga spreten voznik spremeni v umirjeno in kontrolirano drsenje. Davek za užitek plača sproti: 924 je nizek, trd in hrupen. Toda, ne pozabite, mnogim je to všeč! Je tudi skop s prostorom, da je celo rezervno kolo le zasnilo in ga je treba vsakič sproti napolniti z zrakom (glej sliko!). Ampak to je tiste vrste avto, ki se mu drugi umaknejo. In pravijo: glej ga, porsche!

Ta avto je lep in vznemirljiv! Ta avto je poskočen in hiter. Ta avto je varno zasnovan in odlično zavira! Porsche 924 ima pravzaprav le eno napako: da je najslabši izmed vseh porschejev.

Ni pa slab!

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL

PORSCHE 924



NOTRANJE MERE (prednja sedeža v zadnji legi) v cm: širina pri komolcih spredaj 142, zadaj 132, širina prednjega sedeža 49, zadnje klopi 102, notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala: pribl. 140, pomik prednjega sedeža 21, odprtina vrat (višina x širina): 80 x 100; uporabna prostornina prtljajnika: 200 oziroma 300 dm³ (ob prevrnjeni zadnji klopi)

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – namenjen vzdolžno nad prednjo premo – nagnjen za 40° v desno – vrtna in glo 86,5 x 84,4 mm – gibna prostornina 1984 kubikov – kompresija 9,3 : 1 – največja moč 125 KM (92 kW) – DIN pri 5800/min – litrska moč 63,0 KM (46,4 kW) na liter – največji navor 16,8 kpm (155 Nm) – DIN pri 3500/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – viseči ventili – glava iz lahke litine – mehansko vbrizgavanje goriva (Bosch K-jetronic) – električna črpalka za gorivo – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in električnim ventilatorjem – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 1050 W – svečice boschi 225 T 30; beru 225/14/3 Al; champion N 7 Y

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka ob motorju – štiritopenjski sinhronizirani menjalnik v letem ohišju kot diferencial, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: 3,6; 2,125; 1,36; 0,966; vzvratna 3,5 – diferencial 3,444 (9/31)

Kolesa: platišča 6J x 14, iz lahke kovine – gume 185/70 HR 14 (pirelli cinturato) – pritisk spredaj in zadaj 1,8 bara

Vez in obesa: kupe 2 + 2 – dvoja vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetne noge, prečna vodila – zadnji kolesi na posamičnih obesah, prečne vzvojnne vzmeti, teleskopski blažilniki, poševna vodila – prednji in zadnji stabilizator za doplačilo

Zavore: dvokrožne – servo – spredaj kolutne, zadaj bobnaste – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica na tleh

Volan: prenos z zobato levitvo prestava 19,2 : 1 – varnostni drog – 4 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke – rajčni krog 10 m

Oprema: dvostopenjski brisalnik s prekinjevalnikom in hitrim vklopom – električna brizgalica za prednjo šipo in žaromete – ogrevane zadnje šipe – varnostne utripalke – halogenski žarometi – avtomatska varnostna pasova – opornika za glavi – blago na sedežih – preproge

Mere in teže: dolžina 4,200 m – širina 1,685 m – višina 1,270 m – medosna razdalja 2,400 m – kolotek spredaj 1,418 m, zadaj 1,372 m – najmanjša razdalja od tal 0,125 m – prostornina prtljajnika 280–360 litrov – teža

praznega vozila 1080 kg – dovoljena obremenitev 320 kg – dovoljena skupna teža 1400 kg – dovoljena teža prikolice brez zavore 500 kg, z zavoro 800 kg

Vzdrževanje: posoda za gorivo 66 litrov – karter (s filtrom) 4,5 litra – menjava na 10 000 km – menjalnik in diferencial 2,6 litra – hladilni sistem (z grelcem) 8 litrov

Zmogljivost: teoretična hitrost v četrti prestavi pri 1000/min: 34,0 km na uro – teža na moč: prazno vozilo z voznikom (75 kg) 9,24 kg/KM (12,5 kg/kW), polno vozilo 11,2 kg/KM (15,2 kg/kW) – največja hitrost: 200 km na uro (tovarna) – pospeški od 0 do 100 km na uro: 9,9 s (tovarna) – normna poraba goriva po DIN: 7,7 litra na 100 km

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 7500 km. Meritve s dvema osebama in s polno posodo goriva.

Največja hitrost: 204 km na uro (zalet 3 km, poprečje štirih meritv)

Pospeški:

0 – 40 km na uro:	2,5 s
0 – 60 km na uro:	4,3 s
0 – 80 km na uro:	6,5 s
0 – 100 km na uro:	9,4 s
0 – 120 km na uro:	13,5 s
0 – 140 km na uro:	18,8 s
0 – 160 km na uro:	27,0 s

400 m brez zaleta: 17,0 s (končna hitrost 133 km na uro)

1000 m brez zaleta: 31,1 s (končna hitrost 167 km na uro)

Prožnost: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi: 38,9 s (končna hitrost 145 km na uro)

Poraba goriva (v litrih na 100 km): na navadnih cestah: 10,0 (zmerna vožnja do 100 km na uro), oziroma 14,0 (zelo ostra vožnja)

na avtomobilski cesti: 9,3 (poprečje 120 km na uro), oziroma 14,9 (poprečje 170 km na uro) v mestu: 10,2 do 13,7

Poprečna poraba na testu: 12,0 litra goriva super na 100 km

Poraba olja: minimalna

Natančnost merilnika hitrosti: kazalec na 60, resnična hitrost 59 km/h kazalec na 100, resnična hitrost 98 km/h

Dolga skupna prestavna razmerja omogočajo visoke hitrosti v posamičnih prestavah in brezskrbno drvenje z največjo hitrostjo. Obenem za zahtevajo sprotno pretikanje navzdol, čeprav je motor, na račun vbrizgavanja goriva, dovolj prožen, krivulja navora pa skoraj ravna. Petstopenjski menjalnik bi bil sicer dražji (saj ga pri audijih ni), za vožnjo pa pripravnejši!

