

Motor: Mitsubishijev 1,5-litrski štirivaljni G 15 B je neprepričljiv.

v vratih, ki se izredno lepo zapirajo, kar do sedaj ni bilo značilno za Hyundaijeve avtomobile tega razreda. Scoupe se ponaša tudi z zatemnjenimi stekli in velikimi steklenimi površinami, ki omogočajo preglednost na vse strani. Nevešč voznik bo pomankanje vzratne preglednosti lahko nadoknadil s kuponom zavarovalne police, kajti preglednost pri parkiranju ovira spojler, nameščen na prtljažnem pokrovu.

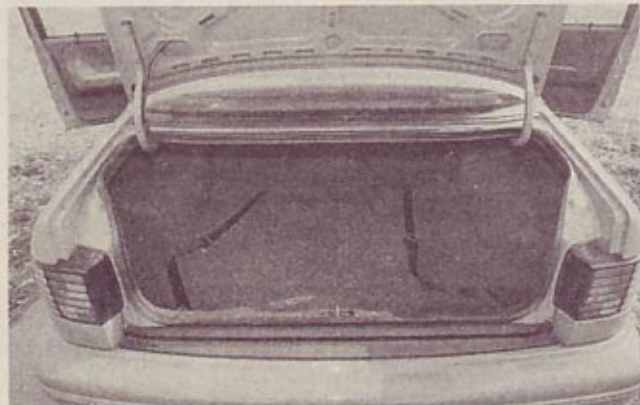
Scoupe navdušuje z dolžino potniškega prostora, saj je tudi zadaj dovolj prostora za glave in noge potnikov, pa tudi prtljažni prostor je dovolj velik in celo opremljen s pasovi za pritrditev tovora. Skratka, znotraj ta avto upraviči svoj športno kupejevski videz, obenem pa ponuja že skoraj limuzinsko prostornost in dobršno mero udobja. Vse skupaj kazijo le malenkosti in ponekod nezadostna kakovost končne izdelave.

Testni scoupe je bil obut v nizkopresečne gume michelin MXV 2, velikosti 185/60 R 14, ki omogočajo dober oprijem s cestiščem in prave športne užitke. Zavoljo gum in dobrega podvozja je testni avtomobil dolgo vztrajal v že-

leni smeri tudi pri večjih hitrostih v ovinkih, potem pa je pričel z nosom siliti naravnost iz ovinka. Dovolj je bilo že popuščanje pedala za plin in rahlo dodajanje volana, da je šel avto znova v želeno smer. Tudi pri večjih hitrostih ostane scoupe ostane pri vožnji naravnost povsem nevtralen in neobčutljiv za bočne sunke vetra. Skratka, podvoze je naravnano na športnost, povsem do izraza pa bo prišlo ob močnejšem motorju, ki ga bodo gotovo ponudili tudi pri nas. Predvsem zaradi prešibkega motorja je znašala povprečna poraba neosvinčenega bencina na testu 11,7 litra, vendar je motor deloval s polno obremenitvijo, vozili pa smo ga na krajših razdaljah, kjer je poraba goriva že tako večja.

Hyundai scoupe ponuja s svojo športno noto v širokem izboru hyundaijev nekaj novega, saj z obliko gotovo vznemirja poglede mimoidočih, svojemu lastniku pa pri tem povzroča dodatno veselje, kajti biti viden v tem avtomobilu je le polovica užitka, drugo pa gre na račun tega, da ste tudi njegov lastnik.

*Tekst: Boris Sambolec  
Foto: Srdan Živulović*



Prtljažnik: dovolj velik in opremljen s pasovi za pritrditev tovora.

**Predstavljamo vam:**

# PORSCHE 928 GTS

Prototip prvega porscheja 356 je konstruktor Ferdinand Porsche zasnoval na predvojnem volkswagnu F 114 leta 1947. Ročno so izdelali 47 teh avtomobilov, potem pa je Porsche preselil svojo proizvodnjo v Zuffenhausen na obrobju Stuttgarta. Tu se je leta 1949 začela resnejša proizvodnja.

