

# SUPER AVTO!

Ob zahodnem parobku Ženeve, že v Franciji, je ostalo šest zloščeni porschejev: rdečih, belih in srebrnih. Kar smilili so mi je prijatelj Yva, naš švedski kolega, ki mu je od smučanja ostala spahnjena levica, obešena pod vrat. Ena sama roka je za tako hiter avto premalo!

Progo so kazale puščice ob cesti in jo zavile v krog.

»In kakšen je rekord kroga?« je znil Yva.

Porschejevci so se zreenili:

»Nič dirkanja, nobenih rekordov! Zelo bomo veseli, če bodo avtomobili ostali celii!«

**Kupe iz Zuffenhausna je tehniška poslastica in nov od vrha do tal – Preskusili smo ga dva dni pred uradno premiero**



To je tako, kot če bi nam kazali torto, gristi pa bi morali suh kruh. Torej sem počakal, da je vogal zakril stroge poglede, in pritisnil na plin. Porsche 928 je za te reči kot ustvarjen: v trenutku pokaže, kaj zmore.

To je kupe, ki na hitro spominja na porsche 924, je pa bolj surovo oblikovano. Spredaj zašiljena, zadaj položna karoserija čepi na štirih širokih, v pirelli P 7 obutih kolesih in je bolj pri tleh z nosom kot z zadkom. Še zdaj ni tako elegantna kot kak ferrari ali maserati, ampak kar spominja se: porsche 911 je star že dvajset let, nič kaj posebej lep ni, vendar od sile vabljiv. Tudi 928 ni le za danes in jutri, je tudi za pojutrišnjem.

Odbijačev nil Namesto njih sta »mekha« nos in zadek, ki se pod blažjimi udarci brez trajne škode vdreta. Žarometa sta vtičena v blatnika in se, ko sta prižgana, postavita pokonci; zadnje luči so vdrite, da so bolj na varnem.

Na kratko: porsche 928 ni lepoteč, je pa dovolj samosvoj, da ogreje!

## FIFTY – FIFTY

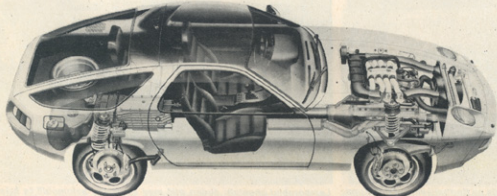
Novinec stoji vstric s carrero, ampak motor je zdaj v nosu, nič več v zadku; valjev je osem, ne šest; oblika je V 90°, ne bokser; hlajenje je vodno, ne zračno; in gibne prostornine je za 4,5 litra, nič več za 3!

Glava in blok sta aluminijasta, mehansko vzbijavanje goriva ravna Boschjev K-jetronic. Dvokolturna suha sklopka je ob motorju, petstoperjaki menjalnik je pred zadnjo ramo, v skupnem ohišju z diferencialom. To je tako imenovani »transaxle« princip, ki ga poznamo že od porscheja 924 ali na primer od alfette.

Prestavna razmerja so tako preračunana, da pogonski kolesi tudi pri zelo ostrem spejjevanju ziopa ne spodreneta, kar pomeni, da gre večina moči na cesto, ne v zrak.

Motor zmore 240 KM pri 5250 o/min, rdeče polje na merilniku vrtljajev se začne pri 6300, na isti meji pa prekinjevalnik samodejno prepreči, da bi bil motor preveč obremenjen.

Preskusna proga ni bila tiste sorte, da bi lahko merili pospeške in hitrost, pač pa je bila dovolj ovinkasta, da zapišem: porsche 928 je čestni dirkalnik, ki se odlič-



Porsche 928: kupe klasične oblike, z motorjem v nosu, z menjalnikom v zadku. Posoda za gorivo: 86(l) litrov

## TEHNIŠKI PODATKI

**Motor:** osemvaljni – štiritaktni – V 90° – vrtna in gib 95,0 – 79,9 mm – gibna prostornina 4474 kubičkov – kompresija 8,5 : 1 – največja moč 240 KM pri 177 kW/DIN pri 5250/min – največji navor 37 kpm (368 Nm)/DIN pri 3600/min – ročna gred v 5 letjih – vsaki ventil – po ena odmarna gred v vsaki glavi (zobati jermen) – glava in blok iz lahke litine – mehansko vžigavanje goriva (Bosch K-jetronic) – 2 električni črpalci za gorivo – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 66 Ah – alternator 1280 W

**Prema moči motor sprejeda pogonje zadnje kolesi – dvokolna suha sklopka ob motorju – petstopenjski sinhronizirani menjalnik v istem obliju kot diferencial, prestavna ročica na tleh – platišča 7J – 16 – gume 225/90 VR 16 (pirelli P7)**

**Voz in obesa:** kupe 2 + 2 – dvojna vrata – samonožna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, trikotna prečna vodila, vzmetne roge, stabilizator – zadnji kolesi na posamičnih obesah, poševna in prečna vodila, vzmetne roge (prema «weissach»), stabilizator – kolturne zavore na vseh štirih kolesih, dvokrožni sistem servo, omejevalnik zavorne moči na zadnji kolesi, ročna zavora na zadnji kolesi (ročica levo, ob sedežu) – volan za zobato letvijo, servo

