



# BOXSTER

ER



*Vozili smo*

## PORSCHE BOXSTER

Začelo se je 17. junija 1947, z načrtom številka 356.00.105, in, leto dni pozneje, s koroškim državnim pečatom, da sme prvi porsche (356; 40 KM pri 4000/min; 135/140 km na uro) zapeljati na avstrijske ceste. Nadaljevalo se je z imenitnim porscheom 550 spyderjem, ki je premamil tudi Jamesa Deana, in s še celo vrsto odličnih vozil te znamke - vse do, sredi tega leta, milijontega (izdelanega) porscheja vseh časov; in do povsem novega boxsterja, ki sem ga vozil prejšnji teden.



BOXED  
SPEEDSTER  
ROADSTER





Porsche boxster je odsev Porschevega minulega dela in Porschevih izkušenj. Porsche boxster je neprikrito Porschevo (poslovno) upanje. Porsche boxster je tisto, kar bi moral porsche vedno biti: porsche od vrha do tal.

Porsche boxster je moderen dvosedeznik, namenjen vožnji na prepihu in obeležen s spoštljivim spiskom tehniških zlahtnosti, vstevši obliko, ki nesramežljivo posnema tisto, spyderjevo, izpred natanko štiridesetih let.

Boxster je daljši (6 cm), širši (4,5 cm) in nižji (1 cm) od 911 carrera. Daljša (14 cm) je tudi njegova medosna razdalja, vse to pa služi večšim razmerjem vroče cinkane karoserije monocoque: s potlačnim, izza volana skoraj nevidnim nosom, z oblim in bohotnim zadkom, s sredinsko nameščenim motorjem in z dvema sedežema tik pred njim. Na hrbtni strani sedežev sta sicer obešalni kljukici, za suknič, oziroma dva, ampak večino potovalnih stvari je potrebno zložiti v prtljažnika: prednji, v nosu, je hladen, globok in služi tudi zasilnemu rezervnemu kolesu ter dolivanju zavornega olja, zadnji, za motorjem, je prostranejši, plitkejši, med vožnjo ogret in služi tudi za nadzor motornega olja in hladilne tekočine.

Šestvaljni, povsem na novo zasnovani stroj je sicer bokser, ampak vodno hlajen. Ploščat kot vsi bokserji ima ugodno nizko težišče, od doslej za 911 uporabljanega bokserja z zračnim hlajenjem pa je podedoval 118-milimetrsko razdalje med valji. Jasno, za Porscheve motorje značilne so tudi nekatere druge njegove lastnosti: superkvadratno razmerje med vrtnami va-

ljev in batnimi gibi, veselje do vrtljajev, dobre zmogljivosti in značilen, skoraj že koncertno dognani in mojstrsko uglašeni izpušni zvok.

Motor ima aluminijasta blok in glavo, štiri prilagodljivo vrtljive (variocam) odmične gredi z verižnim pogonom, 24 ventilov, digitalno elektronic (bosch motronic M 5.2), integrirani suhi karter, večtočkovno vbrizgavanje goriva, sredinsko nameščene svečice, dva tristesna katalizatorja in - na koncu - eno samo, a obilno in sredinsko nameščeno izpušno cev. Tovarna predvideva uporabo neosvinčenega bencina super plus, samodejna odpornost motorja zoper klenkanje, pa omogoča tudi točenje manj izbornega goriva. Seveda sodijo k motorju tudi številni dodatki, ki so jih razmestili v skoraj vse praznine novega vozila: na primer hladilnika pred prednjima kolesoma, ventilatorja tik za zračnima režama na obeh bokih, in celo spojler, ki se samodejno dvigne (pri 120 km na uro) iz reže za zadnjim prtljažnim pokrovom (pri 80 km na uro spet samodejno ponikne vanjo, a mu je moč streči tudi ročno, s stikalom) ter dvignjen služi tudi motornemu hlajenju. Dobremu temperaturnemu počutju stroja pa strežejo tudi prečnotočnost dveh ločenih tekočinskih sistemov in spretne materialne kompozicije ležajniških ohišij.