Leta 1950 se je firma preimenovala v Porsche KG in to je bil začetek slavne in uspešne poti Porscheja, ki pa jo je lahko njen ustanovitelj le slutil, saj je v januarju leta 1951 umrl za posledicami kapi. Porsche se je v naslednjih desetletjih širil, hkrati s tem pa je rasla tudi njegova

911. Poznamo ga pod imenom 928. Nastajal je v času, ko je tovarno od leta 1972 do 1982 vodil dr. Ernst Fuhrmann (pozneje profesor). Ta je od snovalcev zahteval avtomobil, ki bo obdržal vse prednosti modela 911, obenem pa bo narejen u skladu s strožjimi merili o čistosti okolja. Tako je nastal model 928, ki so ga javnosti predstavili v Ženevi marca leta 1977. Lahko rečemo, da je 928 tipičen predstavnik razreda GT (Gran Turismo), saj gre za kupe 2+2 z zmogljivim motorjem, zadovoljivim potovalnim udobjem in pogonom na zadnji kolesi.

Danes že lahko rečemo, da 928 ni zasenčil in zrinil z vrha



športna slava, sad uspešnega udejstvovanja na dirkalnih stezah.

Leta 1965 je bila naslednja prelomnica za tovarno Porsche, saj so takrat predstavili model 912, ki so ga pozneje poimenovali 911, ta številka pa je postala sinonim za športni avtomobil vrhunskih zmogljivosti in lepe oblike. Zaradi velikega prodajnega uspeha so pri Porscheju s sprotnim razvojem ohranili ta legendarni model v svojem programu vse do danes, saj je še vedno prodajni adut št. 1.

V sedemdesetih letih so odgovorni v Zuffenhausnu začeli razmišljati o zamenjavi za model

modela 911, vendar je bil do sedaj kljub vsemu uspešen. Za letos so pri Porscheju pripravili že peto izpeljanko osnovnega modela z imenom 928 GTS. Oblikovno je ostal enak predhodniku, zaznamujejo pa ga eleganten in dolg prednji del z dvema režama za dovod zraka v nosu, športna petkraka platišča in zaobljen zadek z ogromnim spojlerjem na pokrovu prtljažnika. Pokrov motorja, vrata in spojler na zadku so v celoti narejeni iz aluminija. Avto je dolg 4,520 metra, širok 1,890 metra, visok le 1,282 metra in tehta prazen 1620 kg.

V normalnih okoliščinah je tolikšna teža hudo breme za motor



in podvozje – vendar ne v tem primeru. 928 GTS ima namreč v nosu nameščen vodno hlajen 5,4-litrski aluminijast motor V8 z 32 ventili in s po dvema odmičnima gredema v obeh glavah motorja. Da ta agregat resnično z lahkoto poganja tolikšno težo, pričata podatka o navoru in moči, saj znaša največji navor 500 Nm pri 4.250 vrtljajih v minuti, največja moč pa 257 kW/350 KM

pri 5.700 vrtljajih v minuti. Za vbrizgavanje goriva skrbi Boschov sistem LH-Jetronic, za prenos moči na zadnji kolesi pa ponujajo ročni petstopenjski ali štiristopenjski samodejni menjalnik, obakrat pa tudi Porschejevo elektronsko zaporo diferenciala.

Podvozje je športno trdo, vendar omogoča tudi udobno vožnjo, vsa štiri kolesa so posamično obešena in opremljena z dvo-

cevnimi plinskimi blažilniki ter stabilizatorji. Za dobro zaviranje skrbijo štiri kolutne zavore s štiribatno čeljustj in opremljene z zavornim dodatkom ABS. Obut je ta porsche v gume velikosti spredaj 225/45 ZR 17 in zadaj 255/40 ZR 17 na litih plastičnih »cup design«. Kolesa so opremljena tudi s sistemom RDK, ki stalno nadzoruje tlak v gumah.

928 GTS je v serijski izvedbi zares dobro opremljen; naj omenimo le servo volan, nastavljen v vse smeri, električno nastavljive usnjene sedeže s spominsko funkcijo nastavitve (enako zunanji ogledali), centralno ključavnico in alarmni sistem, ki prepreči napajanje motorja z gorivom in elektriko, elektrificirane šipe, zračni blazini za voznika in sopotnika, avtomatske pasove spredaj in zadaj, Porschejev sistem za nadzor vitalnih funkcij motorja (Porsche Informations und Diagnose System), klimatsko napravo in radio z desetimi zvočniki, tempomat ter sončno streho, ki se odpira ročno. Za doplačilo vam ponujajo še telefon, električno pomično sončno streho in CD player.

928 GTS zmore največjo hitrost 275 km na uro in pospešek z mesta do 100 km na uro v 5,7 sekunde. Pri mestni vožnji porabi 20,7 litra neosvinčenega bencina super na 100 km. Če vas ta podatek ni odvrnil od nakupa, še cena: zanj morate odšteti približno (v Nemčiji) 143.200 DEM.



Pripravil: Boris SAMBOLEC