

# HITRI »KOS KOLAČA«

»Z 928 si hočemo odrezati velik kos kolača« pravi Lars Schmidt, ki je v Porscheju v upravnem odboru odgovoren za prodajo. No, kolač, o katerem govori Porschejev manager, je prej torta – kajti govora je o tisti smetani na avtomobilskih tržnicah, v kateri se o nekaj sto markah gor ali dol pač ne pogovarjajo, saj so kupci premožni in razvzajeni.

Doslej so bili Porschejevi kupci predvsem premožni, razvzajenost pa je bila dokaj omejena: živeli so z razmeroma glasnimi motorji, s sunki na volanu, ter se borili proti zanašanju zadka in bočnemu vrtu.

Zdaj, ko se je pojavil 928, naj bi bilo vse drugače. Tovarna cilja na nov krog kupcev – tiste ljudi, ki jim je stari porsche 911 preglasen, pretrd in morebiti tudi »prehitro«. Za te in seveda za vse voznike porschejev, ki bi radi presedli v kaj novega, je nastal ne le nov avtomobil ampak tudi nova zasnova in s tem tudi nova filozofija. Lars Schmidt tolažiči strateško: »Seveda, z 928 hočemo v tabor kupcev kupejev BMW in mercedes SLC.« Vrh tega v Porscheju pravijo, da je z 928 dobili tehnično zasnovo, ki so »varna za prihodnost«, v kateri varnostni predpisi avtomobilom z motorjem v zadku niso naklonjeni.

V nasprotju s številnimi avtomobilskimi tovarni mora Porsche skrbeti za to, da njihove karoserije

**Porsche je skočil iz kože: 928 ni cestni dirkalnik ampak eleganten kupe, ki naj bi odžiral kupce športnih beamvejev in mercedesov!**

dolgo – praviloma 10 do 15 let – kljubujejo času. Ob tem bradati Porschejev šef oblikovalcev Anatole Lapine pravi, da oblika karoserije, ki bi ugajala na prvi pogled ne bi bila prava, češ: prehitro bi podlegla zobu časa in postala dolgočasna. Tako je nastala karoserija, ki je nekaj novega. Ničesar nima skupnega z eksotičnimi italijanskimi super-športnimi avtomobili pa tudi ne sicer dragimi meščanskimi kupeji.

Štiri in pol metra dolg kupe je samo dvosedeznik z zelo omejenim prostorom na zadnji, pomožni klopi, kjer samo nekaj centimetrov prostora za kolena sproči vprašanje, če niso mislili le na predšolske otroke. Pičel prostor na zadnjih sedežih je vsekar porschejeva slabša stran, če pomislimo, da hoče Porsche pridobiti zase kupce kupejev BMW in mercedes.

S prtljajnikom pod dviznim zadnjim pokrovom je – vsaj dokler imamo v mislih dvosedeznik – boljše. V njem je 184 litrov uporabne prostornine, ki jo je moč s prevračanjem zadnjih sedežev povečati na ravno površino, da sprejme 432 litrov prtljage.

Res velikopotezno pa je odmerjen prostor za voznika in sopotnika, saj je porsche 928 tudi več kot 180 cm širok. Sami sedeži so – drugače od porscheja tudi nismo pričakovali – dobro oblikovani, notranje razmere pa omogočajo vozniku pripraven položaj za volanost, ki mu je moč – z instrumenti vred – spremljati lego. Vsa najvažnejša stikala so vgrajena priročno, pač pa instrumenti ne zaslužijo hvale; premlajni so in zlasti merilnik hitrosti z drobnimi številkami je slabo pregleden.

Tudi količina zraka, ki skozi preračevalne naprave priteče v notranjost, je pičlo odmerjena in že sončen jesenski dan povzroči težave z vročino, ker ima avto valjke nagrjene steklene površine, od spodaj pa ga greje izpušna cev.

Serijska oprema novega porscheja je res bogata in že pri avtomobilu iz začetne serije, ki smo ga testirali, je izkazala vrhunsko kakovost izdelave.



## MOTOR: V-OBLIKA

Šestvaljnik s 4474 kubiki bi imel prevelike valje, zato so se v tovarni odločili za osemvaljni motor V-oblike, kod potokom 90°. Izdelan je iz aluminija in zmogel 240 KM pri 5250 vrtljajih v minuti.

Kupci, na katere cilja 928, ne marajo hitro se vrtečih motorjev in še manj motorjev s premajhnim navorom – motor mora biti močan, toda kultiviran.

Pri povsem novem motorju to ne predstavlja lahkega dela, kajti konkurenca je pri motorjih podobne velikosti že določila normative in njihovi motorji so močni, tečejo pa zelo mirno. Tako tudi največja moč porschejevega osemvaljnika nikogar ne vrže s stola, kajti 928 je s težo 1,5 tone, za to pretežak. Moč, ki je na voljo, omogoča pospeške z mesta do 100 km na uro v 7,6 sekunde in največjo hitrost 240 km na uro, do katere pa pride šele po dolgem zaletu.

Po drugi strani pa motor, z navornim 37 kpm pri 3600 vrtljajih v minuti, krepko potegne iz nizkih vrtljajev in teče kultivirano do 5000 vrtljajev, nad tam območjem pa postane nekoliko nemiren.

Tudi če pomislimo na njegove zmogljivosti, porsche 928 ni ravno varčen avto. Pod 17 litri na 100 km je užitek bolj mal; kdor večkrat do konca pospešuje, naj računata na najmanj 20 litrov na 100 km.

## PODVOZJE: VELIKO NAPOROV

Porschejevi tehniki so se z vso močjo zagnali k izdelavi podvozja. Pri tem so prišli tudi do genialnega odkritja, kako preprečiti reakcije na nenadno odzvajanje plina v ovinku – te so namreč pri hitrih avtomobilih lahko zelo nevarne. S posebnim, novo konstrukcijo zadnje preme jim je to povsem uspelo, vsaj dokler gre za hitro vožnjo dolge ovinko, na primer na avtomobilskih cestah. Tu 928 niti pri zaviranju ne postane nemiren. Pač pa je bilo reakcije na spremembo plina čutili na ozkih ovinkih in izkazalo se je, da se novi porsche sicer odlično drži ceste a pri prekoračitvi meje – ta leži pri veliki hitrosti – zahteva hitre ukrepe voznika. Še posebej na mokri cesti, kjer močan motor zahteva previdno nogo na plinu.

Eno z drugimi: porsche 928 je, za razliko od dosedanjih porschejev, udoben avto za vožnje na dolge razdalje. Voznik lahko drvi, a je pri tem sproščan, medtem ko imajo vozniki porschejev 911 vedno precej opravka z volanom in jim ob krotenju avtomobila srce pogostokrat bije prehitro.

Karkoliž je: v komercialnem smislu se Porschejeva računica z 928 je na samem začetku izteče. Kajti naročil se je že zdaj nabralo za devetmesečni dobavni rok.

## KAKOR VAM DRAGO...

Lanskega marca prvič prikazani porsche 928 smo tudi sami prekusili in objavili »vozili smo« v lanskem 7. številki »Avto-magazina«. Na obratu leta pa je, pri glasovanju mednarodne žirije 50 specializiranih evropskih novinarjev, porsche 928 zbral največ točk in proglašali so ga za »Avto leta 1978«. Zato smo pogledali, kaj o tem avtomobilu menijo pri največji nemški avtomobilistični reviji in njihov test objavljamo v skrajšani obliki. Prebrali smo, da Nemci s hvalo lastnih izdelkov ne pretiravajo, in zapisajo marsikatero pikro.