Motor vžge z velikim veseljem do življenja in s tisto mero Porschevega trušča, ki vlje veselje do vožnje tudi vsem naokrog. Takšen je ta stroj tudi glede moči (204 kW pri 6000/min) in glede navora (245 Nm pri 4500/min, več kot 200 Nm v območju med 1750 in 6500/min). Toda videti ga, ali celo seči k njemu, je skozi tesen poklopec, tik za zglavnikom, silno težko. Pa tudi ni treba: njegova mehanika in elektronika ne potrebujeata vzdrževanja, pa tudi potrošnim delom so namenjeni kilometrsko zelo razmaknjeni servisni pregledi.

Menjalnik je nameščen za motorjem, torej med zadnjima kolesoma, do katerih mora, z diferencialom vred, seči. K osnovni izvedbi boxsterja sodi ročni petstopenjski menjalnik, z vsemi tistimi lastnostmi, ki jih za športni

avtomobil mora imeti: od kratke in natančne prestavne ročice do kratkih in dobrim pospeškom namenjenih prestavnih razmerij. Kdor bi rad vozil kot v formuli 1, mora doplačati: potem dobi v boxsterju petstopenjski samodejni menjalnik tiptronic S. Ta zmore pretikanje opra-

PORSCHE BOXSTER	
motor (zasnova)	šestvaljni, štiritalni, bokser
vrtnina in gib (mm)	85,5 x 72,0
gibna prostornina (ccm)	2480
kompresija	11,0:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	150 (204) pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	245 pri 4500
odmična gred (pogoni)	2 x 2 v glavah (verigi)
število ventilov za valj	4
polnjenje z gorivom, vžig	digitalna motorna elektronika
hlajenje	vodno
menjalnik (število prestav)	ročni, 5 tiptronic S, SI
prednja prema	posamične obse, vzmetne noge, vzdolžna in prečna vodila
zadnja prema	posamične obse, vzmetne noge, vzdolžna in prečna vodila
zavore spredaj	kolutne, prisilno hlajene, ABS
zavore zadaj	kolutne, prisilno hlajene, ABS
volan	z zobato levitvo, servo
platšča	spredaj 61 x 16, zadaj 71 x 16
gume	sp. 205/55 ZR 16, zad. 225/50 ZR 16
teža praznega vozila (kg)	1250 (1300)
dovoljena skupna teža (kg)	1560 (1610)
medosna razdalja (mm)	2415
dolžina x širina x višina (mm)	4315 x 1780 x 1290
prtljažnik (litri)	260 (skupni)
posoda za gorivo (litri)	57
največja hitrost (km/h)	240 (232)
pospešek 0 - 100 km/h (s)	6,9 (7,6)
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,9 (9,4)
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super plus





vljati v celoti samodejno, ali pa ga - brez sklopke in s stikaloma na volanskem obroču - prepusti vozniku. V tem primeru se samodejnosti ni moč odreči le med pospeševanji, ko menjalnik na robu še dovoljenih vrtljajev prepreči nevarno trpinčenje stroja, in ob ustavljanjih, ko se tip-tronic S iz višjih samodejno pretakne v drugo prestavo.

Enako temeljite kot motor in menjalnika so tudi zavore: v boxer so jih preselili naravnost z dirkališč. Štiribatne, z ohišjem iz enega kosa in lahke kovine, s hlajenimi koluti ob vseh štirih kolesih - ter z ABS zmorejo ustaviti vozilo pri hitrosti 100 km na uro v 2,7 sekunde, ozi-

roma po 37,7 metra. In tudi večkratna grobost z njimi ne sproži nikakršnega pregrevanja.

Kolesne obese so štirikrat posamične, oprte na vzmetne noge ter (tudi elastokinematično) nadzirane z večidel aluminijastimi vzdolžnimi in prečnimi vodili. Stoodstotna samodejna diferencialna zapora je serijsko vgrajena, njeno elektronsko nadziranje (TC) pa sodi k doplačilom.

Kolesa so v osnovi šestnajstjolska in spredaj ožja kot zadaj. Za doplačilo pa si je moč - tako kot tudi športnejše podvozje (za 10 mm krajše in trše vzmetenje, čvrstjeja stabilizatorja) privoščiti tudi sedemnajstjolska kolesa, vnovič različnih mer in izraziteje nizkih preskov.