**Mere in teže:** dolžina 4,447 m – širina 1,836 m – višina 1,313 m – medosna razdalja 2,500 m – kolotek spredaj 1,545 m, zadaj 1,514 m – najmanjša razdalja do tal 6,125 m – rajdni krog 11,5 m – teža praznega vozila 1450 kg – dovoljena obtožba 420 kg – dovoljena skupna teža 1870 kg – priključek 200/400 litrov – posoda za gorivo 66 litrov

**Zmogljivosti:** največja hitrost preko 230 km na uro (tovarna) – pospešek 0 do 100 km na uro: 8,8 s (tovarna) – normalna poraba goriva po DIN: 13 litrov na 100 km



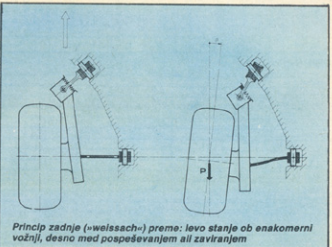
no »sprime« s cesto, da sredi ovinka komaj verjameš kazalcu na merilniku hitrosti.

K temu prispevajo: ravnotežje med prednjim in zadnjim delom avta (50 : 50), negativni polmer vodenja prednjih koles, široke gume z nizkim presekom in posebej za ta avto patentirana zadnja prema («weissach»), ki je s pomočjo gibljivih elementov ob prečnih in poševnih vodilih tako zasnovana, da se med pospeševanjem ali zaviranjem stek koles zmakne navznoter, kar po mnenju strokovnjakov in po izkušnjah na cesti bistveno prispeva k zanesljivi legi.

Športno neposrednemu volanu pa pomaga servo naprava, ki je tako prirejena, da je enako učinkovita ne glede na hitrost vozila.

avto pač rdeč. Zunanje ogledalo sem pravkar naravnal s pomočjo električnega gumba. Tudi višino sedeža ravna elektrika, le da je treba za to napraviti doplačati. Nastavljiv je še obroč volana. Pomikati ga je moč po višini, hkrati z njim se dviga ali spušta armaturna plošča, da voznik ves čas vidi velika merilnika hitrosti in vrtljavev, in manjše za temperaturo, gorivo, voltážo in pritisk olja. Velika kontrolna luč bi zagorela, če bi bilo z avtom kaj narobe. S avtom je pomočjo osvetljenih gumbov ob prestavni ročici bi potem ugotovil, kje je napaka. K serijski opremi sodi še stereo kasetofon z radiom in štirimi zvočniki. Osrednjo električno stikalo za vse ključavnice na vozilu, petstopenjski ventilator, električna stikala za dviganje in spuščanje stekel v vratih ter kontrolna lučka, ki opozori, da zmanjkujve vode za pranje šip in žaromatov.

V zadku sta še dva sedeža. Zato, da je 928 kupe 2 + 2, toda prostora je kvečjemu za dva otroka. Zадnja šipa je obanem pokrov prtljažnika,



Princip zadnje («weissach») preme: levo stanje ob enakomerni vožnji, desno med pospeševanjem ali zaviranjem

brisačnik na njej pa ima dvojno ročico, da se premika brez sukajnja. S pogonskim elektromotorjem je povezan s posebno sklopko. Ker sta zadnja sedeža zložitiva, je 928 tudi kombi-kupe!

Pretaknem v prvo prestavo in surovo spjeljem. Motor se oglasi,

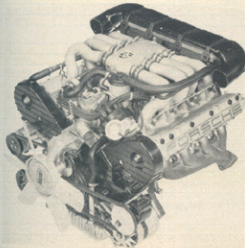
ampak tiho, negovano, precej drugače kot v carreri, kjer ti zapolni ušesa. Ker gre večina porschejev v Ameriko, tam pa imajo radi hrup, so v tovarni pomislili tudi na to: za doplačilo bodo dodajali posebne izpušne cevi, ki bodo skrbele za porschejevski trudoš.

Iz prve v prvotnem pretaknem pri 80, iz druge v tretjo pri 110, iz tretje v četrto pri 150 in iz četrte v peto pri 200 km na uro. Tovarna objublja največjo hitrost več kot 230 km na uro in po občutku zapišem, da ji gre gladko verjeti.

Porsche je enako prepričljiv na ravnem in na ostrih ovinkih kot med hitrim pospeševanjem in med odločnim zaviranjem. Porsche 928 je brez dvoma eden izmed tistih avtomobilov visokega športnega razreda, ki s svojim srcem ogreje voznikovo srce. V 2R Nemčiji stane 55.000 DM, sedem tisoč več kot carrera. Valiko! Preveč! Ne, kajti porsche 928 je super avto!

## ZAKLADNICA PRIJETNIH DOBROBNARIJ

Sedim v novincu: na op-art vzorcastih sedežih v rdeči barvi, ker je



**Vodno hlajeni osemvaljni:** 4,5 litra, 240 KM pri 5250/min; 37 kpm pri 3600/min. Poskočen, uglajen in razmeroma tih

**Tudi ob zadnjih (zasilnih) sedežih sta pogrezljiva avtomatska varnostna pasova. Zganjeni naslonjaki omogočata kombi-kupe**