V boxerju se odlično sedi: vzdolžna sedežna pomika zahtevata ročno nastavljanje (z vzmetno pomočjo), naslonjaloma in višinskemu pomiku voznikovega sedeža pa streže elektrika.

Spretna razporeditev pedal, dirkaška opora za levo nogo, položajska prilagodljivost volanskega obroča in malce veseljaška, v celem elipsasta, drugače pa dobro pregledna armaturna plošča z merilnikom vrtljajev in digitalnim merilnikom hitrosti v sredini ter z analognim merilnikom hitrosti in merilnikom motorne temperature in goriva ob straneh omogočajo vozniku ne le sproščenost sedenja in počutja, ampak tudi tisti uživaški prestiž, ki k avtomobilu te znamke že po pravilu sodi.

Zložljivi strehi strežejo električni gumb na sredinskem grebenu, ročaj na sredini prednjega strešnega roba in kontrolna lučka na armaturni plošči. Pomik, vseeno v kateri smeri, traja zgolj 12 sekund, zložljivost strehe spominja na sedenje črke Z, zloženi pa so namenili prostor pod pločevinastim poklopcem, tik za sedežema. K doplačilom sodi 25-kilogramska čvrsta (aluminijasta) streha povsem enake oblike, zaželeli pa si je moč tudi prtljažni okvir (nosilnost 75 kg) za prevažanje biciklov, surfov in podobnih mladostniško športnih naprav. Torej je jasno, kdo naj bi kupoval boxerje!

Skladno z uporabljanostjo strehe se manjša tudi količina boxerjevega zračnega upora: od 0,41 (zložena streha, pogrezneni šipi v vratih) preko 0,35 (zložena streha, dvignjeni šipi) do 0,31 (razpeta platnena, ali pritrjena aluminijasta streha). Seveda pa levji delež karoserijske aerodinamike nosi predvsem celotna oblika vozila, vključno z gladkostjo njegovega trebuha; ta pripomore tudi k izrazitemu zmanjšanju dviznih sil, ki bi hotele nos in zadek vozila pri večjih hitrostih »odlepiti« od tal.

To pa je seveda tudi zajeten kos varnosti, ki sodi k boxerju: okrepili so jo ne le z odlično, na suhih cestah ves čas, tudi ob izrazitih hitrostnih pretiravanjih, popolnoma nevtralnino in zanesljivo lego na cesti, temveč tudi s serijsko vgrajenima zračnima vrečama običajnih mer in s temeljito vpetim dvojnino varnostnim lokom za sedežema. Ta lok služi tudi za vstavitev posamičnih mrež in vmesnega stekla proti pretiranemu hlajenju žive vsebine vozila.

Tako, to je na kratko vse o porschevstvu tega porscheja. Kaj pa upanje v zvezi z njim? To je enako pristno kot znanje, ki so ga vložili v vozilo. Porsche boxer nameravajo po (nemški, osnovni) ceni 76.500 DEM izdelovati v 15.000 (največ 18.000) primerkih na leto. Ostala polovica proizvodnje bo pripadala modelu 911. Toda boxer je, zaokroženo rečeno, za polovico cenejši od kabrioletskega 911. Takšno ceno so dosegli z garaško varčevalnim razvojem ter s v celem temeljito preiščenim projektom. Celo z vsemi možnimi dodatki vred bo boxer cenejši od 100.000 DEM. Torej: najcenejši pravi porsche doslej! In zdaj je na vrsti upanje: da se bo v prihodnjih letih vsaj po en porsche znašel v vsakem prometnem zastoju na svetu; in da se bo Porsche s pomočjo številnejših kupcev, torej s pomočjo boxerja, dokončno izkopal iz rdečih številk.

\*\*\*

No, za zdaj dobro kaže: dobavni rok za boxer traja devet mesecev. V vrsti zanj čaka namreč že 13.000 ljudi. Porschevo razvojno stopnjevanje - boxer, speedster, roadster, boxer - jim je očitno všeč.

MARTIN ČESENJ

